

LA LOGISTIQUE EN PICARDIE

Analyse du jeu des acteurs en vue d'orienter les politiques publiques

Phase 3 – Propositions d'actions

Rapport final



Sommaire

1	Les actions liées au développement logistique	4
1.1	Créer un observatoire de la logistique en Picardie	4
1.2	Impliquer progressivement les professionnels	5
1.3	Offrir des solutions aux déplacements domicile travail	7
2	Les actions liées à la coordination et à la planification	8
2.1	Inscrire la logistique au schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)	8
2.2	Recenser les secteurs logistiques à enjeu à l'échelle régionale	9
3	Les actions liées à la promotion et au lobbying	11
3.1	Labelliser l'école logistique picarde sous une même bannière	11
3.2	Sensibiliser aux métiers de la logistique	12
3.3	Valoriser le territoire, faire connaître la Picardie logistique en France et en Europe	13
3.4	Mettre en place un site internet de la logistique à destination des professionnels	14
4	Les actions liées au transport ferroviaire	15
4.1	Promouvoir le contournement fret nord de l'Ile de France	15
4.2	Etudier l'opportunité de promouvoir une offre de transport ferroviaire combiné rail-route en Picardie	16
4.3	Etudier l'opportunité de développer un opérateur ferroviaire de proximité	17
5	Les actions liées à Seine-Nord-Europe	18
5.1	Recenser les emprises foncières disponibles (autres que celles programmées)	18
5.2	Former spécifiquement aux métiers de la logistique des conteneurs	19

Préambule

A la suite des deux premières phases de l'étude, une série d'actions a été élaborée. Elle se nourrit directement des enseignements des phases de diagnostic réalisées auprès des acteurs publics et privés de la logistique.

Ces actions constituent un champ des possibles, non exhaustif et non validé politiquement à ce jour. Elles ont fait l'objet d'un groupe de travail avec les différents services de la Région.

Enfin, ces actions ont été présentées au comité de pilotage de l'étude qui les a validées.

1 Les actions liées au développement logistique

1.1 Créer un observatoire de la logistique en Picardie

Éléments issus du diagnostic

L'analyse documentaire a souligné la richesse des diverses études passées. Elle a aussi identifié certaines lacunes quant à l'observation fine des évolutions logistiques.

Toutes les études réalisées l'ont été en rapport avec un sujet précis et la date de leur réalisation remonte parfois à plusieurs années ce qui rend difficile l'actualisation des phénomènes observés.

Comment disposer d'un suivi quantitatif et qualitatif du fait logistique à l'échelle du territoire picard afin d'objectiver les choix en matière de développement futur ?

Objectifs

L'observatoire visera, en premier lieu, la mise à jour régulière (*a minima* chaque année) d'une série d'indicateurs sur la logistique à l'échelle du territoire picard. Sans exhaustivité, nous pouvons citer les indicateurs suivants :

- Somme des m² d'entrepôt non agricole commencés, ventilée par taille (par exemple : 0-500 m², 500 – 5 000 m² - 5 000 m² et plus) ;
- Nombre d'emplois logistiques (par exemple, calé sur la méthodologie du SESP) ;
- Indice de spécialisation logistique des territoires (par exemple : taux d'emplois logistiques du bassin d'emploi / taux d'emplois logistiques de la région) ;
- Principales implantations significatives (nombre d'emplois, type de logistique...).

Dans un second temps, l'observatoire pourra piloter des études plus précises sur des thèmes relatifs à la logistique pouvant intéresser à la fois les acteurs publics et privés. Certaines de ces études pourront être actualisées si le besoin s'en fait sentir. Les thèmes suivants pourraient être traités :

- Les flux de poids lourds générés par les plates-formes logistiques en Picardie ;
 - La typologie des emplois au sein des entrepôts logistiques ;
 - Les caractéristiques des implantations logistiques récentes (élaboration d'un questionnaire reconduit tous les x ans appliqué aux nouvelles implantations)
- ...

Partenaire

ORT.

