

EDITO

Fret ferroviaire, tout est encore possible...

L'alliance 4F, en accord avec les chargeurs, engage le fret ferroviaire français dans la logistique verte de demain. Elle propose de combler son retard européen, de doubler sa part de marché en 2030.

Objectif OFP participe à la dynamique 4F, au défi redoutable de la remise en cause de visions et pratiques installées de longue date au sein du ferroviaire et de l'État*.

Il faut réhabiliter le fret, mettre fin à un long repli passif. Le temps est venu de renouer avec la rigueur horaire, la fiabilité, l'apport des connexions intermodales, l'ouverture à la créativité, à la numérisation logistiques... La densification de l'utilisation fret du réseau, contributive à la couverture des charges fixes d'entretien, doit devenir le fil d'arianne de sa gestion. Ce nouveau paradigme doit être porté par le Contrat de Performance du Réseau.

La séquence de proximité, territoriale et portuaire, doit être réévaluée. 40 % du fret naît sur des « petites » lignes. Prospection des marchés, logistique de mutualisation des envois, prolongements intermodaux, connexion à l'Europe... La reconquête du fret ferroviaire implique que les Régions et les acteurs locaux puissent dynamiser et valoriser leur patrimoine ferroviaire. Certaines Régions, au nom de leur compétence économique, se mobilisent dans ce sens. La question est posée des ressources nécessaires. Cet enjeu régional, et européen, doit être porté par l'État, sur la base de relations constructives avec les régions.

4F propose une nouvelle alliance entre le rendement énergétique et écologique du train, et la flexibilité d'une route relocalisée, plus propre, sous pavillon français. 4F propose le triplement du rail-route à l'horizon 2030, contribuant à maîtriser la dérive vers le désastre écologique d'un tout-routier européen.

La France ne peut devenir une nation ferroviaire de second rang. Les gains « verts » du plan 4F atteignent le double des investissements qu'il implique. La dimension financière du dossier ferroviaire n'efface pas sa dimension économique, écologique, industrielle.

Avec 4F nous percevons l'émergence d'un regard nouveau, mobilisateur, qui traverse tous les courants politiques. Et si le fret ferroviaire devenait un sujet d'union nationale dont la France a tant besoin ?

* En 2007, il s'est opposé à un fonds d'aide aux OFP, finalisé par RFF, la Caisse des Dépôts, un *short liner* américain.

Jacques Chauvineau
Président d'Objectif OFP

André Thinières
Délégué d'Objectif OFP

La lettre d'information est éditée par **Objectif OFP**, 60 rue Anatole France, 92 300 Levallois-Perret (France), tél. : 01 41 05 00 07, e-mail : contact@objectif-ofp.org, www.objectif-ofp.org. **Président** : Jacques CHAUVINEAU (Directeur de la publication), e-mail : jacques.chauvineau@objectif-ofp.org. **Délégué** : André THINIÈRES (Responsable de la rédaction) : e-mail : andre.thinieres@objectif-ofp.org. **Réalisation** : Laurent CHARLIER, journaliste spécialisé, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettferroviaire.fr, tél. : 06 75 86 37 36.

S O M M A I R E

Inscrire le soutien au fret ferroviaire dans la durée pour accélérer le report modal. [page 2](#)

Déclarations, conventions, lois, plans décrets... Inventaire. [page 3](#)

Régiorail reprend le développement de ses activités. [page 4](#)

Comment la voix du fret ferroviaire est portée dans les territoires ? [page 5](#)

Hauts-de-France : une vision prospective étayée à dix ans pour développer le rail. [page 5](#)

My Modal One : mieux connecter le transport ferroviaire à la *supply chain*. [page 7](#)

Fret ferroviaire du futur et OFP

Journée de rencontres et d'échanges

Comme demandé par la grande majorité des 630 participants de notre Journée 2020 en distanciel, notre Journée 2021 se tiendra fin novembre :

- en présentiel à la Mairie de Levallois, comme en 2019 et les années précédentes,
- et simultanément en distanciel pour ceux qui ne pourraient se déplacer

Détails à partir de fin août 2021
Inscriptions sur www.journee-ofp.org

Inscrire le soutien au fret ferroviaire dans la durée pour accélérer le report modal

- > La profession se félicite de la mobilisation en faveur du report modal et du fret ferroviaire.
- > Elle souhaite une visibilité pluriannuelle des engagements.
- > L'État apporte des précisions notamment sur le volet fret du plan de relance.
- > La stratégie pour le moyen et long terme devrait être énoncée au cours de l'été 2021 .

