

SOMMAIRE

1	Programme de la journée du 4 février 2020	PAGE 04
2	Présentation de l'AMI « Transition écologique et valorisation économique »	PAGE 06
3	Les projets Lauréats de A à Z	PAGE 08
	· ALTAUTOSOLO	Page 08
	· ASTRID I ET II	Page 10
	• AVICAFE SEINE	Page 12
	• BORNE ET EAU	Page 14
	• BPVS	Page 16
	• CAMEO	Page 18
	· DÉMO ICIM	Page 20
	• DEPLHY	Page 22
	• ECIRBEN	Page 24
	• E-WAY CORRIDOR I ET II	Page 26
	• ERGAPOLIS	Page 28
	• FAVORISER L'ACCEPTABILITÉ DES MATÉRIAUX ALTERNATIFS EN TRAVAUX	Page 30
	• GEOBAPA I ET II	Page 32
	· HISA	Page 34
	· IDENTIFIER ET LEVER LES FREINS AU DÉVELOPPEMENT	
	DES GRANULÉS RECYCLÉS SUR LE TERRITOIRE DE L'AXE SEINE	Page 36
	· LABEL 6 PL	Page 38
	· LIPACO SEINE	Page 40
	• OLICO SEINE	Page 42
	• PARC LOGISTIQUE DU FUTUR	Page 44
	• PROBOIS	Page 46
	• RER FRET	Page 48
	• SEDIBRIC	Page 50
	· SIF /SYSTÈME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE	Page 52
	• TEVAC	Page 54
	• UPYCLING	Page 56

4 Synthèse de l'évaluation menée sur la période 2015-2018

PAGE 58



PROGRAMME DE LA JOURNÉE DE PRÉSENTATION DE L'AMI DE L'ADEME ASSOCIÉ AU CPIER DE LA VALLÉE DE LA SEINE « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

4 FÉVRIER 2020

AUDITORIUM DES SERVICES DU PREMIER MINISTRE, 20 AVENUE DE SÉGUR, 75007 PARIS

Animation: Valéry Dubois, journaliste, Image Clé

avec la collaboration de du Journal du Grand Paris

8H45: ACCUEIL CAFÉ

9H30: MOT D'OUVERTURE [10 MIN]

Michel GIORIA, Directeur régional IIe-de-France de l'ADEME

9H40: PRÉSENTATION, BILAN ET PERSPECTIVES DE L'AMI [10 MIN]

Thibaut FAUCON, Coordinateur de l'AMI, Direction régionale Ile-de-France de l'ADEME



09 H 50: TABLE RONDE N°1

« L'AXE SEINE, UN TERRITOIRE FAVORABLE À LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE » [1H15]

- ECIRBEN / BIOMASSE NORMANDIE : Etude de préfiguration d'un système de collecte et de valorisation des déchets de bois-énergie en Normandie
- GEOBAPA / SOLTRACING: Elaboration d'un référentiel sur la qualité géochimique des sols du bassin parisien pour sécuriser la réutilisation hors sites des terres excavées
- VMTP / FéDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS (FRTP) DE NORMANDIE:
 Etude de caractérisation et dispositif de promotion des matériaux alternatifs produits par les entreprises de travaux publics
- UNICEM / UNICEM NORMANDIE : Etude du déploiement du recyclage des granulats
- SEDIBRIC / HAROPA CRITT: Etude de faisabilité et mise en place d'un démonstrateur pilote de valorisation des sédiments en briques et tuiles
- UPCYCLING / TisSONS LA SOLIDARITÉ: Etude de faisabilité d'une solution de upcyclage pour les invendus et invendables des enseignes qui ne sont pas intégrés dans la filière REP « Eco-TLC »



11H05: TABLE RONDE N°2

« LA TRANSITION CARBONE ET COMPORTEMENTALE AU SERVICE DE MOBILITÉS DURABLES EN VALLÉE DE LA SEINE » [1H15]

- ALTAUTOSOLO / THE SHIFT PROJECT: Etude d'impacts socio-économiques et environnementaux de la mise en œuvre d'alternatives à la voiture particulière dans les zones moyennement denses de la Vallée de la Seine
- TEVAC DÉMO ICIM / POLE MOVEO : Etude détaillée de préfiguration de la mise en place d'un service de fourniture de démonstrateurs roulants (VH et/ou VE et/ou VAC) et mutualisables dans la Vallée de la Seine
- SIF SEINE AVICAFE SEINE / VNF : Développement d'un outil d'aide à la navigation fonctionnel, collaboratif et accessible aux bateliers et aux armateurs de l'axe Seine + Etude de faisabilité du déploiement de solutions d'avitaillement en carburants alternatifs (H2 et GN)
- BORNE&EAU HAROPA ROUEN : Déploiement de bornes électriques interopérables et connectées
- DEPLHY / NoRMANDIE ÉNERGIES: Etude d'opportunités du déploiement d'une filière H2 dans la vallée de la Seine

12H20 - 14H00: BUFFET DEJEUNATOIRE



14H00: TABLE RONDE N°3

« LA LOGISTIQUE AU SERVICE DE FILIÈRES ÉCONOMIQUES SOUTENABLES EN VALLÉE DE LA SEINE » [1H15]

- RER FRET / SAMARCANDE: Etude du développement d'une offre de logistique intégrée et de transport multimodal adaptée aux besoins du système logistique des entreprises et filières
- ASTRID / MARFRET: Etude de faisabilité et expérimentation d'un démonstrateur de système logistique innovant de collecte et de recyclage adapté aux besoins des acteurs franciliens et normands
- BPVS / OPAL RESEARCH: Etude de l'influence de la blockchain sur la performance des chaines logistiques de la filière pharmaceutique dans la vallée de la Seine
- · LIPACO SEINE / COSMECTIC VALLEY: Etude d'optimisation économique et écologique de la chaîne logistique de la filière cosmétique à travers le partage, la valorisation et l'interopérabilité de la donnée entre les acteurs de la filière
- 6PL / LSN: Etude de préfiguration d'un processus de labellisation de logistique durable
- PLF / CEREMA: Etude de faisabilité du « Parc logistique du futur » (PLF) comme acteur d'un développement durable des territoires



