

Des paquebots de croisière et des trains sanitaires pour les migrants?

©Isabelle AUBERT-BAUDRON, première publication 8 09 2016, dernière mise à jour : 26 09 2020



Harmony of the Seas à la Rochelle – Collage © Jean-Louis Baudron

Plan / Sommaire

UN PROBLEME MAL POSE.....	2
REPOSER LE PROBLEME EN PARTANT DES GENS REELS, DES MOYENS REELS, DES RESPONSABILITES REELLES ET DES POSSIBILITES REELLES... ..	3
DONNEES DU PROBLEME	4
QUELQUES CHIFFRES	5
QUELQUES CONSEQUENCES.....	5
... ET DES CIRCONSTANCES ACTUELLES : AOUT 2020 : DES PAQUEBOTS A LA CASSE	6
LES MIGRATIONS PAR VOIE TERRESTRE: DES TRAINS SANITAIRES	8
CONCLUSION	9

Un problème mal posé

Un des facteurs problématiques dans la question des migrants repose sur notre façon de poser le problème : nous nous trouvons devant deux positions idéologiques opposées, une position identitaire en faveur de la fermeture des frontières et du rejet des migrants, et une position humaniste qui est favorable à leur accueil.

Tant que nous abordons le problème dans ce cadre de logique par opposition, qui limite la réalité à deux visions opposées, nous limitons notre façon de l'appréhender à ces deux seules visions. Les discours demeurent limités à des échanges polémiques dans lesquels chaque groupe défend ses positions et tente de démontrer qu'il a « raison » et que l'autre a « tort », ces controverses visant non pas tant à résoudre le problème qu'à récolter les voix des futurs électeurs, autrement dit à instrumentaliser la question.

Ceci justifiant cela, cette instrumentalisation s'effectue à travers une désinformation tous azimuts destinée à manipuler l'opinion, si bien que beaucoup de propos tenus dans ce contexte n'ont plus rien à voir avec les faits réels. Si l'on rajoute l'influence des agences de désinformation qui rétribuent en masse des gens pour mettre en ligne des propos convenus à l'avance, qui ne reflètent en rien l'opinion personnelle des gens qui les diffusent, via les réseaux sociaux, les forums, les campagnes par messages électroniques, etc., pour donner corps à des thèses données, faire croire à leur popularité, puis les brandir en prétendant parler au nom du peuple, nous nous retrouvons face à des communicants utilisant ces thèses pour se propulser politiquement. Nous savons que les cartes des territoires représentés sont de fausses représentations des faits, destinées à nous abuser, qui n'ont pas plus de corps physique que des hologrammes.

Si bien que chaque camp concentre son énergie sur ce conflit, la lutte contre ses opposants, la recherche d'éléments de langage, etc., plutôt que sur une gestion adaptée du problème lui-même, qui ne fait que s'aggraver avec le temps. Ces énergies qui s'affrontent se détruisent mutuellement, aucun des groupes n'est en mesure d'avancer, et les débats tournent en rond, chacun répétant sempiternellement, comme des magnétophones, les mêmes arguments conformes au modèle idéologique prôné.

Or aucun des deux groupes n'a une vision globale de ce qui se passe réellement et ne peut avoir totalement « raison » : les deux conceptions, vécues comme inconciliables a priori, s'excluent l'une l'autre, alors qu'elles sont face à une seule et même situation. Chaque groupe l'appréhende avec des critères d'évaluation différents, et une partie des débats se résume à des échanges verbaux qui ne mènent à rien, entre des clans qui se conçoivent par principe comme ennemis les uns des autres et sont d'accord pour ne jamais être d'accord, ce qui les rend incapables de s'entendre d'une part, et d'autre part de s'attaquer ensemble sérieusement à la résolution du problème lui-même. C'est pourquoi cet abord idéologique de la question, qui fait abstraction du coefficient des observateurs et des éléments objectifs de la situation, constitue une grande part de ce problème.

A partir de là, il me semblerait plus cohérent de mettre de côté ces positions idéologiques pour examiner la question dans le cadre d'une démarche scientifique, plus réaliste, basée non plus sur des opinions ou des croyances, mais sur l'examen des faits tangibles et démontrables, avec pour cadre légal, les fondements démocratiques de notre constitution et des instances internationales.

Dans les premières versions de cet article, je m'étais concentrée sur l'arrivée des migrants par mer. Ce faisant, j'avais fait abstraction de la partie terrestre du phénomène. Je rajoute donc en dernière partie un paragraphe consacré à cette question.