« **N**ous sommes globalement satisfaits, car nous n'avons jamais vu autant de déclarations en faveur du fret ferroviaire », souligne un représentant des acteurs du transport de marchandises par le rail. Si la dynamique semble être engagée – « nous avons retenu vos propositions », laissait entendre l'État en août 2020 au sujet des préconisations formulées par la coalition 4F (Fret ferroviaire français du futur) –, le secteur est toujours en attente de précisions. Cela a fait un an, le 24 juin 2021, que les membres de 4F ont remis au secrétaire d'État aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, leurs propositions « pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030 » tout en conciliant « relance économique et écologie ». L'objectif de ce rapport est d'alimenter les réflexions du gouvernement dans la définition d'une vision de moyen et long terme. La « stratégie pour le développement du fret ferroviaire », qui en découle et qui est demandée au gouvernement par la loi d'orientation des Mobilités (LOM), serait désormais en phase de finalisation pour une présentation probable en juillet 2021. Les dernières consultations, notamment le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et le Haut Comité du système de transport

ferroviaire, s'achèvent. Le COI a rendu son avis fin mai/début juin. Il sera prochainement rendu public. Mais si les actions correspondent aux préconisations de l'alliance 4F, de grandes incertitudes persistent en ce qui concerne le calendrier de mise en œuvre ou les modalités de financement. De surcroît, les acteurs du secteur exprimaient le souhait d'avoir une connaissance précise des projets retenus et travaillés avec l'expertise des DREAL, afin de formuler d'éventuelles observations. Le voile a été en partie levé le 14 juin 2021 au cours d'une réunion avec la DGITM. L'État a notamment clarifié la ventilation de l'enveloppe promise de 1 milliard d'euros concernant le fret, sur les 4,7 milliards d'euros de France Relance mobilisés pour le soutien au ferroviaire. À cette somme s'ajoutent 210 millions d'euros pour que SNCF Réseau puisse adapter l'organisation de travaux sur le réseau afin de garantir la qualité de circulations fret impactées. Il nous est en outre rapporté la validation et le bouclage financier d'une trentaine de projets relatifs aux Installations terminales embranchées, accès aux ports fluviaux, trains longs, voies de service,

capillaires fret, terminaux multimodaux. La mise à jour du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau est toujours attendue. En outre, l'État évoque le recours à des financements européens. « Comment les budgets européens seront-ils sollicités ? », s'interroge le secteur. Enfin, pour graver dans le marbre de façon pluriannuelle les engagements, il est incontournable de sortir de la gestion exercice budgétaire après exercice budgétaire, préjudiciable en termes de visibilité et donc de programmation. Par exemple, après l'effacement décidé des

L'État a notamment clarifié la ventilation de l'enveloppe promise de 1 milliard d'euros concernant le fret, sur les 4,7 milliards d'euros de France Relance mobilisés pour le soutien au ferroviaire.

péages des circulations fret du deuxième semestre 2020, la loi de finances 2021 a entériné leur réduction de moitié pour cette année. Toutefois l'engagement n'a, de l'aveu de bénéficiaires, pas encore été assorti d'une formalisation (au travers de la compensation fret) en bonne et due forme par l'État auprès de SNCF Réseau.

Quant au soutien au wagon isolé, le principe est acquis ; il reste cependant à préciser le fonctionnement du dispositif, en particulier les modalités de calcul.