15 H 15: TABLE RONDE N°4

« LES MOBILITÉS INNOVANTES, LEVIERS DE PERFORMANCES SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES » [1H]

- E-WAY CORRIDOR / OIE: Etude du déploiement opérationnel de la phase d'expérimentation d'une maquette numérique corridor électrique et d'un camion-test électrique
- OLICO-SEINE / IFSTTAR: Etude de faisabilité de la distribution alimentaire en circuits courts dans la vallée de la Seine et développement d'un calculateur de coût de transport pour les agriculteurs
- CAMEO / ACTIZLOG: Etude de faisabilité d'un éco-calculateur multimodal basé sur des données réelles d'exploitation contrôlées auprès d'opérateurs de référence
- PROBOIS / PROFESSIONS BOIS : Etude de faisabilité du développement de produits constructifs en hêtre et d'approvisionnement de chantiers par voie fluviale

16 H 15: ALLOCUTION DE CONCLUSION ET MISE EN PERSPECTIVES [15 MIN]

Monsieur le Préfet François PHILIZOT, Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine









PRÉSENTATION DE L'AMI «TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE»

La transition écologique est à la fois un enjeu majeur et un levier de développement économique. La Vallée de la Seine, tant par ses caractéristiques géographiques que par les activités qui s'y sont développées, est un territoire propice au développement d'initiatives d'ampleur en ce domaine.







C'est cette conviction/ce constat qui est à l'origine de la mise en place de l'Appel à Manifestations d'Intérêt (AMI) « Transition Écologique et Valorisation Économigue » dans le cadre du Contrat de Plan État-Régions signé le 25/06/2015.

Il associe dès lors l'ADEME, les Conseils régionaux d'Île-de-France et de Normandie et la Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine en partenariat avec les différents services de l'État concernés à la recherche et au financement et cherche à susciter de projets interrégionaux, innovants et exemplaires dans 4 domaines : l'économie circulaire, les nouvelles mobilités, les énergies renouvelables et de récupération et les filières industrielles.

En soutenant les études menées en amont des projets (études de faisabilité et premiers démonstrateurs notamment), les partenaires financiers de l'AMI favorisent la mise en réseau et la consolidation des partenariats nécessaires à la construction d'un écosystème d'acteurs pour qu'un développement économique durable devienne réalité en Vallée de la Seine.

La reconduction annuelle de l'AMI autour des mêmes axes prioritaires d'intervention permet la création de synergies entre les projets lauréats, au fur et à mesure de la diffusion des initiatives déjà conduites. L'évènement de ce jour a pour objet d'amplifier ce phénomène, en communiquant largement sur les projets menés et les premiers résultats obtenus.

POUR CHACUN DE CES **QUATRE AXES ÉTAIENT** RECHERCHÉS/ATTENDUS LES TYPES DE **PROJETS SUIVANTS**

En matière de transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles:

- des études méthodologiques concernant la gestion des déblais et le réemploi de matériaux liés, notamment au Grand Paris et à la construction de 200 km de lignes nouvelles de métro.
- des études relatives à la reconversion des friches urbaines, dans une démarche commune avec les projets du volet « Gestion de l'espace » du CPIER.
- des études visant au développement de circuits courts dans le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire
- des études relatives à l'innovation dans la valorisation des matières premières secondaires (exemples des filières végétales: chanvre, lin, etc.).

En matière de transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises:

 des études relatives au développement d'équipements innovants permettant l'utilisation d'un véhicule électrique entre Paris et la Normandie (réseau de bornes de recharge, recharges par induction, non rupture de charge, etc.).



- des études relatives au développement de technologies et d'usage de la mobilité hybride hydrogène;
- des études visant à l'intermodalité des infrastructures de transport, routières, ferroviaires et fluviales: interopérabilité des systèmes d'information, notamment.

En matière de développement des énergies renouvelables:

- des études s relatives au stockage de l'énergie et à la filière « hydrogène ».
- des études s relatives à la valorisation thermique aux enjeux de flux et de massification de la biomasse, des réseaux de chaleurs afférents, et notamment des bois de classe B (déchets).

En ce qui concerne les filières industrielles:

- dans le cadre de l'électromobilité, des études pour le développement de super-condensateurs et de système de recharge par induction des véhicules électriques.
- des projets d'écologie industrielle, soutien à l'émergence et à la consolidation de Pôles territoriaux de coopération économique.

Le choix de procéder par un appel à manifestations d'intérêt

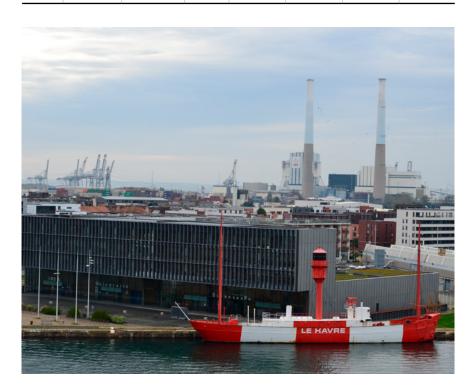
Pour susciter et sélectionner les projets recherchés, les partenaires du CPIER ont souhaité procéder par une procédure permettant une co-construction des projets avec les candidats. Leur choix a donc porté sur un appel à manifestations d'intérêt commun doté d'un budget global de 15,33 M€ pour la période 2015-2020, avec l'ouverture d'une session annuelle reconduite depuis 2015.

