



Focus groupe dédié aux syndicats de salariés Vendredi 20 octobre

— Boutique du débat

Jacques Archimbaud a accueilli et remercié l'ensemble des participants à ce focus groupe. Il a ensuite présenté le fonctionnement du débat public, le rôle de la commission particulière chargée de l'animer et de la commission nationale du débat public institution de laquelle elle dépend.

Le Port de Dunkerque, représenté par **Erwan Lebris** et **Frédéric Caron**, a présenté le projet CAP2020 comme lors de chaque événement du débat public.

Au cours de cette présentation, au vu du public spécifique convié à participer à ce focus groupe, le **maître d'ouvrage** a proposé un éclairage particulier sur la thématique de la création d'emplois. **Frédéric Caron** indique ici que le port prévoit la création de 100 emplois par an durant la phase chantier. Lors de ces chantiers, le port aurait recours à des clauses d'insertion pour favoriser l'emploi local et le recrutement de chômeurs longue durée.

Le **maître d'ouvrage** insiste sur le fait que les 16 000 emplois directs, indirects et induits sont liés à l'exploitation. En se référant au schéma projeté à l'écran, il indique que les emplois directs représentent environ 9 500 emplois, les différents secteurs concernés étant la manutention, les transports, le service aux navires, etc. Les emplois indirects, au nombre de 5 200, se trouvent dans les secteurs du BTP, de l'industrie, de l'énergie, des services et de tout ce qui accompagne l'exploitation des plateformes et des terminaux. Les chiffres présentés relèvent d'études effectuées par la CCI et sont d'après le **maître d'ouvrage** confirmés par les ratios annoncés par la banque mondiale. Une étude plus fine des métiers concernés pour chaque branche a également été menée pour chaque filière concernée. Selon **Frédéric Caron**, les besoins et les compétences de ces métiers seront anticipés à travers des formations adaptées en lien avec les acteurs de la formation.

A la fin de cette présentation, **Jacques Archimbaud** rappelle à la salle que l'historique du projet est disponible en annexe du dossier du maître d'ouvrage, celui-ci reprend les deux options du projet, Atlantique et Baltique, et les différentes modalités proposées (vac/ conteneur).

Philippe Tarny, secrétaire adjoint d'un syndicat, s'interroge sur l'avenir du projet soumis au débat. Il fait référence à un fait d'actualité : une députée du Havre a adressé une lettre au Premier ministre, s'inquiétant et contestant le développement du port de Dunkerque. De même, une directive de l'Union européenne en faveur d'« un seul port par pays et par côte maritime » est en cours de préparation selon lui et risque de questionner elle aussi l'opportunité du projet.

Pour le **secrétaire général de Force ouvrière de Dunkerque**, ce projet suscite de l'inquiétude pour l'avenir de l'industrie. Selon lui, le projet tel qu'il est présenté prend acte que l'avenir de l'industrie n'est pas assuré.

Concernant les emplois, ses principales inquiétudes concernent la sous-traitance et les emplois détachés. Selon lui, la sous-traitance doit être limitée durant la phase chantier ou lors de l'exploitation. Il demande plus précisément : est-ce que les clauses d'emplois seront respectées durant la phase chantier ? Un suivi sera-t-il réalisé ? Il fait ensuite référence au projet du terminal méthanier où des négociations ont été menées pour créer des formations adaptées, finalement 59% des emplois durant la phase chantier étaient des emplois détachés, une entreprise spécialisée dans ce type de chantier aurait également fermé selon lui. Il demande, « quelles sont les dispositions qui sont prises pour les emplois détachés ? ».

En citant en exemple la centrale nucléaire de Gravelines qui a recours pour 60% à des ressources humaines du territoire, et dans l'intérêt de l'accès à l'emploi, il propose que les appels d'offre du projet fixent à 90% le personnel issu du territoire