Sans garantie explicite, le gestionnaire d'infrastructure n'est pas en mesure d'appliquer cette mesure et, face à cette incertitude, les entreprises ferroviaires ne peuvent transformer cette baisse de coût en dispositions incitatives auprès de leurs clients et prospects. En revanche, concernant le

transport combiné, l'augmentation de 27 millions d'euros à 47 millions d'euros par an de l'aide au coup de pince est confirmée. La question de la rénovation des plateformes multimodales et de la construction de nouvelles, afin d'accompagner le triplement de l'activité d'ici 2030, demeure en attente de retour. Quant au soutien au wagon isolé, le principe est acquis ; il reste cependant à préciser le fonctionnement du dispositif, en particulier les modalités de calcul. En ce qui concerne l'innova-

tion, l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) Corifer – dispositif de soutien à la recherche et au développement ferroviaire dans le cadre de France relance et du quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA) s'est clôturé le 9 juin 2021. Il compte quelques projets fret comme une mise en conditions commerciales en France sur des flux ArceloMittal du couplage automatique digital (Digital Automatic Coupling – DAC en anglais), avec notamment Ermewa (nous reviendrons prochainement en détail sur ce projet) ou l'automatisation de portiques de maintenance sur les terminaux de transport combiné. ■

Déclarations, conventions, lois, plans décrets... Inventaire

Comme rappelé ci-dessus, jamais depuis longtemps autant de déclarations et de textes de niveaux divers n'avaient concerné le fret ferroviaire. Petit inventaire, non exhaustif, pour essayer de s'y retrouver :

- **Déclarations** : On ne peut toutes les citer, mais on doit rappeler, le 27 juillet 2020, la visite du Premier ministre à Valenton accompagné notamment des ministres Barbara Pompili (Transition écologique) et Jean-Baptiste Djebbari (Transports), et l'intervention de Jean-Baptiste Djebbari le 19 novembre 2021 à la Journée OFP ; la gratuité des péages en 2020 et leur demi gratuité en 2021 avaient notamment été annoncées,
- **Lois de base** : la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2020 ne comportait à l'origine aucune mesure précise en faveur du fret ferroviaire ; le parlement a voté la création de l'article 178, qui enjoint à l'État de présenter un plan stratégique de développement du fret ferroviaire ; on attend sa publication cet été. De même, la loi Climat et résilience était aussi silencieuse, et le Parlement va sans doute décider d'y inscrire l'objectif de doublement de la part modale, lequel faisait partie des conclusions de la Convention citoyenne pour le climat (mais avait été omis dans le projet de loi),
- Le gouvernement a lancé, le 3 septembre 2020,

un **plan de relance** pour « redresser l'économie et faire la France de demain » ; sur les 100 milliards d'euros, 1 est destiné au fret ferroviaire ; la décomposition par financeur et par projet est à préciser,

- **La Loi de finance 2021** inclut le financement des mesures annoncées par Jean Castex, mais bien sûr ne concerne pas 2022,
- De plus, est en examen au Sénat un projet de loi « 4D » – pour décentralisation, différenciation, déconcentration et décomplexification –, qui comporte, comme son nom ne le dit pas, des mesures pour étendre les droits des régions pour reprendre, en pleine propriété, des lignes capillaires ; ces mesures s'ajouteraient à ce qui est prévu à l'article 172 de la LOM, lui-même détaillé par le décret du 29 décembre 2020 ; il faut veiller à ce que le changement de gouvernance des lignes capillaires ne se fasse pas au détriment du fret ferroviaire (issu à 40 % de ces lignes).

... on le voit, tout est simple.

Régiorail reprend le développement de ses activités

> Après avoir connu un exercice difficile en 2020, Régiorail prévoit de revenir à son activité nominale d'ici fin 2021. Une partie de cette reprise pourrait être portée par le report modal et par le développement de l'activité liée à l'e-commerce.

Olivier Constant

AL'INSTAR D'AUTRES ENTREPRISES ferroviaires, Régiorail a été freinée dans son élan en 2020. Alors qu'elle avait prévu pour cet exercice une hausse de son activité de 12 %, elle a finalement décroché d'environ 10 %. Son chiffre d'affaires a donc été ramené à 50 millions d'euros. Ce sont encore une fois la fin des grèves SNCF, les mouvements sociaux portuaires et surtout la crise sanitaire à partir de mi-mars qui ont eu un impact défavorable sur l'activité de l'opérateur. Progressivement toutefois, le trafic s'est redressé, le changement de service de décembre concrétisant la mise en place de nouvelles relations.