Les informations concernant l'AMI en cours pour l'édition 2020 sont disponibles sur internet:

http://appelsaprojets.ademe.fr

Le dossier de candidature est à déposer avant le vendredi 31 mars 2020 conformément au calendrier ci-dessous:

Année	Date d'ouverture des candidatures	Date limite de réception des candidatures	Réunion d'audition	Co-instruction ADEME-Régions des projets	Jury (Proposition de financement)	Comité Directeur de la Vallée de la Seine (Décision de financement)	Contractua- lisation des décisions de financement
2020	29/10/2019	31/03/2020	05/2020	06/2020 -> 07/2020	06/2020	07/2020	09/2020 -> 11/2020



LES CONTACTS

- Thibaut FAUCON / thibaut.faucon@ademe.fr / 01 49 01 45 42
- CONSEIL RÉGIONAL DE NORMANDIE / Isabelle LEFAVRAIS-GODART / isabelle.lefavrais-godart@normandie.fr / 02 32 76 38 42
- CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE / Delphine BERLING / delphine.berling@iledefrance.fr / 0153856210
- DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE AU DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE / Gilles DAVID / gilles.david@pm.gouv.fr / 0142755737
- SITE INTERNET: https://www.vdseine.fr/

Contexte et objectifs

ALTAUTOSOLO

DÉCARBONER LA MOBILITÉ EN VALLÉE DE LA SEINE

THE SHIFT PREJECT

THE CARBON TRANSITION THINK TANK

AMI « TRANSITION ÉCOLOGIOUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « La transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

PORTEUR DU PROJET

The Shift Project

PARTENAIRES DU PROJET

- ADEME
- DIDVS

COÛT TOTAL

253195€

AIDE TOTALE

177237€

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

13 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 5 territoires étudiés (Ile-de-France, Normandie, Caen, Rouen, Le Havre)
- 5 alternatives à l'autosolisme étudiées selon 2 scénarios chacune
- 3 composantes chiffrées: les émissions (CO2, NOx, particules fines), le coût économique et le temps de trajet
- 2 évènements de restitution en novembre 2020 (Ile-de-France et Normandie)



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

La mobilité quotidienne en France et comme en Vallée de la Seine est aujourd'hui principalement assurée par la voiture particulière, d'autant plus dans les zones peu ou moyennement denses. C'est le résultat de décennies de politiques d'aménagement et d'investissements publics qui ont favorisé l'étalement urbain et la voiture. Inverser cette tendance pour réduire les déplacements individuels en voiture prendra du temps.

Or, il apparaît aujourd'hui pourtant essentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de pollutions locales (particules fines, NOx), dont la voiture est le mode le plus émetteur du secteur le plus carboné: le transport. D'autre part, la baisse de la disponibilité (physique) du pétrole et l'introduction de taxes destinées à décourager l'utilisation de combustibles fossiles produit une forte tension sur la mobilité quotidienne des Français. Cette tendance, lourde si l'action climatique est prise au sérieux, ne pourra que s'accentuer si rien n'y est entrepris pour réduire la dépendance à la voiture dans la mobilité quotidienne.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Ce projet concerne les aires urbaines d'Ile-de-France et de Normandie, avec un

zoom sur 3 métropoles: Caen, Rouen et Le Havre. Des données sont disponibles quant à la mobilité des habitants de ces zones (Enquête Ménages Déplacements, Enquête Globale Transport)

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Pour la première fois, des éléments chiffrés (réduction des émissions de CO2, budgets) seront apportés sur la situation particulière de la Vallée de la Seine et les comportements de mobilités dans ce territoire, selon différents scénarios de mise en œuvre d'alternatives à l'autosolisme. Grâce à ces résultats rigoureux et proches du terrain, nous souhaitons informer et inspirer les décideurs locaux dans la mise en œuvre d'une mobilité décarbonée, résiliente et durable.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

L'apport de l'AMI à ce projet est multiple : un apport financier, une mise en contact avec les acteurs du territoire, une aide à la communication notamment par l'organisation d'évènements ainsi qu'une assistance au pilotage.

ALTAUTOSOLO - DÉCARBONER A MOBILITÉ EN VALLÉE DE LA SEINE

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

Pour chacune des cinq alternatives à l'autosolisme étudiées (covoiturage, système vélo, télétravail, transports en commun express, livraison à domicile des achats) nous imaginons qu'un ambitieux plan de développement est réalisé. Avec l'aide de la littérature scientifique et d'experts de la mobilité, nous évaluons ensuite les changements de comportement entraînés par ce développement (ex: report modal vers les transports en commun) selon 2 scénarios: un scénario « volontariste » qui prend des hypothèses de changement de comportement ambitieuses et réalistes à horizon de 10 ans, et un scénario « potentiel maximal » dans lequel tous les usagers sont extrêmement motivés pour réaliser cette transition (ex: tous les trajets raisonnablement cyclables sont faits en vélo).

Cela nous permet de réaliser une estimation, grâce à un modèle de mobilité, du potentiel de réduction d'émissions de chaque alternative à l'autosolisme. En parallèle, nous calculons pour chaque scénario les coûts et économies associés et les émissions liées lors de la production et de l'usage des véhicules. On obtient donc un bilan carbone et économique pour chaque scénario. Nous évaluerons également l'impact sur les temps de trajet.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Cette étude vise à fournir des informations à l'ensemble des acteurs de la mobilité en Vallée de la Seine. En Normandie, un zoom sera effectué sur Caen, Rouen et Le Havre. D'autres focus pourraient être effectués en France sur des zones couvertes par une Enquête Ménages Déplacements.



DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Pour réaliser l'estimation de réduction d'émissions, nous utilisons un modèle de mobilité fourni par EDF R&D. Dans un premier temps, celui-ci est recalibré à ce modèle à partir des données locales de mobilité des territoires, puis utilisé pour calculer les réductions d'émissions associées à des changements de comportements.

RÉSULTATS

Pour chaque alternative à l'autosolisme (covoiturage, système vélo, télétravail, transports en commun express, livraison à domicile des achats), nous aurons des résultats chiffrés sur le potentiel de réduction d'émissions en analyse de cycle de vie, sur le coût économique de la mise en place de cette alternative et sur les temps de trajet.



BILAN ET PERSPECTIVES

Les éléments chiffrés d'information que nous apporterons à l'issue de ce projet seront utiles aux décideurs de la mobilité locale de la Vallée de la Seine pour y planifier une transition vers un système de mobilité décarboné et résilient.