Reposer le problème en partant des gens réels, des moyens réels, des responsabilités réelles et des possibilités réelles...

Concernant les migrants dont l'arrivée en masse par la mer est problématique pour le continent européen, je me suis demandé quelle sorte de bateau pourrait être utilisée pour saper à la base le trafic des passeurs. Or de tels bateaux existent : les paquebots de croisière qui peuvent héberger plusieurs milliers de gens pendant une semaine, et où les migrants pourraient être hébergés provisoirement, le temps de voir qui est qui et qui fait quoi, d'où il vient, etc., et de prendre le temps de voir ce qu'il peut en advenir une fois sur terre.

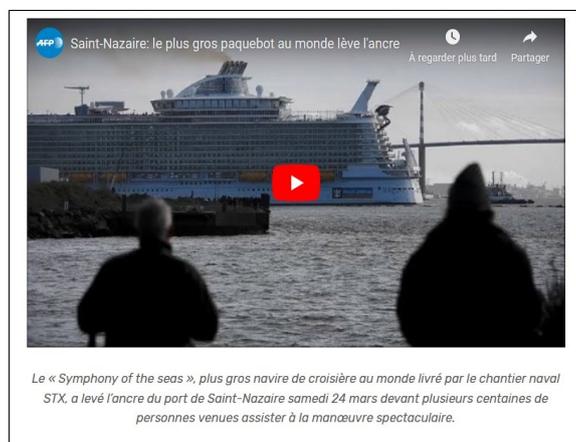
La location de ces bateaux pourrait être partagée entre tous les pays européens, mais les migrants, qui paient pour les bateaux des passeurs, pourraient aussi participer à cette location. Vu les prix exorbitants exigés par ces passeurs, les paquebots de croisière leur reviendraient de toute façon moins cher.

La plupart des migrants viennent de pays en guerre. Ces pays ne sont pas entrés en guerre tout seuls, un beau jour, comme soudainement frappés par un virus : ces guerres sont menées par un ensemble d'acteurs internationaux qui les financent ou y participent directement.

En conséquence, ces acteurs ont une responsabilité dans ces conflits, et dans le fait que les habitants de ces pays partent de chez eux pour fuir la guerre, et qu'ils viennent en Europe dans l'espoir d'y vivre en sécurité. De ce fait il serait dans l'ordre des choses que les États et les acteurs privés qui sont à l'origine de leurs malheurs participent à réparer les conséquences de leurs décisions et de leurs actes en aidant financièrement les réfugiés.

Une des données du problème est que nous l'abordons généralement sous des angles conflictuels, où chaque analyse repose sur un débat entre 2 partisans de possibilités opposées, et en mélangeant les niveaux d'abstraction (politique, religieux, idéologique, militaire, etc.). Tout cela entraîne une confusion, des incompréhensions, des malentendus, qui rendent les problèmes inextricables. J'essaie donc d'aborder celui-ci sous un angle pratique, en partant des besoins humains réels et des moyens réels dont nous disposons pour y répondre.

Est-ce que nous disposons de bateaux capables d'héberger un certain temps dans des conditions décentes les migrants fuyant leur pays par la mer, afin de réduire le nombre de ceux qui entrent en Europe, en le limitant temporairement à ceux qui viennent par la terre ? Oui, nous disposons de tels bateaux: Oasis of the Seas et Allure of the Seas peuvent accueillir 6296 passagers, et le dernier né, Symphony of the seas, peut en accueillir 8000 !



<https://youtu.be/RQelKhYc29A>

Données du problème

Pratiquement, qu'est-ce qui est nécessaire pour mettre cela en place ?

- Il est impossible aux migrants, dont bon nombre n'ont plus de papiers, de s'inscrire légalement à des croisières de tourisme.

- Les paquebots sont construits par les [Chantiers de l'Atlantique](#) à Saint Nazaire. Il devrait être de l'ordre du possible pour nos dirigeants d'entrer en relation avec un site de chantiers navals français,

- L'embarquement et le suivi des gens devraient être organisés officiellement, ce qui implique que l'opération soit menée par les gouvernements ou au niveau européen. En conséquence, il faudrait que les États (ou l'Europe / l'ONU, etc.) puissent disposer de tels bateaux le temps nécessaire.