VERS UN RETOUR À LA NORMALE

Concernant un trafic de gaz, la première relie le port de Lavéra à Modane. La seconde a marqué l'ajout d'une seconde liaison combiné rail-route (Vierzon/Le Havre) pour le compte du logisticien Combronde. Enfin, la dernière a concerné la création d'un service entre Ambérieu et Marseille pour le groupe Danone. C'est à la fin de l'année 2021 que Régiorail pourrait ainsi avoir retrouvé son activité nominale. Les perspectives sont bonnes, en effet, comme le confirme Brice Devinoy, président de Régiorail :

« Nous voyons bien depuis quelques mois un mouvement s'opérer en faveur du report modal. Cela devrait se traduire par la mise en service d'une nouvelle liaison Vosges/Marseille pour le groupe papetier Norske Skog. Toujours au cours du premier

Régiorail va également s'attacher à mieux utiliser les sillons. Elle se déclare donc déjà prête à accueillir au sein de ses convois des sections de wagons de tout autre opérateur en exprimant la demande.

semestre 2021, nous prévoyons également d'accompagner le report modal de certains carriers. Nous allons donc encore accroître notre parc de locomotives en y ajoutant cinq engins supplémentaires en cours d'année. Ils constitueront un atout supplémentaire dès lors que nous profiterons du développement de l'e-commerce. Régiorail pourrait ainsi conquérir de nouveaux trafics sous la forme de nouvelles liaisons reliant des ports à des grands entrepôts logistiques. »

DE L'UTILISATION OPTIMISÉE DES SILLONS

Régiorail va également s'attacher à mieux utiliser les sillons. Elle se déclare donc déjà prête à accueillir au sein de ses convois des sections de wagons de tout

autre opérateur en exprimant la demande. Cela permettra ainsi d'optimiser le chargement. Elle fera de même si elle a des besoins sur des axes massifiés d'autres entreprises ferroviaires comme Fret SNCF. Régiorail entend également jouer un rôle dans toute opération

de consolidation que pourrait connaître le secteur. Elle pourrait donc se positionner pour racheter un de ses concurrents le moment venu. En attendant, la société filiale du groupe américain RDC (Rail Road Development Corporation) pourrait bien étendre à nouveau son champ d'action. À la faveur de la mise en place d'un dépôt à Saint-Pierre-des-Corps (près de Tours) le 1er janvier 2021, elle dispose à présent d'une base lui permettant d'avoir des vues sur la façade Atlantique. ■

Cet article a initialement été publié par Actu-Transport-Logistique.fr

Comment la voix du fret ferroviaire est portée dans les territoires ?

> La dynamisation du fret ferroviaire passe par des relais locaux aux connaissances fines du tissu économique.

L'OBJECTIF DE DOUBLER la part modale du rail d'ici 2030, portée au niveau européen et national respectivement par les coalitions Rail Freight Forward et 4F – Fret ferroviaire français du futur, gagne à être relayé dans les territoires. Quelques initiatives existent, lesquelles, dynamiques en région, doivent être étendues à l'échelle du pays. Focus sur les

Hauts-de-France, Centre-Val de Loire et Grand Est.

HAUTS-DE-FRANCE : NORLINK PORTE DES PROJETS

Dans les Hauts-de-France, après plusieurs conférences et un séminaire en 2012, l'idée d'« impulser » des actions de développement du transport ferroviaire par une animation perma-

nente a germé jusqu'à la création de l'association 2A2F en 2015. Ce « collectif d'acteurs du fret ferroviaire » est ensuite devenu, en septembre 2019, Norlink Ferroviaire, aux côtés des acteurs du transport et de la logistique fédérés au sein de Norlink (Norlink Ports, Norlink Fluvial, Club des chargeurs des Hauts-de-France ou Euralogistic). Le chapeau commun Norlink laisse à chacune des entités

Hauts-de-France : une vision prospective étayée à dix ans pour développer le rail

