



ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

AXE « FRET MASSIFIÉ »

ATELIER N°1

Atelier n°1 du **4 juin 2024**

Synthèse des échanges

20/06/2024 – V1

SOMMAIRE

1	Ordre du jour.....	3
2	Introduction.....	3
2.1	Démarche des ARL.....	3
2.2	Points d'actualités.....	4
3	Bilan du protocole ferroviaire et avancées opérationnelles.....	4
4	Réflexion autour du fret ferroviaire.....	6
4.1	Atelier n°1 : Autoroute ferroviaire.....	6
4.1.1	<i>Principaux points évoqués.....</i>	6
4.1.2	<i>Synthèse des échanges.....</i>	7
4.2	Atelier n°2 : Installations Terminales Embranchées.....	8
4.2.1	<i>Principaux points évoqués.....</i>	8
4.2.2	<i>Propositions.....</i>	9
4.2.3	<i>Synthèse du groupe de travail.....</i>	10
5	Présentation des outils/aides/services pour le report modal ferroviaire.....	11
5.1	Fret 21.....	11
5.2	REMOVE et CEE fret ferroviaire.....	11
5.3	Appel d'air.....	12
5.4	Collaboration Rail Route Connect.....	12
6	Feuille de route et prochaines étapes.....	13
7	Participants.....	13

1 Ordre du jour

Cette rencontre constitue le **premier atelier** des ARL consacré au « **Fret massifié** ». Il a porté sur le fret ferroviaire, une journée dédiée au fret fluvial étant organisée par ailleurs par Voies Navigables de France le 26 juin à Marseille-Fos.

L'objectif de la réunion est de diffuser des informations (témoignages) / partager des points d'actualités (événements, AAP, outils...), de partager les enjeux et une vision commune du développement du fret ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur et de favoriser les synergies et expérimentations.

L'ordre du jour de l'atelier était le suivant :

- **Introduction aux Ateliers Régionaux de la Logistique**
- **Bilan du protocole fret ferroviaire et avancées opérationnelles**
 - Rappel des grands principes du protocole
 - Point d'avancement sur les infrastructures
- **Ce qu'il reste à réaliser et engager autour du fret ferroviaire**
 - Atelier 1 : Autoroute ferroviaire
 - Atelier 2 : Installations Terminales Embranchées
- **Présentation des outils/aides/services pour le report modal ferroviaire**
 - Fret 21
 - REMOVE et CEE fret ferroviaire
 - Appel d'air
 - Collaboration Rail Route Connect
- **Feuille de route et prochaines étapes**

2 Introduction

2.1 Démarche des ARL

Julie RAFFAILLAC – chargée de mission logistique pour la Région Sud - rappelle la démarche générale des Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL) : une initiative conjointe de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Région Sud, lancée en 2017. Le programme de travail des ARL pour 2023-2024 se concentre sur plusieurs

thèmes clés : la décarbonation, le fret massifié et la logistique du dernier kilomètre. Le programme fret massifié / fret ferroviaire poursuit les dynamiques et projets engagés, notamment le protocole État-Région pour le développement du fret ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur (diapositives 6 à 8).

2.2 Points d'actualités

Julie RAFFAILLAC présente les différents points d'actualité liés au fret massifié en Région Sud (diapositives 9 et 10) :

- Le COPIL des travaux de modernisation de la gare de triage de Miramas s'est réuni le 5 avril en Préfecture (prochaine réunion à l'automne)
La journée d'initiation au fret fluvial (filière conteneur) et dispositifs d'accompagnement au report modal le 26 juin 2024 de 9h à 17h à Fos-sur-Mer : <https://www.vnf.fr/vnf/vnf-propose-9-journees-dinitiation-au-transport-et-report-modal/>
- L'appel à projets (du 2 mai au 30 septembre 2024) de la CNR en vue de la commercialisation des parcelles nord du site industrielo-portuaire d'Arles :
<https://www.cnr.tm.fr/actualites/appel-a-projets-pour-le-site-industriel-et-portuaire-darles/>
- Le Webinaire EVE panorama et solutions du report modal ferroviaire et fluvial le 4 juin
<https://app.livestorm.co/eco-co2-1/panorama-et-solutions-du-report-modal-ferroviaire-et-fluvial?type=detailed>
- La rencontre transversale des ARL concernant la « planification écologique » le 13 juin

3 Bilan du protocole ferroviaire et avancées opérationnelles

Caroline VILLE – Cheffe de projet logistique maritime et ferroviaire au service des Grands Équipements de la Région Sud – présente les grands principes du protocole ferroviaire : les objectifs, les grands chantiers réalisés et en cours, ce qu'il reste à faire (diapositives 12 à 21).