K Dans cet immense défi qu'est la réduction des émissions liées à la mobilité, le projet « Décarboner la mobilité dans la Vallée de la Seine » nous donnera des éléments d'informations rigoureux et proches du terrain afin d'orienter les politiques de mobilité en Vallée de la Seine vers les alternatives à l'autosolisme les plus efficaces et d'inspirer d'autres territoires dans la même démarche. »

Hadjira Schmitt-Foudhil

Adjointe au chef de bureau politique technique, sous-direction études et prospective DGITM

Ministère de la Transition écologique et solidaire

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du Shift Proiect: http://theshiftproject.org/ mobilite-decarbonee/ decarboner-mobilitevallee-de-la-seine/

CONTACTS /

The Shift Project: nicolas.raillard@theshiftproject.org

AXE SEINE TRANSFERTS RÉGIONAUX INNOVANTS DES DÉCHETS







AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « la transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

Axe 2 « La transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 4 « les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

Compagnie Maritime MARFRET

PARTENAIRES DU PROJET

- Syctom, l'agence métropolitaine des déchets ménagers
- UPM France

COÛT TOTAL

178200€

AIDE TOTALE

124740€

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

9 mois

BILAN EN CHIFFRES

- · Captage possible du flux de 45 sites de valorisation en Ile-de-France et sur l'axe Seine
- 14 filières REP avec possibilité de report modal.
- Jusqu'à 92 000 tonnes de déchets disponibles pour du report modal



PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet ASTRID a pour objectif de mettre en place un système massifié (fluvial et ferroviaire) et mutualisé de collecte et de transfert des déchets non-dangereux et des matières non évolutives, compatibles en logistique inverse sans nettoyage important du matériel entre les centres de tri de l'Île-de-France et les sites de valorisation en région Normandie, afin de réduire le recours au transport routier et les nuisances qui lui sont associées.

La phase 2 vise la levée des verrous techniques, économiques et organisationnels pour mettre en œuvre durablement le service massifié.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

L'objectif de la première phase - qui a fait l'objet d'un projet lauréat de l'AMI CPIER VdS Édition 2017 et d'une labellisation par Nov@log - était de:

- Valider le besoin de mutualisation et de massification avec les parties prenantes volontaires sur le territoire du projet (Ile-de-France et Normandie),
- · Identifier des infrastructures et des moyens logistiques nécessaires pour y concourir.

• Définir un modèle économique et logistique en vue du déploiement du service.

Cette première phase a permis de démontrer l'intérêt économique « théorique », la faisabilité technique d'une solution de massification fluviale et d'identifier les zones et les acteurs concernés.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Pour la partie fluviale: bassin navigable de la Seine (Seine, Yonne, Marne, Oise et Canaux parisiens)

Pour la partie ferroviaire: Île-de-France -Normandie.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Massifier et développer le transport de déchets en report modal.

Fédérer la mutualisation entre acteurs et pérenniser les filières.

Développement d'une logistique durable pour l'ensemble des parties prenantes. Création d'une gouvernance partagée entre les différents acteurs de la collecte et du recyclage

Création d'emplois directs (zone logistique portuaire, opérateurs de transferts).

AXE SEINE TRANSFERTS RÉGIONAUX INNOVANTS DES DÉCHETS

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

L'AMI joue un rôle d'incubateur du projet avec:

- Accompagnement financier
- Support technique de l'ADEME et des Régions Normandie et Île-de-France
- Support de la DIDVS pour l'organisation des réunions et des prises de contacts.
- Des espaces de communication



4 lots dans le projet

Lot 0 - Pilotage du projet

Lot 1 - Levée des réserves

Lot 2 - Gouvernance

Lot 3 - Business Plan

Lot 4 - Communication

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Le modèle de coopération envisagé incluant tous les industriels du déchet, collecteurs et recycleurs, mais aussi gestionnaires d'infrastructures est novateur. ASTRID doit permettre de construire plus d'alternatives à la solution route dans ces métiers. Les solutions développées pourraient être appliquées dans d'autres zones urbanisées.





DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

MARFRET coordonne le projet avec deux sous-traitants, ACTH Normandie et CIR-COE, en charge des schémas économique, logistique et organisationnel de chaque solution étudiée. L'armement fluvial de MARFRET appuie de ses compétences les solutions étudiées.

RÉSULTATS

Le transport de déchets en milieu très urbanisé représente un enjeu environnemental et sociétal fort et nécessite l'acceptation d'une filière mal perçue par le grand public par des outils de transferts plus vertueux et une communication positive. Le résultat sera une gouvernance mutualisée d'un projet logistique et vertueux et inscrite dans un schéma commercial concurrentiel.

BILAN ET PERSPECTIVES

La phase 1 du projet ASTRID a mis en évidence la complexité de mise en œuvre d'une action collective de mutualisation et massification des flux de déchets recyclés. Ainsi, forte du soutien exprimé par les acteurs de la filière, la seconde phase d'étude de faisabilité du projet a été engagée, afin de définir et valider le modèle technico-économique et contractuel cible de la solution ASTRID.

K Notre attente pour le projet ASTRID est la mise en place opérationnelle d'un démonstrateur fluvial sur l'axe Seine grâce à la validation d'un modèle économique et logistique pertinent.

Nous attendons une pleine coopération des acteurs des filières de collecte et de recyclage pour faire aboutir ce projet. »

Louis Bonnefon

Directeur d'Agence Gennevilliers Marfret

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site MARFRET: http://www.marfret.fr/

CONTACTS /

MARFRET Tél: 0613112465 lbonnefon@marfret.fr

AVICAFE SEINE

AVITAILLEMENT EN CARBURANTS A FAIBLES EMISSIONS POUR LE TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DANS LA VALLÉE DE LA SEINE



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Appel CPIER VdS 2018-88

Axe thématique 2 « Transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe thématique 3 « Développement des énergies renouvelables »

Axe thématique 4 « Les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

Voies navigables de France (VNF)

PARTENAIRES DU PROJET

- HAROPA
- GRTgaz
- Banque des Territoires
- Entreprises Fluviales de France

COÛT TOTAL

404 560 € TTC

AIDE TOTALE

224 560 € TTC

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

18 mois



ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs poursuivis par l'étude sont les suivants :