La délégation générale au développement de l'Axe Nord en partenariat avec Norlink et SNCF Réseau ont travaillé ensemble à l'établissement d'une vision à dix ans du transport ferroviaire de marchandises en Hauts-de-France. Cette étude s'inscrit dans l'engagement de la profession, à l'échelle européenne et française, de doubler la part modale du rail d'ici 2030. Elle se construit en articulation avec les corridors nationaux et internationaux traversant la région, avec les régions limitrophes et les pays voisins. De ce travail a émané « une expression de besoins en fret ferroviaire, fruit d'une vision macroscopique au delà de l'échelle des entreprises ferroviaires, qui agrège les attentes des ports, des opérateurs etc », analyse Xavier-Yves Valère, conseiller Fret et Logistique auprès du directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), et délégué général au développement de l'Axe Nord. « Une fédération d'acteurs économiques du transport et de la logistique peuvent s'exprimer aussi bien que pour le voyageurs », constate Xavier-Yves Valère. Ainsi structurés, ils démontrent leur capacité à « formaliser une expression collective de besoins à SNCF Réseau de la

même qualité que celle des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ». En effet, les dessertes TER, gérés par les régions, s'avéraient jusqu'alors les plus construites sur le court, moyen mais aussi long terme. Le travail conjoint de l'Axe Nord et de Norlink Ferroviaire a ainsi permis de présenter au gestionnaire d'infrastructure des perspectives « solides et de bonne valeur », souligne Xavier-Yves Valère. En prenant en considération ces données et en étudiant leur impact sur la construction des sillons à cinq et dix ans, SNCF Réseau a alors mis en évidence la nécessité d'engager des actions d'accompagnement afin que le réseau puisse absorber la croissance attendue. Cette démarche contribue en outre à créer « un moteur économique qui parle au président d'AOT voyageurs, mais également en charge du développement économique », fait valoir Xavier-Yves Valère. La loi NOTRe a notamment renforcé les prérogatives des régions en la matière. Cela augure également d'une capacité du secteur à changer de paradigme, à conclure des partenariats, y compris au delà des frontières.

indépendance et autonomie, tout en permettant d’embrasser les différents aspects des chaînes logistiques dans une vision multimodale. « Le projet » est au cœur de l’activité de Norlink Ferroviaire, fait valoir Benoît Breux, son animateur. « Les adhérents informent l’entité de tête des enjeux et des problématiques », explique-t-il, lesquels sont ensuite transformés en actions. Ces dernières prennent différentes

formes. Norlink Ferroviaire communique sur la profession et ses enjeux tant auprès des institutionnels que des industriels. Des actions de lobbying sont réalisées afin, par exemple, de promouvoir le train et la multimodalité dans l’approvisionnement du chantier du canal Seine-Nord Europe, puis leur réutilisation en plateforme trimodale. Norlink Ferroviaire peut également jouer un rôle de facilitateur dans la mise en œuvre

d’actions opérationnelles comme celle relative au projet de verdissement de locomotives de manœuvre en recourant au GNV ou BioGV. L’association assure également une démarche prospective notamment par le biais d’« une étude des besoins fret ferroviaires à l’horizon 2030 » couplé avec « une évaluation de la mise en compatibilité du réseau d’infrastructures », met-elle en évidence Michel Boudoussier, président de Norlink Ferroviaire, dans le plan d’action 2021–2025. Et de préciser que « par cet exercice copiloté avec SNCF Réseau, Norlink Ferroviaire a su mettre en exergue les problématiques d’infrastructures nécessaires pour le développement de ce mode de transport durable dans les 10 années à venir, et ainsi apporter une “obligation de responsabilité” à l’égard des décideurs institutionnels par la mise en place d’investissements indispensables pour l’avenir du fret ferroviaire » (lire l’encadré page précédente). Benoît Breux estime que « sans cette action partenariale de Norlink Ferroviaire, nous n’aurions pas identifié ces problématiques réseau ». Et demain ? Outre poursuivre les différents projets évoqués, « l’ambition de l’association est de conforter ce rôle de force collective du fret ferroviaire dans les Hauts-de-France et d’accroître son investissement en tant que développeur et apporteur de solutions opérationnelles en matière de fret ferroviaire ».