Raphaël MARI – Chargé de mission logistique urbaine et transport de marchandises à la Métropole AMP – présente les avancements des études sur le service de proximité de fret ferroviaire (diapositives 22 à 24).

Cette présentation a appelé différents questionnements ou demandes de précisions portant sur :

- **Le projet et son financement**
 - La métropole étudie comment mettre en place des trains de fret quotidiens sur plusieurs lignes identifiées pour leur fort potentiel de captation de flux (report modal route-fer). Ceci implique à la fois des infrastructures / équipements et un service régulier.
 - La question du financement est encore à l'étude. Le projet nécessite de déterminer le niveau d'implication des pouvoirs publics et d'évaluer jusqu'à quel point leur participation est indispensable pour la viabilité du projet.
 - La structuration du système de financement et d'organisation n'est pas finalisée. Les études en cours vont permettre de définir le rôle de la Métropole en termes de financement et de fonctionnement du service. Cela nécessite de déterminer la faisabilité économique globale du projet et le niveau d'implication requis des différents acteurs.
 - **Les flux de conteneurs envisagés à Saint-Martin-de-Crau** Cela peut être du dégroupage de conteneurs arrivant de Fos mais pas uniquement. La Métropole a regardé tous les flux possibles sur cet axe-là.
- **Les niveaux de fret envisagés dans le secteur** et la manière dont l'équilibre se fait avec les circulations régionales et les enjeux spécifiques des lignes à voie unique, comme Marseille – Aix, avec des enjeux pour les voyageurs.
 - La Métropole examine les sillons disponibles et prévoit des quantités modestes de trains de fret au début. La Métropole se positionnera en dehors des créneaux de circulation des trains voyageurs
 - Par ex. 1 à 2 trains/jour sur l'axe Fos - Saint-Martin-de-Crau
 - 2 trains/jour sur l'axe Arles - Fos – Gardanne
 - 3 trains par jour sur l'axe Fos - Miramas.
 - La Métropole intègre ces données dans une étude qu'elle conduit avec ses partenaires, y compris SNCF Réseau, sur le schéma d'armature ferroviaire. Elle visualisera l'évolution possible des infrastructures d'ici 2030 et 2050 pour accueillir à la fois le trafic voyageur et le fret ferroviaire et assurer un équilibre entre les différents types de circulations.

Stéphane COPPEY, FNE Bouches-du-Rhône, indique que le sujet du fret ferroviaire métropolitain est ouvert depuis longtemps, initialement porté par la RDT 13 et désormais repris par les collectivités. Il considère que les enjeux sont importants et que le dossier mérite d'être largement médiatisé pour obtenir un soutien massif des collectivités. Il aimerait par ailleurs des précisions sur le lancement effectif de l'étude de potentiel de transfert ferroviaire sur la zone de Clésud, initiée par le sous-préfet d'Istres.

- Les crédits nécessaires à la réalisation de l'étude ont été demandés à la DGITM. Le cahier des charges est en cours d'écriture et l'étude sera lancée une fois les crédits obtenus.
(Réponse apportée post réunion après vérification des informations évoquées en séance).

4 Réflexion autour du fret ferroviaire

Les participants sont invités à poursuivre la réflexion autour de l'une des deux thématiques suivantes : **autoroute ferroviaire** et **Installations Terminales Embranchées**.

4.1 Atelier n°1 : Autoroute ferroviaire

Sébastien FAVRE – Directeur production chez **VIIA** – présente des éléments de cadrage aux niveaux national et local concernant les autoroutes ferroviaires. (diapositives 32 à 39).