- Identifier les solutions techniques de motorisation et d'avitaillement adaptées aux différents usages de la voie d'eau
- Proposer des solutions d'avitaillement qui exploitent au maximum les synergies possibles entre les différents modes de transport
- Élaborer un document de référence qui constituera la ligne directrice de la stratégie de déploiement de l'offre d'avitaillement en carburants alternatifs à l'échelle de la Vallée de la Seine
- Définir un premier projet d'investissement concret et ciblé
- Plus globalement, l'objectif du projet est d'alimenter les politiques locales de déploiement de stations d'avitaillement, en favorisant les synergies entre les différents modes de transport, au service du verdissement du transport fluvial

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

Poussée par un contexte politique supranational (règlement EMNR, dir. 2014/94/UE, Accord de Paris pour le Climat, etc.), national (LOM, PPE, Stratégie 0 carbone, etc.) et local (ZFE MGP, COP21 locale à Rouen, etc.) de plus en plus contraignant, la mobilité se doit d'entamer une véritable rupture énergétique. La fin du diesel annoncée en 2024 à Paris illustre parfaitement les enjeux auxquels sont confrontés les différents modes de transport, en premier lieu celui du transport fluvial.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Le projet AviCAFE Seine vise en premier lieu à étudier l'axe Seine entre Le Havre et la région parisienne, à la fois l'itinéraire géré par VNF entre Rouen et Paris mais aussi les principales places portuaires de l'alliance HAROPA que sont les ports maritimes du Havre et de Rouen mais aussi le port fluvial de Gennevilliers. En complément, il vise à prendre en compte dans l'analyse des besoins les ports normands de la façade de la Manche.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Les apports de l'AMI dans le cadre de ce projet sont pluriels :

 Apports financiers pour le lancement de l'étude

AVICAFE SEINE

- Apports politiques espérés pour stimuler une émulation des acteurs économiques locaux et des collectivités
- · Apports techniques au travers des compétences de l'ADEME et des Regions Normandie et Ile-de-France

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

La méthode s'articule autour de trois phases complémentaires et interdépendantes:

- Phase 1 État de l'art et état des lieux de l'avitaillement et du verdissement du transport fluvial et maritime et diagnostic technique, économique et juridique des solutions d'avitaillement en carburants à faibles émissions (GN/H2),
- Phase 2 Établissement d'un schéma directeur de déploiement de l'offre d'avitaillement en carburants « propres » en bord à voie d'eau,
- Phase 3 Étude de faisabilité d'un premier projet d'avitaillement ciblé sur la Seine.

- GRTgaz gestionnaire de réseaux de transport de gaz naturel, acteur du développement de la mobilité au gaz et du développement des sources de gaz renouvelables dans les territoires,
- HAROPA gestionnaire d'infrastructures portuaires sur l'axe Seine et porteur de projets de développement de nouveaux carburants,
- Banque des Territoires acteur financier de référence au service de l'intérêt général, et investisseur dans des projets de développement de nouveaux carburants pour la mobilité terrestre.

L'équipe projet se basera également sur les compétences des représentants des acteurs concernés par la démarche (E2F, CMF, APHYPAC, SynerZIP, etc.).



K Conscient des enjeux que représentent le développement et le verdissement de l'Axe Seine. GRTgaz s'est rapproché de VNF, d'Haropa et de la Banque des Territoires pour étudier et proposer l'usage de carburants alternatifs en substitution des carburants traditionnels.

La transition énergétique des transports est une nécessité et le soutient du CPIER nous permet d'accompagner la rédaction d'un plan d'infrastructures cohérent, robuste et acceptable pour l'ensemble de l'écosystème. »

Frédéric MOULIN

Délégué territorial Val de Seine GRTgaz

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Le projet repose en premier lieu sur les compétences des quatre partenaires fondateurs:

• VNF - gestionnaire d'infrastructures fluviales et fin connaisseur de la filière fluviale à l'échelle nationale et a fortiori dans le bassin de la Seine.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

AVICAFE Seine est un projet d'axe qui traite de la problématique globale qu'est la transition écologique du transport et le verdissement de la voie d'eau. Cette démarche peut donc naturellement être appliquée sur d'autres territoires. À titre d'exemple, VNF engage un projet similaire dans le bassin Rhône-Saône.

BILAN ET PERSPECTIVES

À l'issue du projet, les perspectives du projet AviCAFE Seine sont multiples:

- Servir d'outil d'aide à la décision pour les collectivités de la Vallée de la Seine,
- Alimenter la politique nationale en matière de mobilité durable (ex. CANCA Cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports),
- Installation de stations multi-énergies en bord à voie d'eau

La phase 1 du projet ASTRID a mis en évidence la complexité de mise en œuvre d'une action collective de mutualisation et massification des flux de déchets recyclés. Ainsi, forte du soutien exprimé par les acteurs de la filière, la seconde phase d'étude de faisabilité du projet a été engagée, afin de définir et valider le modèle technico-économique et contractuel cible de la solution ASTRID.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site de VNF: https://www.vnf.fr/vnf

CONTACTS /

Voies navigables de France Tél: 01 83 94 44 68 vincent.morel@vnf.fr

BORNE ET EAU

PRÉSENTATION DU PROJET







AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « Transition vers des solutions durables pour le transport de marchandises et de personnes »

PORTEUR DU PROJET

HAROPA et VNF

PARTENAIRES DU PROJET

- VNF DTBS
- GPMH
- GPMR
- Ports de Paris
- Entreprises Fluviales de France
- Logistique Seine Normandie

COÛT TOTAL

987027€

AIDE TOTALE

558696€

ANNÉE DE LANCEMENT DU SERVICE

1er décembre 2018 Début du projet : novembre 2015

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 13 bornes installées
- 72,1 MWh consommés soit environ 88,4 tonnes de CO2 (ou 27900 litres de gazole) économisés



Afin d'enrichir son offre de services aux usagers de la voie d'eau, HAROPA (alliance des ports du Havre, Rouen et Paris) et Voies navigables de France proposent un nouveau dispositif de bornes interactives pour la fourniture d'eau et d'électricité à destination des transporteurs fluviaux de marchandises.