Le responsable de l'Union locale de la CGT a exprimé son scepticisme par rapport aux 16 000 emplois créés. Selon lui, les calculs réalisés sur l'hypothèse d'une augmentation de la valeur ajoutée, et qui plus est validée par une banque et la CCI sont insuffisamment convaincants. « On aimerait en savoir plus là-dessus, on va écrire en ce sens à la Préfecture », indique-t-il. Il estime important, sur ce projet précis, de faire travailler l'INSEE qui dispose des compétences nécessaires pour appréhender ce sujet. Sans vouloir mettre en doute la parole de la maîtrise d'ouvrage, le syndicaliste met en avant son expérience de terrain : « on a parfois noté que l'augmentation de la valeur ajoutée produisait un rapport inversement proportionnelle en termes d'emplois... ». Il note également le développement de l'automatisation dans le secteur de la manutention portuaire et évoque le cas de Rotterdam ainsi que des exemples plus récents comme ceux des ports allemands ou de celui de Londres. D'après les chiffres avancés par la branche CGT du secteur, l'automatisation aurait fait perdre de 30 à 60% des emplois pérennes existants. « Vous comprenez pourquoi on est particulièrement sceptiques ».

Il questionne également l'emploi routier compris dans le chiffrage du port, « il n'y a pas de commentaire quand on connaît la qualité de l'emploi réservée aux régionaux ».

Il questionne enfin les emplois dans le transport fluvial et ferroviaire. Sur le transport fluvial, son interrogation porte sur l'état de la batellerie. Quant au transport ferroviaire, l'annonce par la SNCF de la suppression de 3000 emplois dans le fret semble incompatible avec les besoins du projet en termes d'inter-modalité. « On attend beaucoup de clarifications sur ce point essentiel qui concerne l'emploi ». Le syndicat sera amené par la suite à s'exprimer sur d'autres types d'impacts environnementaux et industriels conclut-il.

Le **responsable régional de la Fédération des transports de la CFDT** interroge, quant à lui, la vision « politique » du projet d'un point de vue national et ses « connexions » avec d'autres projets tel que le canal Seine-Nord. Quelles sont les relations entre le projet Cap2020 et celui du Canal Seine Nord, comment les deux projets s'imbriquent ? Y a-t-il un travail en cours ?

Plus généralement, du point de vue du report modal, il y aurait une concurrence entre les différentes branches, « il va falloir préparer l'économie de demain ».

Puis, en écho aux précédentes interventions sur les travailleurs détachés du terminal méthanier il interpelle le maître d'ouvrage à ce sujet.

Un intervenant du syndicat des dockers vient interroger l'option baltique. Selon lui, les travaux du Quai à Pondréoux ouest entérineraient le projet Atlantique. En conséquence les discussions sur Baltique seraient vaines. Il souhaite savoir s'il est encore possible de parler de la Baltique et des avantages de cette option.

Une autre intervention porte sur la concurrence entre les ports, comment va se positionner Dunkerque en termes de productivité et d'exploitation par rapport aux concurrents ? **Jacques Archimbaud** poursuit ce raisonnement en reprenant les interventions précédentes, quelle cohérence et quelle complémentarité entre les ports français ?

Jacques Archimbaud répond en indiquant que, concernant la concurrence, l'UMEP, l'Union Maritime et Portuaire du Havre, sera auditionnée et que la question de la concurrence entre les ports français sera traitée.

En réponse, **Erwan Lebris** distingue la concurrence entre les ports français de la concurrence avec les ports belges. Au niveau des ports français, il fait référence à une carte du dossier du maître d'ouvrage se trouvant page 23. Cette carte mentionne la répartition par façade, chaque façade dépendrait elle-même d'une zone de chalandise aussi nommée « hinterland ». Compte-tenu de la densité de population dans le nord de la France et dans les différentes zones référencées, la carte établit une zone pour chaque port d'État, elle a été éditée en 2017 par le gouvernement. Au total, 3 zones sont identifiées, la zone Seine Paris qui correspond de la zone allant du Havre passant par Rouen et allant jusqu'à Paris, ce regroupement se retrouve au sein d'Haropa.

Au sud se trouve la zone qui inclut le port de Marseille et à laquelle s'agrèment d'autres ports, ils sont rassemblés au sein de l'association Medlink.

Puis, il y a la zone qui correspond aux ports de Dunkerque, Calais et Boulogne rassemblés sous l'égide de l'association Norlink. Pour le **maître d'ouvrage**, l'hinterland du Havre est à distinguer de celui de Dunkerque.

Jacques Archimbaud mentionne ici le fait que plusieurs personnes persistent à dire qu'il y a « des zones de frottements » qui peuvent susciter un peu de concurrence comme en région parisienne.