1.2 Impliquer progressivement les professionnels

Éléments issus du diagnostic

Jusqu'à aujourd'hui, la logistique en Picardie s'est développée sans qu'existe un véritable lien entre les sphères d'acteurs publics et privés. Il en résulte un développement qui peut paraître "subi" au regard des acteurs publics, et peut paraître non optimal au regard des acteurs privés, du point de vue de l'accès aux infrastructures, aux ressources humaines ...

Comment amener progressivement les acteurs de la logistique à être force de propositions et de réflexions en matière de développement logistique à travers un réseau structuré et ceci à l'échelle de la région Picardie ?

Objectifs

La création d'une structure de représentation des acteurs publics et privés doit permettre d'échanger plus facilement les points de vue sur la logistique.

Plus précisément, cette structure permettra à la sphère privée de faire valoir ses attentes en matière d'accompagnement au développement logistique (équipements multimodaux, emploi/formation, zones d'accueil...) et à la sphère publique de préciser ses orientations politiques et stratégiques.

Cette structure pourra, par exemple, mener une réflexion prospective sur l'avenir de la logistique en Picardie, définir un plan d'actions, élaborer un document de planification propre à la logistique (quelles infrastructures ? quel foncier ?...).

« L'Alliance Logistique région urbaine de Lyon » a vu le jour début 1999

Elle rassemble industriels chargeurs, distributeurs, transporteurs et prestataires logistiques, informaticiens, organismes privés et acteurs institutionnels. La vocation de l'Alliance Logistique est **d'aider au développement** et à la reconnaissance de la région lyonnaise comme un pôle logistique majeur en Europe. Pour cela, elle assure :

- un rôle d'**animation** et de **fédérateur** entre tous les acteurs de la logistique pour favoriser les échanges et les actions communes
- un rôle de **proposition** dans les différents domaines qui influencent le développement des activités logistiques : formation, emploi, infrastructures, sécurité, télécommunications, ...
- un rôle de **conseil** : mettre en valeur le potentiel et l'image logistiques de la région urbaine de Lyon sur le plan international en accompagnant les organismes de développement
- un rôle d'**orientation** : veiller à ce que les équipements logistiques et l'offre foncière répondent à l'évolution des besoins des entreprises



Extrait de la lettre de "L'Alliance Logistique" en Rhône-Alpes.

Principaux partenaires

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises.

Les organisations professionnelles de la logistique.

Les gestionnaires d'infrastructures.

Les commercialisateurs et promoteurs en immobilier logistique.

1.3 Offrir des solutions aux déplacements domicile travail

Éléments issus du diagnostic

Bien qu'elles n'aient pas de réelles difficultés de recrutement, les entreprises de la logistique attirent l'attention sur l'augmentation des coûts des déplacements domicile travail en voiture particulière, notamment pour leurs salariés les moins aisés.

En certains lieux, la poursuite de l'augmentation de ces coûts peut devenir préjudiciable, surtout lorsque les établissements logistiques sont éloignés des zones d'emplois.

Comment favoriser les déplacements en transport en commun des salariés de la logistique ?

Objectifs

La réduction des déplacements domicile travail en voiture particulière suppose la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, voire de plan de déplacements inter-entreprises dans certaines zones d'activités. Un tel plan a été lancé sur la zone logistique de Paris-Oise.

Ces plans ont pour but de constater la mobilité actuelle des salariés et de mettre en place des actions pour réduire l'usage individuel de la voiture.

Ces actions peuvent prendre la forme d'un service de covoiturage (si le diagnostic montre par exemple que plusieurs salariés travaillant sur les mêmes amplitudes résident dans une même zone géographique), d'une mise en œuvre de services réguliers de transport en commun, de transport à la demande ...

Principaux partenaires

Les gestionnaires de zones d'activités.

Les Autorités Organisatrices de Transports.

Les collectivités territoriales.

2 Les actions liées à la coordination et à la planification

2.1 Inscrire la logistique au schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)

Eléments issus du diagnostic

La logistique est une activité d'économie mixte qui, pour se développer, a besoin d'infrastructures de transports routières mais aussi ferroviaires et fluviales. De plus, elle implique d'importants besoins fonciers et une offre de services annexes ou supports (formation par exemple).

La puissance publique dispose donc d'importants leviers d'actions en matière de développement logistique.