Laurent FLÉCHET – Pilote maîtrise d'ouvrage des autoroutes ferroviaires chez **SNCF Réseau** – présente le schéma directeur national du développement des transports de semi-remorques (diapositives 40 à 52).

4.1.1 Principaux points évoqués

Le partage des présentations initiales autour de la thématique « autoroute ferroviaire » a permis aux participants de s'exprimer sur différents points synthétisés ci-dessous.

- **Identification des obstacles et problèmes infrastructurels**

SNCF souligne l'importance de la démarche initiée par l'État visant à répondre aux besoins des opérateurs de fret en termes de performance et d'infrastructure. Une méthodologie a été présentée pour identifier et caractériser les obstacles majeurs tels que les tunnels et les ponts (diapositive 44). Les Avis de Transports Exceptionnels (ATE) impliquent que la circulation sous la responsabilité de l'opérateur ferroviaire engendre des contraintes spécifiques. Certains tunnels sont bloquant pour la circulation des semi-remorques, nécessitant des aménagements pour permettre le passage des trains à 60 km/h. Des itinéraires critiques, comme celui de Consolat-Madrague-Chartreux jusqu'à Vintimille, sont particulièrement concernés par ces obstacles.

Les obstacles spécifiques autour de Toulon et les travaux nécessaires pour dégager les gabarits sont partagés.

La CCI du Var confirme que cinq ouvrages à Toulon posent des difficultés. Des études préliminaires sont en cours et des réunions sont prévues en juin avec TPM, SNCF et la DGITM afin de partager ces enjeux.

- **Garantir l'accès aux ports**

Fort enjeu à prolonger le contournement ferroviaire au sud de Lyon (CFAL Sud) pour améliorer l'accès au port de Marseille et y capter les flux de semi-remorques en Méditerranée. A ce titre le port de Trieste est un concurrent sérieux aux ports de la région.

Mise en lumière des efforts passés pour connecter le port de Marseille-Fos à l'Allemagne et les défis rencontrés.

Le port de Toulon et l'Armée sont également demandeurs de dégagement de l'axe Marseille-Toulon.

- **Enjeux fonciers et distance à parcourir**

La disponibilité foncière et la distance à parcourir sont des éléments clé pour démarrer un service de semi-remorques : besoin d'espace d'accueil et de stockage des semi-remorques (1 train équivaut à environ 50 unités), longue-très longue distance.

La flexibilité des contrats avec différents transporteurs permet des réservations 24h/24h.

Des questionnements ont porté sur :

- Les contraintes spécifiques au réseau français par rapport à l'Europe et son fort potentiel de développement
- Les alternatives aux flux routiers
- Les priorités pour connecter le port de Marseille aux ports du Rhin et les difficultés de liaison entre le sud et l'est de la France.

4.1.2 Synthèse des échanges

L'atelier « autoroute ferroviaire » a permis d'évoquer les grands points suivants :

- **Schéma Directeur national du transport de semi-remorques**

Le schéma directeur pour le développement du transport de semi-remorques, présenté par SNCF R., a pour objectif de caractériser les différents obstacles et de dessiner les lignes directrices du développement des autoroutes ferroviaires.

Ce schéma donnera de premières orientations en septembre prochain notamment l'identification des divers obstacles (tunnels, ponts, ...) qui peuvent entraver le transport ferroviaire.

Les échanges de l'atelier ont notamment mis en évidence l'importance cruciale du traitement de la capacité du réseau ferroviaire dans la résolution des obstacles.

- **Point spécifique sur cinq ouvrages à Toulon**

La discussion a ensuite abordé divers points au niveau national, avec un focus régional, notamment à Toulon. Cinq ouvrages du territoire toulonnais peuvent constituer des obstacles significatifs au développement des autoroutes ferroviaires. Les échanges visaient à définir les méthodes pour lever ces obstacles.

- **Conclusion**

Ces échanges ont permis de mettre en lumière les défis et les solutions potentielles pour développer une autoroute ferroviaire en région Sud. Il est essentiel de souligner l'importance de la collaboration entre les différentes parties prenantes (privées/public) pour avancer. Les premières orientations du schéma directeur national seront essentielles pour guider les prochaines étapes de ce développement.