Treize bornes accessibles 24h/24 et 7j/7 ont ainsi été installées, en concertation avec les représentants de la profession, sur quatre sites de la basse Seine fin 2028. Quatre nouvelles bornes sont désormais disponible à Conflans-Sainte-Honorine.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Ce nouveau service s'inscrit dans une démarche de développement durable et offre de nombreux atouts, à la fois pour les navigants et pour la collectivité:

Environnementaux:

• réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, le moteur du bateau pouvant être coupé,

Économiques:

- · baisse des coûts d'exploitation et de maintenance du bateau,
- réduction de la consommation de carburant,

Sociétaux :

- amélioration du confort à bord pour les navigants,
- réduction des nuisances pour les riverains (bruit, odeurs).

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Le projet s'inscrit pleinement dans le périmètre de la Vallée de la Seine.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Apport financier et politique qui a permis de concrétiser cette phase expérimentale du déploiement des bornes eau-électricité à l'échelle de la Vallée de la Seine.

Rôle moteur également dans la mise en relation des acteurs concernés par ce nouveau service (VNF, HAROPA, E2F, LSN, collectivités)

Etre lauréat de l'AMI CPIER VdS est en outre un gage de qualité et de pertinence du projet qui accroît fortement son rayonnement à l'échelle du territoire et au-delà.

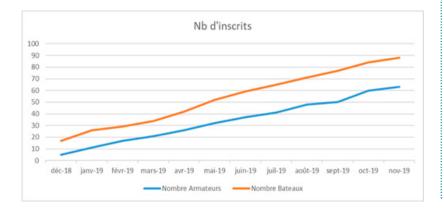
BORNE ET EAU



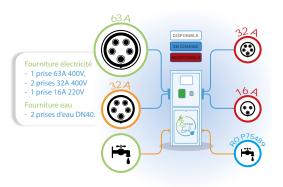
{ Les bateaux fluviaux de CFT utilisent ce service depuis son ouverture en décembre 2018. Après une petite phase d'adaptation, les navigants ont maintenant adopté le système et l'utilisent de plus en plus régulièrement. Très apprécié pour sa simplicité de fonctionnement et les données de consommation qu'il permet de remonter en temps réel, les navigants n'attendent plus maintenant que sa généralisation sur l'axe Seine et les autres bassins. »

> Monsieur Steve LABEYLIE Groupe Sogetran

UN NOMBRE D'INSCRITS EN PROGRESSION **DEPUIS LA MISE EN SERVICE EN DÉCEMBRE 2018**



PLUSIEURS TYPES DE BRANCHEMENTS PROPOSÉS



FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ



Démarche co-construite entre gestionnaires et opérateurs. Prise en compte des contraintes des différents partenaires (économiques, techniques, sociales, etc.). Développement d'un nouveau système (standard Open Charge Point Protocol) développé en Open Source pour les bornes de recharges. Expérimentation sur 9 bornes du bassin de la Seine, transposable en cas de succès sur le reste du bassin et d'autres bassins fluviaux.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet :

www.borneeteau.com

CONTACTS /

VNF HAROPA:

Tél: VNF 01 83 94 44 68 HAROPA 02 32 74 73 16

Vincent.morel@vnf.fr marina.labeylie@haropaportrs.com

BPVS

BLOCKCHAIN PHARMACEUTIQUE VALLÉE DE SEINE



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIOUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « la transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 4 « les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

HIGHFI

PARTENAIRES DU PROJET

- PolePharma
- KeenTurtle
- Institut OPAL Research

COÛT TOTAL

680000€

AIDE TOTALE

300000€

ANNÉE DE LANCEMENT

2018

DURÉE

24 mais

BILAN EN CHIFFRES

À venir



PRÉSENTATION DU PROIFT

Le projet BPVS vise à savoir si la blockchain peut être une technologie au service de l'amélioration de la compétitivité de la filière pharmaceutique notamment à travers l'optimisation logistique à grande échelle et qui intègre les impacts santé/environnement

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

La blockchain est une technologie de stockage et de transmissions d'information, transparente et sécurisée, et fonctionnant sans intermédiaire. En transformation numérique de la chaîne logistique, cela peut revenir à remplacer les « tiers de confiance » centralisés, tels que les commissionnaires de transport, par un système informatique décentralisé.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

L'industrie pharmaceutique tient une place importante dans l'activité économique de l'axe Seine, étant donné le nombre de personnes qu'elle y emploie, le chiffre d'affaires et l'importance des volumes de marchandises à l'import et surtout à l'export qu'elle génère. La vallée de la Seine se présente comme le terrain d'études favorable à une meilleure compréhension de l'émergence à venir de l'utilisation de la blockchain au profit de leur supply chain, telles que la traçabilité des produits et la réduction des coûts.

ENJEUX DU PROJET

- Comprendre l'impact du développement de la technologie blockchain sur la supply chain pharmaceutique au cœur de la vallée de la Seine (apports fondamentaux des sciences économiques, des mathématiques et de l'informatique).
- Participer à l'analyse de la mise en place de nouveaux process de production au cœur des sites pharmaceutiques intégrant, dès leur genèse, les caractéristiques de la blockchain pour l'optimisation des flux sur le corridor de transport qu'est la vallée de la Seine (apports fondamentaux des sciences de la gestion).
- · Accompagner la puissance publique afin d'œuvrer au service de la préservation du dynamisme économique de la filière pharmaceutique tout en limitant les nuisances sociétales et environnementales à la suite de l'utilisation de la blockchain (apports fondamentaux de la géoéconomie, des mathématiques et de l'informatique).

OBJECTIFS DU PROJET

• Préserver puis renforcer le dynamisme de l'industrie pharmaceutique sur l'axe Seine

BPVS-BLOCKCHAIN PHARMACEUTIQUE VALLÉE DE SEI

- Affirmer le potentiel d'innovation sur le territoire de la vallée de la Seine en faveur de la chaine logistique pharmaceutique
- Expérimenter à l'échelle de la vallée de Seine et au sein de plusieurs groupes, leaders dans leurs secteurs, l'utilisation de « traceurs » sécurisés par blockchains et économe en énergie. Ces protocoles répondent à une attente forte de transparence en matière de sécurité sanitaire, d'optimisation logistique, d'application de la RSE et de quantification des impacts environnementaux.