Comment accompagner le développement logistique picard à travers une planification à long terme des infrastructures de fret ?

Objectifs

La démarche SRIT est fondée sur une approche coordonnée à l'échelle régionale, échelle pertinente quant à la réflexion sur la logistique. De plus, la région Picardie participe au Comité C8 des présidents des 8 régions du bassin parisien dont une des prérogatives est d'instaurer une coopération inter régionale en matière de Fret et Logistique.

Le SRIT de la région Picardie doit, en tout état de cause, traiter les principales questions relatives au transport et à la logistique parmi lesquelles :

- Quels espaces d'accueil pour les plates-formes logistiques ?
- Quels équipements multimodaux à créer ?
- Quels types de logistique privilégier ?
- Quelles infrastructures de transport développer ?

...

Partenaires

Les collectivités territoriales.

2.2 Recenser les secteurs logistiques à enjeu à l'échelle régionale

Éléments issus du diagnostic

La logistique s'est très largement diffusée sur l'ensemble du territoire picard selon un mécanisme parfois ressenti comme subi par les collectivités territoriales.

Cet essaimage est préjudiciable à plus d'un titre. Il ne participe pas d'une massification des flux sur des plates-formes logistiques étudiées en conséquence et rend plus difficile la représentativité de "l'offre logistique picarde" à l'extérieur des frontières de la région.

Comment construire une offre logistique régionale ?

Objectifs

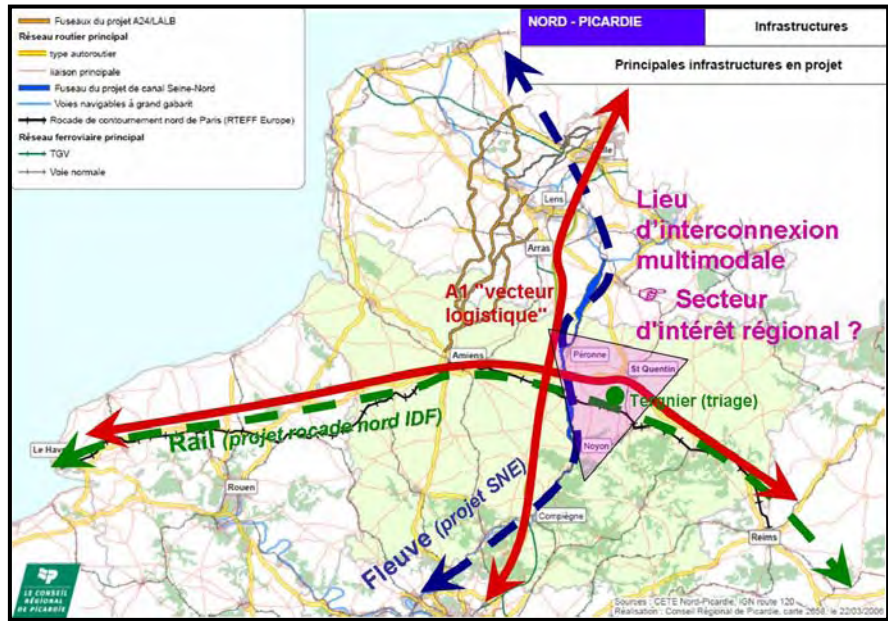
Le but est de déterminer quels sont les territoires dont les caractéristiques permettent un développement logistique de grande ampleur tout en maîtrisant les nuisances induites.

Pour se faire, il convient d'adopter une approche fine des territoires et de réaliser un travail d'identification en s'appuyant sur quelques critères formalisés qui, sans souci d'exhaustivité, peuvent être les suivants :

- L'accessibilité routière ;
- Les réserves foncières mobilisables ;
- La nature des terrains ;
- L'accessibilité ferroviaire et fluviale ;
- Les impacts environnementaux ;
- La proximité des équipements intermodaux ;
- La proximité des bassins d'emplois ...

Cette démarche doit permettre de déterminer les territoires à enjeux régionaux du point de vue du développement logistique. Cela implique, ensuite, que la Région et ses partenaires concentrent leurs efforts sur ces territoires.