4.2 Atelier n°2 : Installations Terminales Embranchées

Julien CARLIER – Chargé de compte fret ferroviaire chez SNCF Réseau – présente un état des lieux des ITE en région Sud (diapositives 59 à 71).

4.2.1 Principaux points évoqués

Cette présentation a lancé la discussion sur différents points synthétisés ci-après.

- **Statut des ITE**

Quelles sont les différences entre un contrat actif, en sommeil et un contrat résilié ?

- **Statut Actif** : Une ITE active est connectée au Réseau Ferré National, permettant le transit de marchandises entre l'ITE et d'autres points du réseau. Le contractant paye la redevance peu importe le trafic.
- **Statut en sommeil** : Une ITE en sommeil reste physiquement connectée au réseau mais n'est pas utilisée activement. Cela peut être dû à la cessation temporaire des activités, des modifications dans la chaîne logistique ou des nécessités de rénovation. Un grand nombre d'ITE ne sont pas résiliées, seulement en sommeil, c'est-à-dire non utilisées actuellement.

- **Résiliation des ITE**

Quels éléments poussent un industriel à résilier son contrat et fermer une ITE. En cas de résilience est-ce possible de mettre en place un transfert d'ITE entre entreprises ou avec les collectivités ?

- La résiliation est décidée par le propriétaire de l'embranchement, et non par SNCF R. Les raisons de la résiliation peuvent être diverses comme le coût de l'entretien, souvent la première cause d'arrêt d'un contrat.
- La mise en place de partage de propriété reste compliquée en raison des aspects fonciers (fonciers privatifs).

Quels sont le coût et la durée de création d'une ITE construite à partir de voies existantes ?

- **Durée** : 8 ans minimum pour les voies électrifiées, 5 ans pour les voies non électrifiées.
- **Coût** : Un peu moins d'1M€ si repris sur des voies de service existantes, plus d'un million d'euros si reprise directe sur voies principales, cela dépend également des kilomètres de voies nécessaires pour accéder à la seconde partie de l'ITE.
- **Financement** : La Région Sud et la DREAL peuvent financer à hauteur de 50% la remise en état ou création d'ITE, selon un régime d'aide notifié après de la CE et conditionné à la réalisation de trafics.

Existe-t-il des ITE connus « à risques » ?

- ALTEO qui se pose des questions (ITE active)
- Ex Primagaz à Fos Merquette (ITE résiliée) pour laquelle la rationalisation des Voies et Installations pourrait inciter SNCF R à déconnecter l'aiguille d'accès vers cet ancien ITE (mais un intérêt récent de Naviland cargo suscite des interrogations).
- **Les wagons isolés**

Pourquoi les wagons isolés ont-ils été abandonnés ?

- L'abandon des wagons isolés relève de plusieurs facteurs : la réduction des possibilités de transport de matériel dangereux, la fermeture des triages de wagons isolés en France, la réduction des trafics de wagons isolés car non rentables pour peu de marchandises dans le contexte de libéralisation du fret ferroviaire en 2006. Leur relance existe mais jugée non prioritaire.

- **Sauvegarde des infrastructures**

La Métropole peut-elle éviter le démembrement des aiguillages ?

- Les projets de transfert de propriété ou de transport combiné pourraient être plus efficaces, et juridiquement le foncier privatif reste une problématique forte.

- **Connaissance des besoins sur site**

Serait-il possible d'étudier les sites industriels ayant des besoins ou des possibilités de mutualisation d'ITE ?

- **Christian MOREL – Directeur associé chez Jonction** – confirme cette éventualité et souligne l'importance de connaître correctement les besoins filières et locaux.