PRÉSENTATION ET RÉSULTATS

Trois grandes phases sont investies par l'ensemble des partenaires:

- 1. Compréhension de l'écosystème pharmaceutique et analyse de l'impact de l'utilisation de la technologie blockchain.
- 2. Analyse des outils existants pour la mise en œuvre 3.0 d'une blockchain pharmaceutique dans le domaine des smart contracts, de la facturation à l'usage et de la sécurité (IoT).

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Nos expériences BtoBtoC statuent que « faire de la blockchain ne se vend pas » puisqu'elle devient un bien commun utilisé et partagé par tout un écosystème d'acteurs. Toutefois, il se vend tout un écosystème de BaaS (blockchain as a service) déjà existant et futur dans tous les domaines de supply chain. Les acteurs coopératifs (appartenant à une maison mère) s'y investissent dès qu'il existe une Preuve de Concept, mais les acteurs compétitifs (appartenant à une industrie) exigent la maturité d'une Preuve de Valeur de 2 ans. Ce ralentissement risque de voir la concurrence assurer la reproductibilité de cas d'application de blockchain.

L'évolution des blockchains (coopétitive, hypertexte, etc.) facilitera son appropriation par les filières et territoires si la blockchain dépasse la définition d'un registre de transactions de données.

3. Élaboration d'un processus de consensus pour l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la vallée de la Seine.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

- 1. Collecte de données afin d'établir la base de données et de connaissances.
- 2. Définir les bases technico-scientifiques d'une blockchain compétitive, adaptée aux aspects compétitifs et coopératifs. concurrents et collaboratifs des 3000 acteurs de l'industrie pharmaceutique en vallée de Seine.

RÉSULTATS

La blockchain est une technologie disruptive, pleine d'espoir et en développement continu, mais trop souvent résumé par un discours commercial axé uniquement sur ses avantages. Pour la transformation digitale de la supply chain, les partenaires participent à la création:

- D'une présentation pédagogique basée sur leur veille scientifique et en Business to Business to Consumer (BtoCtoC), afin de diffuser les limites évolutives et de fournir les conditions minimales à réunir avant d'investir dans un cas d'applica-
- D'un rapport sur l'impact économique de la blockchain sur la supply chain de l'industrie pharmaceutique.
- D'une documentation scientifique pour la réplicabilité d'une blockchain coopétitive (protocole, consensus, preuve de travail, etc.) basée sur des mécanismes moins énergivores et plus sécurisés.

BILAN ET PERSPECTIVES

La blockchain coopétitive répond à la nouvelle tendance de « pré-compétition », incarnant la volonté pour les acteurs d'un même secteur d'anticiper un bouleversement (technologique, réglementaire, économique, etc.) en appliquant le principe du « confidential computing » qui consiste en une mise en commun de données dans un environnement confidentiel, par l'intermédiaire d'une enclave non-accessible.

CONTACTS /

Porteur du projet: r.d@highfi.net jeremy.patrix@opal-research.com

PROJET CA.M.E.O

CALCULATEUR/PLANIFICATEUR MULTIMODAL ECO-LOGISTIQUE



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « Transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles. »

Axe 2 « Transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 3 « Transition écologique des industries présentes sur le territoire »

PORTEUR DU PROJET

ACTIZLOG SAS

PARTENAIRES DU PROJET

- ABCIS CONSEILS
- CHANGES PARTNERS
- CIRCOE

COÛT TOTAL

114660€

AIDE TOTALE

80262€

ANNÉE DE LANCEMENT

Juillet 2019

DURÉE

14 mois

BILAN EN CHIFFRES

À venir



JÉRÔME DOINEL - RÉGION I

PRÉSENTATION DU PROJET

Les partenaires entreprennent l'élaboration d'un outil construit à partir des besoins , des partenaires économiques de la Vallée de la Seine, d'une part, et des acteurs engagés dans le fret massifié sur ce même territoire (fleuve, fer, mer, route d'autre part).

L'étude approfondie de la logique de décarbonation des transports leur permettra de proposer un service innovant et des moyens permettant d'opérer un choix éclairé dans les moyens multimodaux possibles. Cela nécessitera de collecter puis de valider les données techniques sur la base d'un parangonnage afin de bâtir un éco calculateur et planificateur multimodal issu des données réelles d'exploitation contrôlées auprès d'opérateurs de référence pour tous les modes de transport.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

L'ambition de CAMEO est d'offrir à une demande non satisfaite un ensemble de réponses proposant un vaste choix d'itinéraires, de modes de transport complémentaires et de plateformes multimodales d'interconnexions ainsi que des données gaz à effets de serre vérifiées et valides avec une marge d'erreur réduite.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Axe Seine dans sa globalité (Seine, Yonne, Marne, Oise) Île-de-France -Normandie

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- Développer une interface internet sécurisée qui permette aux utilisateurs professionnels de l'Axe Seine de bénéficier de la possibilité d'importer des données en masse pour analyser une période longue de transports divers et obtenir un résultat global documenté des émissions de gaz à effet de serre.
- Une possibilité de virtualisation des modes complémentaires à la route pour permettre une décision motivée de report modal auprès de leurs clients ou commettants.
- Une évaluation économique visualisable en pourcentages d'euros par mode potentiellement disponibles et utilisables avec une redirection via des liens internet sur des opérateurs référencés.
- Tester une route multimodale pour valider un schéma de transport ponctuellement

APPORTS DE L'ami au projet

L'AMI joue un rôle moteur pour le projet avec:

- · Un accompagnement financier
- Un support technique
- Des espaces de communication

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

Étape 1: Recueil de données larges dans la vallée de la Seine sur les possibilités multimodales pour la mise en œuvre d'un planificateur prenant en compte les jonctions et trajets primaires, notamment en matière de points de transferts fluviaux, ferroviaires pour tous types de produits que ce soit du vrac, des palettes ou des conteneurs.

Etude du marché et recueil des besoins pour les opérateurs ou utilisateurs potentiels du système à développer.

Étape 2: Données fiables pour l'établissement des bases de données de facteurs d'émissions vérifiés sur le terrain auprès des utilisateurs, préconisateurs ou constructeurs avec une marge d'erreur réduite pour chaque type de moyen uti-

Analyse des données disponibles des supports internet pour les corroborer aux résultats des données engrangées.