La carte ci-contre n'est qu'un exemple illustré du résultat de la démarche d'identification d'un site d'intérêt régional qui se justifie par la présence d'un nœud d'infrastructures structurantes, parmi lesquelles le futur canal Seine-Nord-Europe (en particulier les plates-formes de Noyon et de Péronne) et le triage ferroviaire de Tergnier dont la proximité peut permettre une distribution facilitée des wagons de marchandises.

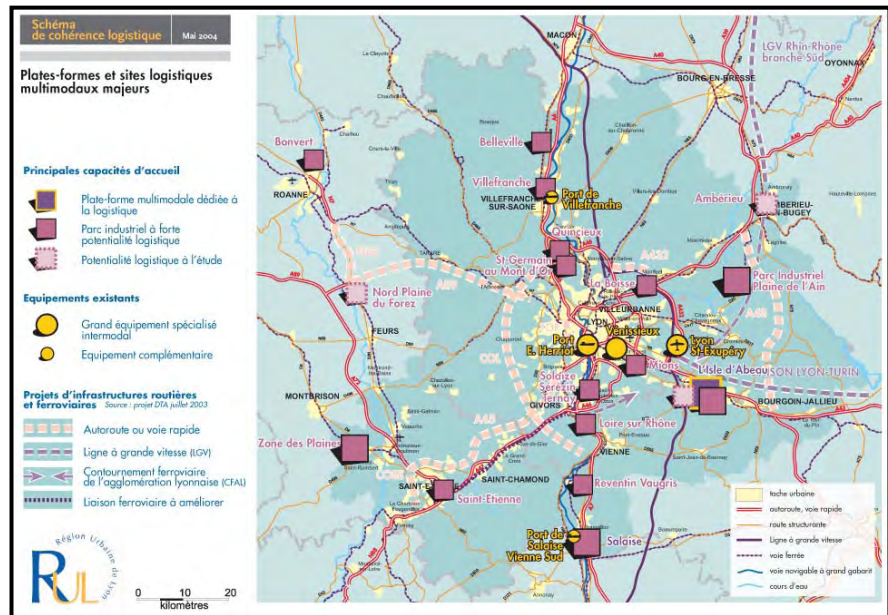


Le schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon

Dans un contexte d'évolutions profondes de la logistique à l'échelle de la métropole lyonnaise, le schéma de cohérence doit répondre à un **double objectif** :

- Faire partager le diagnostic des tendances marquantes du secteur ;
- Identifier des orientations et des propositions d'actions pour les années à venir.

Ce schéma a notamment permis de déterminer une stratégie territoriale en termes d'espaces dédiés à la logistique et aux équipements multimodaux associés.



Un des enjeux est que ce schéma soit pris en compte dans l'élaboration des Scot qui composent le territoire de la région urbaine de Lyon.

Partenaires

Les collectivités territoriales.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport.

Les organisations professionnelles (transport et logistique).

3 Les actions liées à la promotion et au lobbying

3.1 Labelliser l'école logistique picarde sous une même bannière

Éléments issus du diagnostic

La formation aux métiers de la logistique est d'ores et déjà étoffée en Picardie puisque les dispositifs de formation initiale et de formation continue permettent d'acquérir *a minima* une qualification dans les métiers de l'entrepôt jusqu'à une formation diplômante bac+5 en transport et logistique.

Cette diversité et cette richesse ne constituent pas pour autant une offre globale et cohérente, en particulier vu de l'extérieur de la Picardie.

Comment promouvoir le potentiel de formations dispensées en Picardie et le hisser à un niveau de reconnaissance national, voire européen ?

Objectifs

Il s'agit de fédérer l'ensemble des acteurs de la formation en Picardie en créant une plate-forme commune d'enseignement pouvant, de manière progressive, couvrir un large champ d'actions, par exemple :

- Web commun de présentation des formations avec livret d'accueil et offre de logement (cf. document ci-contre).
- Bourses d'études et de recherche interuniversitaire.
- Plans de formation et de promotion communs.

Partenaires

Les organismes de formation.

Le Conseil Régional.