4.2.2 Propositions

Les participants formulent les propositions suivantes :

- Création d'une Task Force à la Métropole afin de préserver les ITE notamment « à risque » sur Aix-Marseille.
- Un accompagnement sur le montage du dossier dans le cadre d'un transfert d'ITE en raison de la complexité des procédures est à anticiper.
 - **David ESCOBIO – Chef de Projet Territoires, Développement et Report Modal chez Fret SNCF** - partage l'idée de création d'une Task Force pour relancer l'activité des ITE.
- **Laurence ORTEGA – élue à la Mairie de Barbentane** – propose la mise en service d'une ITE présente dans la commune bénéficiant d'un espace de 19 hectares, en associant des producteurs de fruits et légumes pour desservir toute l'Europe avec nos produits locaux.

4.2.3 Synthèse du groupe de travail

L'atelier « Installations Terminales Embranchées » a permis d'évoquer les grands points suivants :

- **Sauvegarde des Installations Terminales Embranchées (ITE)**

Durant les échanges, la question de la sauvegarde des ITE est apparue comme étant un élément crucial. Les propositions sont les suivantes :

- Mettre en place une task-force dédiée à la sauvegarde des ITE, incluant le transfert de conventions, et les questions juridiques à appréhender.
- Impliquer les développeurs économiques territoriaux des EPCI, les CCI et les gestionnaires de ZAE pour travailler sur la préservation et la co-utilisation des ITE.
- La réactivation ou mutualisation des ITE impliquent des aménagements supplémentaires à prévoir selon leur statut (propriétés individuelles ou usages mutualisés), c'est-à-dire des études et travaux à anticiper et financer.

- **Sujet des wagons isolés**

Les échanges ont mis en lumière les impacts de la disparition des wagons isolés conduisant à une sous-utilisation de certaines ITE. Pour y remédier les propositions suivantes ont été formulées :

- Explorer comment utiliser la nouvelle offre de wagons isolés pour massifier les flux et rentabiliser certaines ITE.
- Construire une stratégie de massification autour des wagons isolés pour concrétiser l'utilisation des ITE.

- **Connaissance des flux**

Mieux connaître les flux et en avoir une bonne visibilité est essentiel afin d'identifier les opportunités de report modal ou de mutualisation.

- Investir dans la connaissance des flux pour identifier les opportunités de report modal.
- Utiliser ces informations pour identifier les possibilités de massification et mutualisation des installations.

- **Réactivation des ITE en sommeil**

La réactivation des ITE en sommeil demeure complexe. Dans ce contexte, l'aide publique ou le soutien de tiers, sous forme de petites équipes conseil, serait bénéfique pour accompagner les porteurs de projets.

- Assurer la visibilité des aides disponibles pour soutenir la réactivation des ITE.
- Accompagner les porteurs de projets avec des équipes dédiées pour faciliter le processus.
- Travailler avec des Groupements d'Intérêt Économique (GIE) ou Industriels pour avancer sur la co-exploitation des équipements, notamment les ITE.

- **Conclusion**

Les échanges ont permis d'identifier plusieurs axes de travail sur la sauvegarde et l'utilisation des ITE, la réintroduction des wagons isolés, la connaissance des flux et la collaboration avec les acteurs économiques locaux. La mise en place d'une task-force et la mobilisation des ressources disponibles seront essentielles pour avancer dans ces domaines.

Christian Morel rappelle que le traitement amont des trains et leur groupage-dégroupage en coupons ou wagons isolés est à intégrer à la réflexion sur les ITE, notamment à destination urbaine (logistique de distribution).

5 Présentation des outils/aides/services pour le report modal ferroviaire

5.1 Fret 21

Mattis BOLDRINI – Chargé de mission FRET21 à l'AUTF – présente Le programme Fret 21, porté par l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF). Ce projet vise à accompagner les entreprises dans l'intégration de l'impact environnemental de leurs transports dans leur démarche de responsabilité sociétale (RSE). Fret 21 s'adresse à toutes les entreprises, indépendamment de leur secteur d'activité ou de leur taille, et encourage les chargeurs à adopter des pratiques de transport plus écologiques. En rejoignant Fret 21, les entreprises bénéficient d'un soutien pour réduire leurs émissions de CO2, économiser de l'énergie et diminuer leurs externalités, tout en optimisant leurs coûts de transport. Mattis BOLDRINI présente également les enseignements du baromètre de perception des chargeurs sur le transport massifié. Les chargeurs sont en attente de possibilités de mutualisation de leurs flux pour concrétiser le report modal vers le fer et le fleuve et d'une meilleure adéquation de l'offre à leurs besoins (diapositive 80 à 85).