Frédéric Caron s'exprime concernant le canal Seine-Nord, cette infrastructure est « un plus pour le port », essentiellement pour le vrac, les céréales, les matériaux du BTP, mais elle n'est pas nécessairement une opportunité pour le conteneur. Ce dernier serait plus compétitif par voie

ferroviaire en raison des hauteurs sous pont de l'ensemble du réseau. Ce critère s'appliquerait également pour les ports belges rencontrant les mêmes problèmes de gabarit.

Concernant le choix entre les options Baltique et Atlantique, la question revient de manière systématique lors des sessions de débat mobiles d'après **Jacques Archimbaud**.

Lorsque le public est interrogé à travers le questionnaire, les personnes soutenant l'option Baltique argumentent ce choix par le souhait d'un maintien d'Usinor.

Il fait ensuite référence à la prise de position d'Arcelor Mittal lors d'une réunion publique et demande au maître d'ouvrage d'explicitier leur changement de position en faveur de l'option Atlantique.

En réponse aux interpellations sur la légitimité des résultats du débat public a influencé ce choix entre différentes options, **Jacques Archimbaud** affirme que s'il avait « le sentiment que la décision était déjà prise », il n'aurait pas accepté de prendre la présidence de ce débat public.

Le port a pris une position mais comme l'indique le maître d'ouvrage il est une autorité sous tutelle : « la décision va cheminer en fonction des résultats du débat public ». Les ministères de tutelle vont examiner de manière précise le degré de consensus ou de controverse autour du projet, ses conditionnalités. La commission quant à elle agit et agira conformément « pour vous donner la parole et la faire entendre » affirme-t-il.

Un intervenant réagit à ce propos, partant du fait que le projet dépend d'un financement à 2/3 de fonds public, il pourrait être envisagé que l'on aille au-delà de la simple consultation, étant donné les enjeux sociaux, économiques et environnementaux et l'échelle du projet. La prise de décision devrait être selon lui plus collégiale.

Erwan Lebris précise que les fonds publics intègrent deux éléments, l'argent du port représentant 70% du budget, soit 405 millions d'euros, il s'agit d'argent public puisque le port est un établissement public d'État. Cette part d'autofinancement appartient ou est empruntée par le port. Les 30 % restant vont être recherchés à l'Europe, la région, le département, la communauté urbaine de Dunkerque.

Un **représentant de la CGT du Nord** s'interroge sur l'utilisation de l'argent public. Par rapport à l'utilité du canal Seine-Nord, « il ne faut pas se poser la question » et regarder les projets selon une vision d'ensemble et ambitieuse. En faisant référence aux avis émis par le conseil économique, social et environnemental, il demande que fait-on de leur avis ?

De la même manière, que fait-on de l'avis des communautés de communes ?

Le port a mentionné que la région n'était pas favorable à un rehaussement des ponts, il s'agit d'une erreur de la Région pour cet intervenant.

Selon lui toujours, le fret est présenté par le port comme étant une solution, mais cette orientation ne serait pas en adéquation avec la politique nationale qui va dans le sens inverse.

Au niveau régional, il critique de même la politique qui rejette la mise en œuvre d'une écotaxe.

Les questions de santé et de sécurité sont primordiales pour juger de l'acceptabilité du projet selon lui. Il formule ensuite le souhait que tous les acteurs sociaux, économiques et environnementaux soient réunis pour produire une vision claire du projet « non saucissonnée ». Il ajoute, sur la concurrence entre les ports, on souhaite qu'ils soient en complémentarité « c'est dans cet ensemble que nous aimerions discuter ».

Avant de donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il apporte des réponses aux questions posées **Jacques Archimbaud** rappelle que la question de l'emploi sera plus particulièrement traitée lors du séminaire emploi.

Erwan Lebris invite les participants à consulter la fiche n°4 d'évaluation socio-économique, le maître d'ouvrage y explique précisément comment il est arrivé au montant total de la valeur ajoutée, et la méthode pour obtenir le nombre d'emplois par filières.

Le calcul se fonde sur les chiffres dont disposent la CCI Hauts-de-France, ce fichier a été exploité pour identifier dans chaque entreprise le lien avec le port de Dunkerque.