Le portail de la formation en région Nord Pas-de-Calais

Le PORTAIL DE LA LOGISTIQUE EN NORD-PAS DE CALAIS

ANNUAIRE DES FORMATIONS

Cette rubrique recense l'ensemble des formations dispensées en Région Nord-Pas de Calais, classées par niveaux (inférieur au Bac à Bac+5). Chacune de ces formations est détaillée pour mieux préparer son orientation : contenu, durée, débouchés, critères d'accès...

■ Les formations de A à Z
Consultez les formations [de A à Z](#)

■ Recherchez une formation

1 Types de formation :

Qualifiante Diplômante

2 Sélectionnez un métier :

Sélectionnez un métier

3 Sélectionnez un niveau d'étude :

BEP-CAP à BAC Bac +1/2 Bac +3/4 Bac +5/6

Lancer la recherche

Mentions légales | Ils en parlent | Liens sponsorisés | Partenariats | Webbing logistique | Contact

3.2 Sensibiliser aux métiers de la logistique

Éléments issus du diagnostic

Le transport et la logistique offre un éventail de métiers très large, allant d'emplois peu qualifiés (cariste, manutentionnaire) à des emplois à haute responsabilité et niveau d'études élevé.

Quelques uns des professionnels rencontrés ont souligné qu'un effort de communication et de sensibilisation pourrait permettre d'amener plus d'individus vers les métiers de la logistique.

Comment favoriser l'orientation des jeunes et des actifs, en reconversion ou en recherche d'emploi, vers les métiers de la logistique ?

Objectif

Il s'agit de promouvoir au maximum les métiers de la logistique, d'une part auprès des jeunes dès les premières années d'enseignement, d'autre part tout au long du parcours professionnel des actifs qui peuvent être confrontés, par exemple dans le secteur industriel, à des restructurations. Dans ce cas, la logistique peut être un levier de revitalisation de bassins d'emplois.

Partenaires

Les organismes de formation.

Les agences d'intérimaires.

L'ANPE.

3.3 Valoriser le territoire, faire connaître la Picardie logistique en France et en Europe

Éléments issus du diagnostic

Bien que la logistique se soit largement développée en Picardie, il s'agit pour l'essentiel d'un développement endogène, et dans un second temps d'un développement très fortement lié au puissant voisinage que constitue l'Ile de France, par débordement de l'activité logistique au-delà des frontières franciliennes.

Dès lors, le territoire picard est connu principalement pour la demande logistique qu'il génère (demande liée au tissu industriel local) et non pour son positionnement géographique stratégique (par exemple entre les principaux ports maritimes du Nord de l'Europe et l'important foyer de consommation francilien) et la qualité de ses infrastructures.

Récemment, plusieurs investisseurs ont initié des projets de développement logistique en Picardie ce qui, au-delà de l'effet d'entraînement, souligne une dynamique de développement logistique exogène, à tout le moins une volonté de repositionner une offre logistique sur un territoire encore faiblement doté au regard des régions limitrophes (Nord - Pas-de-Calais et Ile de France par exemple).

Les structures de développement économique en lien avec l'activité logistique sont aujourd'hui organisées à une échelle territoriale intra-régionale, ce qui est un atout pour mener à bien des projets de développement logistique locaux mais qui reste peu lisible dans le cadre de la promotion d'une offre logistique picarde.

Comment mieux structurer la communication autour de l'attractivité logistique de la Région Picardie ?

Objectif

Il convient de mieux structurer la communication et la promotion du territoire picard en tant qu'espace privilégié pour l'accueil d'activités logistiques. Le territoire dispose d'atouts indéniables qu'il faut nécessairement mettre en avant, parmi lesquels un projet structurant de liaison fluviale à grand gabarit (Seine-Nord-Europe) qui peut permettre de développer la logistique spécifique liée aux conteneurs et la proximité d'un grand foyer de consommation francilien propice au développement de la logistique de distribution.

Partenaires

Les autres régions françaises (quels outils mis en œuvre par ces régions pour la valorisation de leur territoire en matière de logistique ?)