5.2 REMOVE et CEE fret ferroviaire

Eva BELTRAN – Ingénieure Transports et Mobilités à l'ADEME – présente le programme REMOVE, financé par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) et conçu pour stimuler le report modal de la route vers les modes massifiés : ferroviaire, fluvial et cabotage maritime. S'étendant sur une période de trois ans, de décembre 2022 à décembre 2025, ce programme propose des aides financières pour encourager les entreprises à adopter des solutions de transport plus écologiques. Les cibles incluent les chargeurs, les commissionnaires de transport, et les opérateurs de transport massifié. REMOVE a pour ambition de sensibiliser et d'accompagner 1000 entreprises vers une logistique plus durable, en améliorant l'efficacité énergétique et environnementale des flottes et des moyens de manutention associés (diapositives 86 à 94).

5.3 Appel d'air

Antoine MIONNET – Responsable développement et partenariats d'Appel d'air – présente Appel d'air, un programme d'aide au report modal grâce à une solution d'assistance numérique développée et gérée par AI Cargo Foundation. Ce service gratuit, financé par les Certificats d'Économies d'Énergie, vise à accompagner les

entreprises et les territoires dans la transition vers des modes de transport plus durables. La plateforme permet d'identifier et d'optimiser les flux de transport éligibles au report modal, ainsi que de créer de nouveaux services multimodaux. Appel d'air peut aussi faciliter la mutualisation des faibles volumes de fret, permettant ainsi une meilleure utilisation des infrastructures existantes et le développement de nouvelles liaisons fluviales et ferroviaires (diapositives 95 à 112).

5.4 Collaboration Rail Route Connect

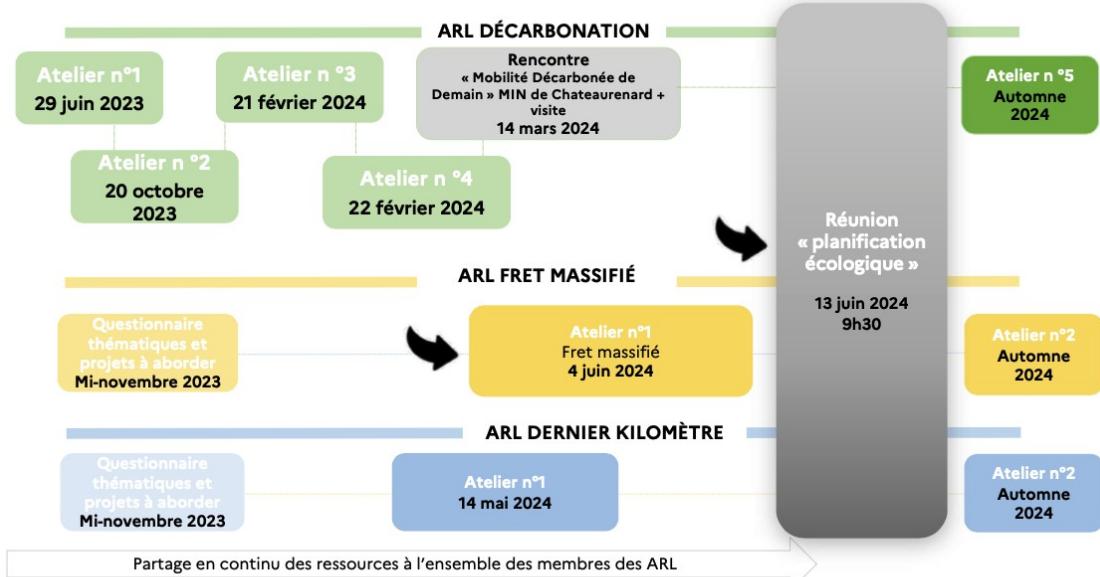
David ESCOBIO – Chef de Projet Territoires, Développement et Report Modal chez Fret SNCF – présente Rail Route Connect, un projet collaboratif initié en septembre 2022 entre des transporteurs routiers et FRET SNCF pour promouvoir les coupons de wagons et encourager le report modal. Le réseau 2RC réunit sept transporteurs/logisticiens régionaux pour offrir des solutions de transport ferroviaire conventionnel. Les objectifs principaux sont de répondre aux exigences environnementales des industriels, d'optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes, et de fournir des solutions de transport de bout en bout. Le projet vise à renforcer la compétitivité et la durabilité du transport de marchandises en France, avec un engagement fort pour la qualité de service et la réduction des émissions de CO2 (diapositives 113 à 119).