CENTRE - VAL DE LOIRE : CRÉATION D’UNE « COALITION FRET FERROVIAIRE »

En Centre - Val de Loire, le fret ferroviaire est, depuis plusieurs



années, une préoccupation de la région et du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER). C'est ainsi qu'est née une Coalition fret ferroviaire au sein du Ceser, animée par Jean-Paul Carlat. L'objectif est de « mener une forme de lobbying pour que le fret ferroviaire soit une préoccupation permanente des décideurs politiques et économiques », explique-t-il. Il s'agit de « donner une impulsion » et, *in fine*, en tant qu'émanation du Ceser, de « remettre un rapport au président de la région contenant les recommandations et les pistes de développement du fret ferroviaire », complète Jean-Paul Carlat. La coalition a écouté les acteurs, qui exercent principalement dans les secteurs des granulats et des céréales. « La première "surprise" est que nous avons eu très-très vite sur la table des projets concrets », constate Jean-Paul Carlat. Dans le détail, il apparaît souvent que là où le bât blesse, ce n'est pas la question de leur financement – certes il y a la question du maintien ou de la remise en état des capillaires –, mais « des petites sujets de coordination qui bloquent ». Il a ainsi, par exemple, été relevé une méconnaissance des embranchements, autrement dit une absence de « cartographie complète et synthétique des points d'entrée du réseau ». Un travail a donc été mené en s'appuyant sur les données de SNCF Réseau, des CCI, du Cerema afin d'établir « une carte d'environ 100 points, ITE [installations terminales embranchées] ou cours fret ». Autrement manquement constaté : une méconnaissance des prestataires ferroviaires et de la

diversité d'offres proposées. La coalition fret ferroviaire propose dans un premier temps de publier un annuaire régional recensant les acteurs du secteur et prépare diverses actions sur le terrain au profit des chargeurs intéressés par le report modal.

GRAND EST : SUCCÈS DES BOURSES FERROVIAIRES

En région Grand Est, la bourse de fret ferroviaire, co-organisée par les membres du Groupement des usagers des ports de Strasbourg (GUP) et l'Association des chargeurs et utilisateurs de transport en Alsace (Acuta) avec le soutien du Port autonome de Strasbourg (PAS) et de l'Association de la bourse de commerce de Strasbourg (ABC), est le rendez-vous incontournable des acteurs depuis 2016. Conférences et exposition de matériels complètent l'événement. La multimodalité rail-route-voie d'eau est mise en valeur. La crise sanitaire de la COVID-19 a toutefois contraint les organisateurs à annuler les éditions de mai 2020 et mai 2021. Afin de relancer la dynamique, les partenaires organisent, avec VNF et SNCF Réseau, « une journée d'échange, de conférences, de visites et de démonstrations pour trouver votre mode de transport fluvial ou ferroviaire de demain ! ». Multimoday se tiendra au port de Strasbourg, le 30 septembre 2021. En outre, l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est (ORT&L) et la région Grand Est ont conçu un portail logistique régionale (logistique-grandest.fr) qu'ils qualifient de « guichet d'orientation ». ■

My Modal One : mieux connecter le transport ferroviaire à la *supply chain*

SIMPLIFIER POUR LES petites et moyennes entreprises l'accès à la multimodalité d'une manière générale, et au transport ferroviaire en particulier, telle est l'ambition de la plateforme informatique My Modal One, développée par MCLedger. L'outil « dans le cloud », de type Software as a Service (SaaS), participe à atteindre l'objectif de la profession de multiplier par deux la part modale du rail d'ici 2030 en facilitant la gestion de « l'écosystème » transport. L'objectif des concepteurs de My Modal One est également d'accompagner de nouveaux acteurs, notamment ceux à la fibre initiale plutôt routière, sur la voie de la multimodalité, en ajoutant le train à leur offre globale de transport et de logistique. Ceci à « un coût maîtrisé », promet la *start-up*. Trois cibles sont identifiées par les développeurs : les chargeurs (qui font appel ou non à un commissionnaire), les commissionnaires de transport avec une compétence rail ou une volonté de la développer, et les transporteurs ferroviaires – notamment les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) –, rail-route, fluviaux etc. *In fine*, l'enjeu est d'aider à fluidifier les ruptures de charge et de mieux connecter le rail, souvent parent pauvre de la *supply chain*. ■

Le développement de My Modal One a été porté par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) et accompagnés par l'Ademe. Le projet est coordonné par le GIE EcoPMS, présidé par Modalis avec Delta Rail, R&D Concept et Ecomodal, ainsi que les partenaires Objectif OFP et MCLedger en tant que sous-traitant du GIE.