Une telle opération peut entrer dans le cadre du partenariat public-privé : exemple: l'État loue les paquebots aux sociétés qui les possèdent, et fait payer une partie du trajet aux migrants de façon à combler le prix de la location et à effectuer l'opération sans déboursier d'argent public. Les associations d'aide aux migrants pourraient participer financièrement pour payer le séjour des plus démunis, de même que des gens fortunés désireux de s'impliquer dans la résolution du problème.

Pour les gens concernés, une telle solution serait éminemment moins chère que les tarifs que leurs imposent les passeurs. Le gouvernement met un site en ligne avec un numéro de téléphone, un formulaire de contact, et les migrants peuvent alors s'inscrire eux-mêmes directement, sans intermédiaire mafieux. Ensuite, une fois à bord, ils peuvent bénéficier de conditions confortables leur permettant de décompresser, de déstresser pendant leur séjour à bord.

En plus de l'encadrement de la sécurité (identité, origine, etc.), il peut y avoir une organisation permettant de prévoir leur avenir, en répertoriant les professions des gens, et ce qu'ils peuvent apporter à leur pays d'accueil, en fonction des besoins de ces derniers. Ainsi cette immigration pourrait répondre aux intérêts respectifs, autant des arrivants que des pays d'accueil. Par le biais des associations d'aide aux migrants, ils pourraient entrer en contact avec des citoyens des pays d'accueil désireux de les héberger.

Ils pourraient aussi, une fois à bord, s'organiser entre eux avec l'aide des ONG pour les tâches de la vie quotidienne en fonction de leurs professions : il ne me paraît pas réaliste d'attendre que le personnel employé pour les croisières continue de l'être dans cette circonstance : planifier les repas avec des aliments auxquels ils sont habitués (riz, lentilles, blé, épices, etc.), ce qui serait bien moins onéreux que les plateaux repas et une multitude de plats, faire la cuisine, le ménage, etc.. Les médecins s'occuperaient de la santé, les enseignants pourraient enseigner, etc., si bien qu'une fois ordonnée la vie quotidienne permettant de vivre correctement à bord, les migrants s'occuperaient aux tâches nécessaires à leur séjour sur le paquebot.

Le personnel fourni par les États pourrait alors se limiter à l'encadrement et aux forces de l'ordre, et les dépenses, à la nourriture, aux médicaments, au matériel médical et aux produits de santé.

Il me semblerait aussi nécessaire d'expliquer aux migrants ce que venir en Europe implique de leur part, à savoir accepter le mode de vie et les lois de leur pays d'accueil. En résumé leur enseigner les bases légales, sans quoi, venant d'une autre culture, ils ne peuvent les connaître, et ce faisant, ne peuvent les respecter. Ainsi, il me semble utile de les prévenir qu'il n'est pas réaliste de venir en Europe en s'attendant à y vivre comme dans un pays régi par la charia: il s'agit là d'une question de cohérence vis-à-vis d'eux-mêmes et de leurs pays d'accueil. Si cela ne leur convient pas, rien ne les empêche de demander à être orientés vers un pays correspondant au mode de vie qu'ils souhaitent.

Ceci dit, des gens qui ont déjà trouvé asile dans les petites communes qui les ont accueillis n'ont manifestement pas du tout envie de reproduire les conditions de vie de leurs pays d'origine: ils font de leur mieux pour s'adapter et ne demandent qu'à vivre tranquillement en harmonie avec les habitants. Les réticences que pouvaient avoir ces derniers, confrontées aux faits, ont disparu, ceux-ci ayant constaté que les nouveaux arrivants ne leur causaient aucun préjudice et que leurs craintes de départ n'étaient pas fondées.

Quelques chiffres

En ce qui concerne les croisières en Méditerranée, les prix de celles-ci sont en moyenne de 500 € par semaine par personne.

Actuellement les migrants arrivant par la mer paient de fortes sommes (pouvant atteindre 10 000 € ou plus) pour voyager sur un bateau surpeuplé avec une probabilité importante de mourir pendant le voyage, sans savoir s'ils arriveront ni où ils arriveront, ni quels pays ils vont traverser ensuite, la seule certitude étant que la suite du voyage va être difficile et périlleuse.

Se pose le problème du contrôle des passagers au départ, pour éviter d'embarquer des gens constituant des menaces, mais je suppose qu'un tel contrôle à l'embarquement serait plus facile à organiser et plus efficace que de laisser des milliers de migrants entrer illégalement, en traversant des frontières improvisées à la hâte dans les conditions d'urgence actuelles.