3.4 Mettre en place un site internet de la logistique à destination des professionnels

Éléments issus du diagnostic

La CCI de Lens, rencontrée dans le cadre de l'étude, a présenté le portail logistique de la Région Nord - Pas-de-Calais. Il s'agit d'un site internet collaboratif qui propose de nombreuses informations parmi lesquelles un annuaire des prestataires, le recensement des centres multimodaux (ports, chantiers combinés rail-route...), un moteur de recherche centralisant l'ensemble des formations de la région.

Objectif

Un portail de la logistique est un élément concret de communication et un moyen de fédérer les acteurs. Il doit être vu comme un outil au service des acteurs de la logistique. Il permet aussi de distribuer les informations (notamment statistique) liées à la logistique.

Toutefois, ce portail n'est pas l'élément déclenchant d'une démarche collaborative. Il est un support lorsque les acteurs ont d'ores et déjà pris l'habitude de travailler ensemble et partagent une vision commune.

Dès lors, cet élément doit intervenir dans un deuxième temps après que les acteurs se sont structurés.

Partenaires

CCI de Lens.

Les acteurs de la logistique en général.

4 Les actions liées au transport ferroviaire

4.1 Promouvoir le contournement fret nord de l'Ile de France

Eléments issus du diagnostic

L'Ile de France apparaît comme un nœud d'engorgement pour les trafics de fret ferroviaire Est-Ouest. Le port du Havre ambitionne, quant à lui, d'élargir son hinterland afin d'augmenter sa part de marché sur l'ensemble du range Nord.

Pour ce faire, la qualité des liaisons terrestres apparaît comme une variable stratégique étudiée par l'ensemble des acteurs du transport maritime et notamment les armateurs.

D'importants axes de flux de marchandises ne concernent pas directement l'Ile de France et pourraient emprunter d'autres itinéraires plus performants entre la Région Haute-Normandie et la Picardie par exemple, ou encore entre la Haute-Normandie et le Sud-Est de la France.

Comment améliorer les dessertes ferroviaires est-ouest en shuntant lorsque c'est opportun le nœud francilien ?

Objectif

Cette action vise à dégager les grands corridors de fret nécessaires à la qualité de services de l'offre de transport ferroviaire.

Dans cette optique, il convient de finaliser la modernisation du contournement Nord de l'Ile de France entre Le Havre et Reims afin d'offrir une véritable alternative au passage par l'espace francilien.

Partenaires

Les régions concernées.

RFF.

4.2 Etudier l'opportunité de promouvoir une offre de transport ferroviaire combiné rail-route en Picardie

Eléments issus du diagnostic

Bien que l'offre ferroviaire et sa performance ne soient pas encore un élément discriminant dans les choix de localisation de la logistique, sauf si les chargeurs mentionnent ce critère dans leur cahier des charges d'organisation logistique, force est de constater qu'il deviendra à l'avenir de plus en plus important.

En effet, l'augmentation prévisible des coûts du transport routier de marchandises (coût du carburant, coût d'usage des infrastructures...) conjuguée au développement d'offres de services des opérateurs ferroviaires (fret SNCF et les autres) aura, pour partie, un impact sur les choix modaux et la modification des plans de transport.

Suite à la fermeture du chantier de transport combiné d'Amiens en 2001, la Picardie s'est retrouvée sans plus aucune offre de transport intermodal rail-route.

Une offre de transport combiné rail-route en Picardie est-elle nécessaire au dynamisme de l'activité logistique ?

Objectif

Compte tenu des équipements existants et des projets aux abords de la région Picardie (dans le Nord de l'Île de France, dans le Sud de la région Nord - Pas-de-Calais), il convient d'étudier l'opportunité et les modalités d'une nouvelle offre de transport combiné sur le territoire picard.

Il faut nécessairement intégrer à l'analyse les projets de plates-formes Seine-Nord-Europe qui peuvent être susceptibles d'apporter des solutions en matière de transport ferroviaire.

Partenaires

Les organisations professionnelles de chargeurs.

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises.

Les opérateurs ferroviaires.

4.3 Etudier l'opportunité de développer un opérateur ferroviaire de proximité

Eléments issus du diagnostic

Depuis 2003 le nombre de gares de fret desservies s'est considérablement réduit en Picardie. Ce constat est partagé dans la plupart des régions françaises.