Ce travail aurait été fait spécifiquement pour CAP2020, il est également produit régulièrement tous les 2 ans. Puis il indique que le port a consulté les entreprises du port pour s'assurer de la crédibilité de ces chiffres et plus généralement pour les interroger sur leur vision de l'avenir. In fine, le port a fait du benchmark avec ses données en les comparant à d'autres données produites par d'autres entités, tel que le port Hambourg, le port d'Anvers, la Banque mondiale, l'INSEE belge et ou encore un rapport du sénat sur la filière logistique. Ce travail a permis d'aboutir aux chiffres de 1 million d'evp +/- 10 000 emplois.

Un intervenant vient souligner le fait que ces chiffres se basent sur aujourd'hui et n'intègrent pas l'évolution notamment technologique des métiers de ces secteurs.

Le **maître d'ouvrage** répond ici qu'il a été attentif aux modèles de Rotterdam et Anvers, deux ports qui ont déjà commencé à intégrer la robotique.

Une intervention vient demander des précisions sur les entreprises rencontrées dans le cadre de ce travail. Selon lui le projet reposant principalement sur le transport et la logistique n'intègrent pas création de richesse industrielle, il s'agit de faire venir des produits d'autres pays.

Pour **Marcel Croquefer responsable CGT du secteur industrie**, il y a le sentiment que les conteneurs vont arriver pleins et repartir vides, cela risque de faciliter l'importation et desservir l'industrie régionale et l'emploi.

Pour **Jacques Archimbaud**, les participants au débat et les citoyens seraient plus rassurés si au regard de la projection conteneurs le même exercice de calcul du nombre d'emplois à venir dans le secteur de l'industrie était entrepris. Cette question de l'emploi concerne à l'évidence les acteurs du territoire bien au-delà du GPMD

Pour **Erwan Lebris**, le port essaie de s'ajuster au mieux à l'économie, d'apporter au territoire les moyens de répondre à ces évolutions telles qu'elles sont perçues aujourd'hui, c'est-à-dire fortement liées au conteneur. Les industries du vrac ne sont pas perçues comme ayant d'énormes potentiels de développement.

Une contestation s'exprime dans la salle pour affirmer qu'Arcelor « est toujours dans une montée en puissance », la France se trouverait dans une situation de sous-capacité par rapport à la demande d'acier, cela ouvrirait à l'exportation de produits venus de l'étranger.

Pour un **représentant de Force Ouvrière** il s'agit d'un faux débat puisque Dominique Pair responsable stratégique à Arcelor Mittal, présent à la réunion du 2 octobre s'est exprimé favorable au projet.

De fait, la question de la disparition d'Arcelor n'aurait pas lieu de venir dans le débat au regard de la prise de position favorable de l'industriel au projet Atlantique.

Pour le **maître d'ouvrage** Arcelor Mittal se montre favorable au projet et compte sur le fait qu'avec l'augmentation du trafic, les coûts du remorquage, les coûts de pilotage, les coûts de passage du port vont être réduits et permettre des économies d'échelles pour le groupe. Les gains suscités par le projet pourront ouvrir la voie à de nouveaux investissements d'infrastructure.

Pour un **représentant de Force ouvrière**, le terminal méthanier a recours aujourd'hui à une faible proportion emplois locaux pour beaucoup d'emplois détachés.

Selon lui, « on essaie de mettre dehors le restant de locaux qui y travaillent ». Le port s'est projeté sur les emplois, qu'est ce qui sera mis en œuvre pour inciter les entreprises à utiliser la main d'œuvre locale. ?

Frédéric Caron, ancien chef de projet du terminal méthanier, apporte une réponse. Le projet du terminal repose sur une configuration différente en termes d'emplois, il y avait beaucoup d'emplois pendant la phase travaux et peu d'emplois pour l'exploitation.

Il indique que pour ce projet il y avait 3 maîtres d'ouvrage, GRT gaz, Dunkerque LNG et le port. Le port a fait beaucoup de dragage qui a été effectué par des entreprises belges et hollandaises, seules en capacité de mener ce type d'opérations. Pour la partie génie civil, les lots ont été faits par des groupes français.

Les belges qui ont dragué ont embauché 105 personnes, le port aurait réalisé 40 000 heures d'insertion. Les travaux actuels du quai de Flandre sont selon lui un laboratoire pour ceux du projet cap2020, ces travaux ont recours à des entreprises régionales et françaises.

Comme limite, il évoque le code des marchés publics ; le port a la possibilité d'allotir mais ne peut pas exclure des concurrents européens dans ses réponses.