Pour ce qui est des migrants eux-mêmes, la plupart sont des gens éduqués appartenant à la classe moyenne, pouvant déboursier 10 000 €. Avec la formule des bateaux de croisière, pour un prix de 500 € par semaine, ils pourraient séjourner pendant $10\,000 / 500 = 20$ semaines = 5 mois. En appliquant l'organisation décrite plus haut, le coût de leur séjour serait bien inférieur. Prendre en compte leurs connaissances et leurs capacités professionnelles serait de l'intérêt général et de toute façon plus sensé et plus réaliste que les réactions présentes, qui consistent à les considérer comme un flux informe et incontrôlable et à adopter des mesures dans l'urgence.

Dans de telles conditions, aucun migrant ne serait plus volontaire pour un voyage dangereux. Seuls les gens problématiques choisiraient les chemins illégaux, leur nombre serait limité, et ils seraient plus faciles à détecter. En conséquence, il semble que les paquebots de croisière, en plus du niveau humain, seraient également plus efficaces sur le plan de la sécurité.

Ces paquebots pourraient également représenter une alternative aux « jungle », squats, etc., dans la mesure où ils pourraient héberger les gens qui y vivent actuellement, ce qui résoudrait du même coup les problèmes que ces regroupements de fortune entraînent pour les environnements locaux où ils s'installent.

Enfin ils pourraient représenter une alternative de réinsertion pour les passeurs, qui, en tant qu'intermédiaires avec les migrants, pourraient alors être intégrés dans cette nouvelle organisation, hors de tout circuit illégal. Ils pourraient ainsi sortir de l'emprise des réseaux criminels pour gagner leur vie légalement, ce que bon nombre d'entre eux n'ont très probablement pas eu la possibilité de faire auparavant, ces réseaux étant la seule possibilité qu'ils ont de pouvoir subsister hors d'une économie officielle qui les a exclus et qui ne prospère que sur le terreau de la pauvreté.

Quelques conséquences

- Sécurisation de la Méditerranée,
- Désengorgement de Calais,
- Conditions d'accueil organisées de façon plus humaine et plus cohérente,
- Fin des nuisances locales des « jungles » et camps de migrants,
- Apport dans le pays de nouveaux citoyens permettant d'apporter des solutions à des problèmes tels que la baisse de la fécondité, la désertification des villages et des petites villes, la fermeture des écoles et la disparition des services publics : il n'est pas cohérent de

www.semantiquegenerale.net/ www.interzoneeditions.net/ semantiquegenerale.free.fr/

se plaindre d'un côté des difficultés engendrées par ces problèmes dans notre vie et notre milieu, et de l'autre de rejeter des gens qui nous permettraient d'équilibrer le renouvellement des générations et de réduire les déséquilibres de population entre la ville et la campagne,

- Diminution des tensions avec les autres pays confrontés au problème : ceux dont sont originaires les migrants ainsi que les autres pays d'accueil, diminution des tensions entre pays européens,
- Amélioration de l'image du pays à l'extérieur, plus conforme à « nos valeurs républicaines»,
- Diminution du nombre des passeurs, dépourvus de fonction et par manque de candidats, et diminution des trafics humains dont les politiques les plus restrictives en matière d'immigration représentent paradoxalement la base de leur fonds de commerce illégal, contrairement aux arguments qu'elles avancent.

... et des circonstances actuelles : Août 2020 : des paquebots à la casse

https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/08/16/avec-la-crise-sanitaire-de-plus-en-plus-de-paquebots-sont-promis-a-la-demolition_6049051_3234.html

Avec la crise sanitaire, de plus en plus de paquebots sont promis à la démolition

La rationalisation des flottes est engagée. La question des méthodes et des lieux de démantèlement de ces navires, pour certains truffés de composants toxiques, fait débat.

Par [Jean-Michel Bezat](#) Publié le 16 août 2020 à 05h00

La pandémie de Covid-19 a condamné le « Costa Victoria » (ici dans le port italien de Civitavecchia, le 25 mars) à une mort prématurée. ANDREAS SOLARO / AFP



De grands paquebots commencent à partir à la casse, victimes de la pandémie de Covid-19 qui a étrillé les compagnies de croisière. L'association écologiste Robin des Bois, qui trace les flottes navire par navire et traque les mauvaises pratiques d'un monde souvent opaque, en a déjà dénombré plusieurs. « Six navires sont annoncés "à démolir" ou ont déjà gagné les chantiers de démolition d'Aliaga [Turquie] au deuxième trimestre », indique-t-elle dans son bulletin « A la casse » du mois d'août.