La déclinaison de ces outils/aides/services en région Sud est à encourager et les participants de l'ARL « fret massifié » sont invités à s'en saisir.

6 Feuille de route et prochaines étapes

Julie RAFFAILLAC remercie les participants pour la richesse des échanges, et partage les prochaines échéances des Ateliers Régionaux de la Logistique (diapositives 122 et 123).

Prochaines rencontres



7 Participants

Julie RAFFAILLAC – Région Sud	Romain MEYER – CITEC
Julien CARLIER – SNCF Réseau	Jeannette AIT AHMED-BELHADJ – Département 13
Thomas ZAHRA – DREAL PACA	Antoine LATOUCHE HALLE – SNCF Réseau
Caroline VILLE – Région Sud	Michael SALCE – Captrain France
Éric VARIN – Région Sud	Florence BOUSSIOUX - Europorte
Selma MEFLAH – L'Occitane	Anne DE MARTEL – SNCF Réseau
Alain MALIVERNEY – Sogestran	Jean-Paul BELORGEY – GICRAM GROUPE
Magali MOINIER – SGAR	Stéphane DAVID – GEODIS
Daniel HIGLI – Mairie de Miramas	Xavier MOIROUX – AGAM
Edouard BALLOIS – Interface Transport	Mattis BOLDRINI – AUTF
Chloé VANAGT – SETEC	Eva BELTRAN – Ademe
Sébastien FAVRE – VIIA	Françoise COMTE – CCI Var
Jean Michel CEYTE – FRET SNCF	Cédric BARIOU – Métropole AMP
Adeline BLANC – Groupe Transcan	Éric CERRUTI – Deutsche Bahn AG
Jean-Claude BRUNIER – Open Modal	Bernard MEI – Modalis
Rémy GARCIN – RTM	Antoine MIONNET – AI Cargo Foundation
Alexandre JANIN – CNR	Geoffroy CASATI – Métropole AMP
Stéphane COPPEY – FNE 13	Jérémy HARISMENDY – Communauté d'Agglo du Grand Avignon
Noémie BONNANS – Association PIICTO	Vincent TOUZE – Métropole AMP
Fabrice LEPRINCE CLAYETTE - Modalis	Stéphane HEDOUIN – MIN des Arnavaux
Yliana CHENAL – SETEC	Philippe BUFFAT – VF LI
Stéphanie MENAGER – Groupe Beaumanoir	David ESCOBIO – FRET SNCF
Paul CUQUEL – Fibre Excellence	Jean-Marie TUR – Ineos
Nicolas CHAMBON – Modalis	Laurence ORTEGA – Métropole AMP
Stéphane BOUMENDIL – UMF	Yannick GARCIA – Dracénie Provence Verdon agglomération
Raphaël MARI – Métropole AMP	Alexis JAILLET – CEREMA
Léa RAYMOND – SETEC	Gilles DELVIGNE – Combipass
Benoît PONCHON – CCI Pays d'Arles	Marc RAIOLA – Côte d'Azur Industries Carros Le Broc
Magali SENAYX – Objectif OFF	Laurent FLECHET – SNCF Réseau
Marjorie JOUEN – Institut Jacques Delors	Blandine PÉRICHON – Nicaya Conseil
Christian MOREL – Jonction	Coline THOMAS – Nicaya Conseil
Marie-Line MARTOS – France Chimie Méditerranée	Alexya LACAVE – Nicaya Conseil
Marie-Christine BOEUF – RTM	