En 2008, selon RFF, il existe 242 ITE en région Picardie dont 155 actives, c'est-à-dire que l'établissement embranché dispose d'une convention d'utilisation (ce qui ne veut pas forcément dire qu'il utilise cette ITE).

Certaines régions françaises telles que le Centre, l'Auvergne, l'Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont réalisé ou réalisent actuellement des études d'opportunité portant sur la création d'un opérateur ferroviaire de proximité dans le but de pallier, notamment, l'arrêt des dessertes terminales des établissements industriels et commerciaux.

Comment redéployer une offre de transport ferroviaire compétitive à l'échelle de la région Picardie ?

Objectif

Dans son rapport, Jacques Chauvineau définit le concept d'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) comme une PME ferroviaire qui couvre un territoire : d'un côté, elle est proche des besoins des entreprises en matière de transport local et de l'autre, elle est en relation avec les entreprises ferroviaires. Le rôle d'un OFP est donc de rassembler les marchandises « éparpillées » sur un territoire puis de les mettre sur les grandes lignes.

Dans des régions industrielles et agricoles telle que la Picardie le besoin de transport ferroviaire se fait sentir. Face aux contraintes d'exploitation ferroviaire, l'étude d'un OFP revêt un réel caractère de développement territorial.

Partenaires

DRE.

RFF.

Associations de chargeurs.

5 Les actions liées à Seine-Nord-Europe

5.1 Recenser les emprises foncières disponibles (autres que celles programmées)

Eléments issus du diagnostic

Le projet Seine-Nord-Europe, dans son ensemble, représente selon les dernières estimations de VNF quelques 200 hectares de terrain ciblés pour l'activité logistique. La moitié de cette offre serait concentrée sur la plate-forme de Cambrai-Marquion et le reste réparti sur les 3 plates-formes picardes.

Ces 200 hectares représenteraient, selon les normes en vigueur dans la construction d'entrepôts logistiques, quelques 700 000 m² d'entrepôts dont 350 000 m² en Picardie.

Comment anticiper les éventuels besoins futurs liés au développement du canal Seine-Nord-Europe ?

Objectif

Le canal Seine-Nord-Europe doit être un vecteur de développement de la logistique liée aux flux de conteneurs en provenance des ports du range Nord de l'Europe. Dans son dossier d'enquête publique, VNF insiste sur les opportunités pour le territoire sur ce segment de marché et précise que le canal pourrait permettre d'attirer des centres de distribution européens chargés de dégroupier, stocker, reconfigurer et redistribuer les marchandises conteneurisées.

Ce type de centre de distribution représente entre 40 000 et 100 000 m² d'entrepôt bâti, soit entre 11 et 28 hectares de terrains. En comparaison, l'offre picarde estimée à 100 hectares de terrains peut sembler très importante, mais si l'on raisonne sur l'accueil de tels centres de distribution, elle peut aussi s'avérer très vite saturée, surtout est dispersée sur les 3 plates-formes.

Il convient donc de mener une approche territoriale visant à identifier les potentiels supplémentaires autour des projets de plates-formes.

Partenaires

Les collectivités territoriales.

VNF.

5.2 Former spécifiquement aux métiers de la logistique des conteneurs

Éléments issus du diagnostic

La logistique du conteneur appelle des compétences particulières que ce soit en termes :

- d'organisation du transport (connaissance des langues étrangères, opérations douanières, transport maritime...) ;
- de transport (structure de la batellerie, transport fluvial de conteneurs...) ;
- de transbordement (manutention portuaire) ;
- de logistique.

Ces compétences ne sont pas forcément présentes aujourd'hui en Picardie.

Objectif

Cette action vise à anticiper les demandes futures en compétences en lien avec le projet de canal Seine-Nord-Europe.

Ces compétences seront directement liées au projet (VNF dans son dossier d'enquête publique a évalué le nombre d'emplois créés à plusieurs centaines), comme c'est le cas pour des métiers dans le secteur de la batellerie, de la manutention portuaire ou, de manière indirecte, typiquement en ce qui concerne le développement de la logistique du conteneur qui pourrait tirer partie de ce futur canal.

Partenaires

VNF.

Les organismes de formation.