Les noms s'alignent, qui furent autant d'invitations au voyage : *Carnival Fantasy* et *Carnival Inspiration*, du numéro un américain et mondial de la croisière, *Carnival* ; *Costa Victoria*, âgé de

seulement 24 ans ; *Horizon*, à vendre 65 millions de dollars (environ 55,2 millions d'euros) avant la crise ; et les deux fiertés de Saint-Nazaire à la fin des années 1980, *Monarch of the Seas* et *Sovereign of the Seas*, qui avaient ouvert l'ère des paquebots géants et dont la construction avait relancé les Chantiers de l'Atlantique.

Ces deux navires étaient propriété de l'espagnole Pullmantur Cruises (filiale de l'américain Royal Caribbean), en redressement judiciaire. Le *Monarch* était en vente pour 125 millions de dollars, avec possibilité de continuer l'exploitation, selon Robin des Bois. Mais ils n'ont pas trouvé preneur et leur propriétaire n'en tirera qu'un peu plus de 4 millions. Cette liste de six navires n'est pas close. Carnival, qui détient la moitié du marché de la croisière, a annoncé son intention de se séparer de 13 navires, sans dire s'ils seront vendus ou promis à la casse.

Le Covid-19, une aubaine ? Sans doute pas pour un bateau comme le *Costa Victoria*, mis en service en 1996, que la pandémie a condamné à une mort prématurée. D'autres, construits il y a trente, voire quarante ans, sont également amortis, mais dépassés, voire vétustes. Entre projets immobiliers, base de loisirs ou... transport de bétail, leur avenir est fluctuant. « *Les démolitions seront progressives et inévitables* », écrit le bulletin « A la casse ». La rationalisation des flottes est bel et bien engagée.

Course au gigantisme

Les paquebots les plus anciens ne répondent plus, en effet, aux normes environnementales édictées par l'Organisation maritime internationale, qui dépend des Nations unies. La quasi-totalité des quelque 300 paquebots fonctionne encore au fioul lourd, certes bon marché pour les armateurs, mais très polluant avec ses rejets d'oxyde d'azote, d'oxyde de soufre et de particules fines – même si l'installation d'épurateurs de fumée (*scrubbers*) augmente. Quant aux navires propulsés au gaz naturel liquéfié, comme ceux que l'italo-suisse MSC a commandés à Saint-Nazaire juste avant la crise sanitaire, ils sont encore en petit nombre.

Dans ce secteur mouvant, un navire peut changer de pavillon afin d'être désossé dans des chantiers plus laxistes et non agréés par l'Union européenne

En outre, la course au gigantisme s'est accélérée au cours de la dernière décennie, reléguant les navires plus petits. « *De 5 000 passagers aujourd'hui, on en programme 8 500 demain et 10 000 après-demain* », écrivait l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) de Nantes-Saint-Nazaire. C'était en 2018, avant que des milliers de passagers soient pris au piège du nouveau coronavirus sur des navires géants.

Reste l'épineuse question des méthodes et des lieux de démantèlement de ces monstres d'acier riches en matières à recycler et... truffés de composants toxiques, pour certains (amiante...). Dans ce secteur mouvant, un navire peut ainsi changer de pavillon afin d'être désossé dans des chantiers plus laxistes et non agréés par l'Union européenne (UE). Ce qu'avait fait le propriétaire du *Marella Spirit*, en 2018, délaissant Malte pour aller battre pavillon des archipels des Palaos, dans l'océan Pacifique.

Les défenseurs de l'environnement craignent qu'il en aille de même pour deux paquebots de Marella Cruises, filiale du géant allemand du voyage TUI, en grande difficulté. D'autant que les six chantiers turcs agréés par l'UE affichent complet. Une déléguée FO des Chantiers de l'Atlantique regrettait mi-juillet, dans *Ouest-France*, que la France ne possède pas de site de démolition, où les conditions seraient « *sans doute meilleures pour l'homme et la planète* » qu'en Inde, au Pakistan ou au Bangladesh. [Jean-Michel Bezat](#)

www.semantiquegenerale.net/ www.interzoneeditions.net/ semantiquegenerale.free.fr/

Considérons maintenant à la lueur de ces derniers éléments ces paquebots réels en août 2020 : une fois devenus inutilisables dans un cadre touristique, ils deviennent une charge pour leurs propriétaires et leurs pays d'origine. Leur valeur antérieure s'effondre : non seulement ils ne rapportent plus d'argent, mais ils deviennent une source de dépenses.