Un intervenant vient souligner le fait que ça serait principalement des entreprises françaises qui vont chercher des emplois détachés.

Le maître d'ouvrage répond qu'il n'y a pas à sa connaissance d'employeurs détachés sur les chantiers actuels du quai de Flandre. Il demande si des embauches au Grand Port Maritime de Dunkerque sont prévues avec le projet.

Puis son intervention s'oriente sur le réseau ferré : 3 000 suppressions de postes sont prévues au niveau du fret, le port prévoit-il d'avoir recours à des entreprises extérieures pour des raisons de coût ?

La gare de triage l'inquiète également, ces infrastructures lui semblent insuffisantes pour gérer le trafic supplémentaire suscité par le projet.

Erwan Lebris estime qu'il y aura une augmentation très légère au sein du grand port maritime de Dunkerque

Le volume de marchandises transportées par le fluvial va augmenter, par conséquent cela augmenterait également le nombre d'agents qui y travaillent.

Il rappelle qu'un appel d'offre sera émis pour choisir l'opérateur chargé de l'exploitation.

Les embauches supplémentaires concerneraient principalement les entreprises de la place portuaire.

Les autres impacts sont indirects, ils permettront d'améliorer la visibilité du port de Dunkerque, d'apporter de nouvelles lignes.

A moyen terme, ces gains permettront de valoriser les entreprises locales et de réinvestir afin de conquérir de nouveaux marchés.

Concernant le ferroviaire, le **maître d'ouvrage** indique que le réseau a été récupéré en 2008 et remis à niveau même si cela est réfuté par certaines interventions, 500 millions ont été investis.

Répondant à une intervention mettant en doute les capacités du réseau ferroviaire et la diminution de ses moyens, **Erwan Lebris** indique qu'un travail est mené en continu avec les gestionnaires de réseau que sont Voies Navigables de France et SNCF Réseau.

Un important travail basé sur des prévisions de trafic aurait permis d'établir que ces derniers disposent de capacités suffisantes pour traiter ce trafic supplémentaire.

Jacques Archimbaud intervient ici soulignant le fait qu'il s'agit d'un point contesté par certaines personnes.

Pour le **maître d'ouvrage**, la SNCF s'est engagée à plusieurs reprises sur ses capacités de trafic, notamment lors de l'atelier préparatoire du débat public qui a été filmé.

Sur les investissements, il indique que la France a récemment lancé un appel à manifestation d'intérêt pour une autoroute ferroviaire qui relierait le nord de la France à l'Espagne, ce projet concerne Dunkerque.

En tant qu'entité étatique le port a pour obligation de respecter particulièrement les textes et règlements pour agir sur l'environnement rappelle le **maître d'ouvrage**.

Ce projet permettrait de réduire la pollution à l'échelle régionale en rapprochant les zones de consommation des zones de déchargement.

Ensuite, les capacités de report modal importantes du port par rapport à ses concurrents belges permettraient également de diminuer le nombre de camions et la pollution qu'ils suscitent.

« Combien de trains par jour » demande un intervenant. 50 navettes par semaine seront nécessaires selon le maître d'ouvrage, les aménagements seront compatibles pour des trains d'une longueur de 1000 m. Aujourd'hui il y aurait 3 navettes par semaine.

La même personne reprend la parole indiquant que l'inquiétude ne provient pas nécessairement de la capacité des sillons de SNCF Réseau mais plutôt des moyens de SNCF mobilités pour traiter ce trafic supplémentaire, selon lui dans 1 an « il n'y aura plus d'installations, ni de cheminots ».

Marcel Croquefer s'exprime demandant si une augmentation des produits dangereux est prévue, en ce cas cela pose la question de la qualité du fret. Considérant l'impact de ces produits sur la santé des travailleurs, qu'en est-il du désenfumage des conteneurs demande-t-il?

Aujourd'hui ces produits toxiques seraient laissés à l'air libre 24 h avant qu'ils soient manipulés, or il existe des dispositifs de désenfumage qui offrent d'autres qualités pour les personnels exposés.(routiers, douaniers). Il n'y a pas d'étiquetage sur ces produits alors qu'ils peuvent réagir, il indique ici qu'un accident mortel a eu lieu au Havre. « Avez-vous prévu de désenfumer ces conteneurs », demande-t-il au maître d'ouvrage.