Leur vétusté engendre les problèmes suivants :

- pour leurs propriétaires, ils sont invendables,
- leur démolition, apparemment non prévue antérieurement, entraîne des problèmes au niveau européen, des frais, en raison de l'absence de sites de désossement dans les pays d'origine qui les évacuent vers des pays dans lesquelles les normes européennes n'ont pas cours,
- etc.

Or ces problèmes de pollution que posent leur alimentation en énergie quand ils naviguent, et leur démantèlement une fois qu'ils sont déclarés hors d'usage sont limités à ces contextes : ces bateaux ne polluent pas tout le temps : ils ne sont polluants que quand ils prennent la mer et consomment de l'énergie. Quand ils restent à quai, ils ne polluent pas.

Si nous repons le problème en fonction de ces nouveaux facteurs, ces paquebots devenus inutilisables pour ce qui est des croisières pourraient trouver leur utilité dans le cadre de l'hébergement des migrants, pour lesquels ils représenteraient provisoirement une alternative d'habitat décente, pouvant être mise en place facilement, rapidement et pour un coût inférieur à celui que nécessiterait leur désossement.

Ainsi ces migrants permettraient alors aux propriétaires de ces navires de résoudre provisoirement les problèmes auxquels ils sont confrontés.

Dans cette éventualité, les camps de migrants seraient vidés de leurs résidents actuels et n'auraient plus de raison d'être, d'où des économies conséquentes sur l'argent investi dans la « lutte » contre ces problèmes.

Bien évidemment, le coût des croisières devenant obsolète, et dans la mesure où cette solution représenterait une source d'économie pour l'ensemble des acteurs, ils pourraient en contrepartie être habités gratuitement.

Les migrations par voie terrestre: des trains sanitaires

Les personnes qui arrivent de pays en guerre (Afghanistan, Syrie, Irak, Lybie, etc.) viennent par la terre, en traversant les diverses frontières. Il est possible de sécuriser le parcours terrestre des réfugiés, ce qui peut être réalisé facilement, dans chaque pays, via des trains sanitaires qui permettraient aux gens de voyager en sécurité, dignement, et d'être accompagnés et nourris correctement.

De tels trains ont existé en France durant les deux guerres mondiales. Ils avaient pour fonction de rapatrier les soldats blessés au front. Voir à ce sujet le texte de Michel Aubert, *Train sanitaire 529 – Voyage en zone libre Rapatriement des blessés militaires du 9 septembre au 19 septembre 1940*, Interzone Editions, en ligne à

https://www.interzoneeditions.net/TRAIN_SANITAIRE_529.pdf

Ce texte est un témoignage important car il décrit les côtés pratiques de l'organisation de ces voyages, par des particuliers volontaires animés d'un même esprit rassemblant leurs capacités respectives pour assurer ce rapatriement, en coopération avec le gouvernement et les autorités locales. Autrement dit, il démontre que de tels trains sanitaires sont possibles dès l'instant où des individus s'organisent pour les mettre en place.

Sécuriser ainsi la traversée des différents pays via les réseaux ferroviaires locaux implique une organisation commune entre les différents pays concernés. Cette organisation rentre dans les fonctions de l'Union Européenne et de l'ONU.

Conclusion

Bien entendu, ces propositions demandent d'être examinées et complétées, car beaucoup de données m'échappent. De plus, il ne s'agit ici que de possibilités parmi d'autres : nous nous trouvons devant non pas deux possibilités opposées, mais devant une infinité de possibilités, à côté desquelles nous passons, non pas par manque de moyens, ni en raison de mauvaises intentions, mais en toute inconscience du seul fait que nous réduisons doctrinalement notre vision de la réalité et nos possibilités de choix en raisonnant sur la base d'une logique binaire, par opposition, qui nous enferme mentalement dans une antique logique du conflit (- 450 avant J.C.), inapte à aborder et résoudre les problèmes du XXI^e siècle.

Nous devons ainsi prendre en compte nos ressources réelles, et les moyens réels dont nous disposons, qui sont généralement bien plus étendus que ceux que nous envisageons à première vue .

Sur de telles bases, la question des migrants peut cesser d'être une source de problèmes insolubles et de conflits tous azimuts pour devenir maîtrisable à brève échéance, à des coûts bien moindres que les solutions proposées jusqu'ici, et de façon bénéfique et digne pour toutes les parties.

Isabelle AUBERT-BAUDRON, 26 09 2020.