Dernier point de cette intervention, il souligne que le projet repose sur un vieux modèle, alors qu'on parle de plus en plus circuits courts, de santé dans l'assiette, de matériel non obsolète, etc.

La CGT est porte-parole de projets novateurs avec l'utilisation de l'électricité renouvelable.

Il demande, comment le projet pourrait contribuer à développer une unité de production d'hydrogène qui pourrait être utile en termes d'utilisation, de santé publique mais aussi utile à la captation de CO² émise par l'industrie notamment par Arcelor Mittal.

Il serait aussi important de contraindre les navires à moins polluer dans le port, cela est possible si on produit de l'énergie écologiquement responsable : comment le projet s'inscrit dans une telle perspective.

Pour **Jacques Archimbaud** il s'agit d'une question qui surgit à tous les niveaux dans le débat : quelles innovations sociales et technologiques ?

A la connaissance du **maître d'ouvrage** les produits dangereux qui arrivent par conteneur sont classifiés en 8 catégories. Au total, ils représenteraient moins de 1% des conteneurs traités aujourd'hui à Dunkerque, ces produits sont ciblés et suivis le cas échéant lors de leur entrée et sortie du port, ils sont sous la responsabilité de la capitainerie.

Une fois qu'ils quittent le port ce sont les entreprises qui les transportent qui deviennent responsables. Aucune augmentation de trafic de produits dangereux n'est prévue avec le projet.

Le **maître d'ouvrage** ne dispose pas dans l'immédiat de la réponse concernant le désenfumage, un dossier aurait été déposé et traité, des éléments de réponses seront rapportés ultérieurement.

Une intervention vient rappeler que le port se trouve dans une zone importante de danger, le port cumule une forte concentration d'entreprises SEVESO : la centrale, le méthanier... Cette proximité est un point de vigilance à prendre en compte dans le transport des matières dangereuses.

Sur les sites technologiques en termes de travaux, il y a deux phases à considérer, les travaux et l'exploitation. Compte tenu de sa localisation, Atlantique est éloigné de tous cercles de dangers. L'option Baltique en revanche est située à proximité du terminal méthanier, l'emprise baltique se juxtapose en partie avec l'un de ces cercles de danger, dans la partie chenal. En conséquence, des

restrictions seraient à prévoir dans la partie travaux du cercle d'évitage, dans la phase d'exploitation les navires seraient autorisés à travers les cercles de danger comme cela est déjà le cas. La centrale aurait analysé le projet qui ne représente pas de danger.

Jacques Archimbaud repose la question, surgie dans le débat, de l'association de la société civile aux processus d'innovations technologiques.

Pour **Erwan Lebris**, de nombreuses démarches sont en cours pour l'environnement, il y aurait une fédération des acteurs.

Il cite en exemple un appel à projets déposé par la France à la recherche des territoires de compétitivité environnementale avec des financements à la clé.

La communauté urbaine de Dunkerque s'est rapprochée des entreprises du territoire pour proposer une réponse commune. Si la communauté urbaine remporte cet appel à projet elle pourra mener des recherches, réaliser des tests grandeur nature pour la protection de l'environnement, l'hydrogène y est incluse.

Sans attendre cela, le port se serait engagé dans d'autres démarches telles que le gaz naturel liquéfié avec le terminal méthanier. Ce gaz pourrait être utilisé comme carburant alternatif pour les camions et les navires. Un branchement à quai électrique va également être mis à disposition.

Un membre du public intervient pour interroger d'où proviendra l'électricité pour alimenter ces navires, rappelant qu'au niveau national on est dans l'incapacité de produire l'énergie suffisante pour toute la population française.

Erwan Lebris indique ici que les futures éoliennes implantées à Dunkerque produiront de l'énergie supplémentaire.

Pour conclure ce focus groupe, **Jacques Archimbaud** a remercié l'assemblée présente et le maître d'ouvrage pour la tenue des échanges. Les questions qui ont été posées au maître d'ouvrage outre leur qualité argumentative s'avèrent fondamentales, car elles relèvent des orientations politiques et de la cohérence du projet.

Il rappelle ici que certaines questions méritent une mise en cohérence avec les réponses des autorités qui ont en responsabilité et compétence les enjeux qui entourent ce projet.

Rendez-vous au séminaire emploi.