Étape 3: Définition des bases de données informatiques pour le développement d'un planificateur multimodal incluant un éco calculateur sur le territoire de la Vallée de la Seine incluant les affluents et la zone maritime des Ports de Normandie.

Validation des algorithmes par les parties prenantes compétentes.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Le projet CAMEO s'il trouve son auditoire pourra se répliquer sur d'autres bassins logistiques multimodaux tels Hauts de France, Moselle, Rhin, Rhône et à terme sur l'ensemble du territoire métropolitain.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

ACTIZLOG porte le projet avec plusieurs partenaires sous-traitants ABCIS Conseils, CIRCOE, Changes Partners en charge des collectes de données économiques, logistiques et du marché ainsi que de la définition des bases de données et des algorithmes.

Un auditeur externe sera sollicité comme candide pour valider le modèle économique et la validité des données.



PERSPECTIVES

Analyser les besoins, la faisabilité technico-économique puis valider sa conformité avec les parties prenantes volontaires Aider à l'utilisation de nouveaux usages et moyens pour transporter (plateformes de transfert, barges, rail camions...).

Définir les termes d'un logiciel opérationnel pour valider le modèle (Indicateurs pressentis: CO2 évités ou évitables, nombre de véhicules réduits, économie d'échelle (%€), réduction de consommation d'énergies).

Définir les modalités de gestion et de maintenance effective sur le long terme des bases de données.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet :

https://www.actizlog.com/projects

CONTACTS /

Porteur du projet André POIRET Tél: +33 6 08 97 00 67 actizlog@outlook.fr

mov'eo Imagine mobility

DÉMO ICIM

DÉMONSTRATEUR D'INTÉGRATION COLLABORATIVE DES INNOVATIONS DE MOBILITÉ



économique, enseignement supérieur et recherche »

ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION

Fiche 3.2 « Transition écologique et valorisation économique »

Axe 3 du CPIER Vallée de Seine « Développement

PORTEUR DU PROJET

AMI « TRANSITION

ÉCONOMIQUE »

Mov'eo

PARTENAIRES DU PROJET

Mov'eo

COÛT TOTAL

600000€

AIDE TOTALE

360000€

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- Un démonstrateur opérationnel au terme du projet
- Un modèle économique viable
- Des technologies embarquées dans le démonstrateur qui contribueront à faciliter le déploiement de véhicules hybrides, électriques et de véhicules partiellement ou totalement automatisés
- Le renforcement des liens et coopérations entre différents secteurs/filières du territoire
- Le renforcement des liens entre projets de R&D et collectivités territoriales afin de générer des partenariats et favoriser les expérimentations.

PRÉSENTATION DU PROJET

La vallée de la Seine est l'un des premiers écosystèmes automobile et mobilité en Europe avec 150 000 emplois amont de la filière automobile, 575 000 véhicules produits et 8 millions de déplacements en transport en commun par jour. Cette filière automobile-mobilité est en pleine mutation et doit évoluer pour proposer des solutions de mobilité plus propres et plus intelligentes, pour prendre en compte les ruptures technologiques (numérique, intelligence artificielle...), d'usages et de modèles économiques tout en restant compétitive pour faire face à une forte concurrence mondiale.

Dans ce paysage mouvant, l'innovation est un levier indispensable à l'adaptation de la filière. Cependant, avant d'être acceptée et adoptée, toute innovation doit faire la preuve de sa fonctionnalité, de sa fiabilité et des gains qu'elle produit. Il est

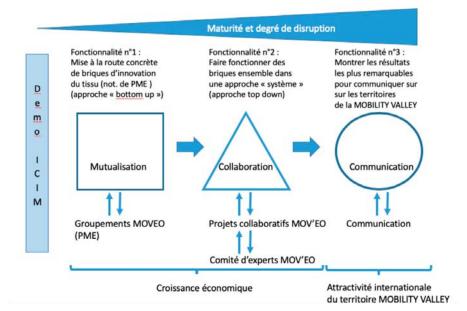
donc essentiel pour les acteurs de la filière de pouvoir démontrer les atouts de leurs solutions.

C'est pourquoi Mov'eo souhaite mettre à disposition de son écosystème (startups, PME, grands comptes, établissements de recherche, collectivités) un service de démonstration des innovations de la filière. La première étape consiste à réaliser un démonstrateur intégrant les technologies des acteurs du territoire, puis d'animer sa mise à disposition afin de:

- Permettre d'expérimenter leurs solutions en conditions réelles et de bénéficier de la dynamique collaborative pour innover
- Permettre aux PME, d'accéder facilement à un démonstrateur pour promouvoir leurs solutions auprès de clients et usagers potentiels
- Valoriser les expertises présentes en Vallée de la Seine



DÉMO ICIM



Ce démonstrateur roulant devra intégrer des technologies contribuant à favoriser la transition vers une mobilité à faible empreinte environnementale et vers une mobilité sûre, autonome et connectée.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Ce projet interrégional englobera tout le périmètre de la Vallée de la Seine car les acteurs sont disséminés sur tous les départements concernés. Faire reconnaître ce territoire d'exception comme un lieu unique de démonstration de nouvelles solutions de mobilité aura des impacts importants en termes de développement économique, de maintien d'activité, d'attractivité et d'emplois dans une filière en pleine mutation. En effet, le projet favorisera l'implantation d'activités innovantes génératrices d'emplois et le développement ou la création de PME dans ce domaine.



DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

Après avoir créé les conditions favorables au sein de son écosystème pour organiser une R&D collaborative efficiente (labellisation de projets) et fluidifier le business collaboratif (Groupements de PME), Mov'éo, avec le projet Démo ICIM, veut maintenant proposer aux acteurs de la mobilité un outil collaboratif facilitateur et accélérateur de coopération entre eux. La réussite du projet nécessite une étude détaillée de préfiguration de la mise en place d'un service pérenne de réalisation de démonstrateur roulant mutualisable, en Vallée de la Seine, puis le financement d'un premier démonstrateur.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Ce projet vise à réunir les conditions de réussite pour faire de la Vallée de la Seine ce territoire de démonstration dans la durée. C'est ce que nous nous attacherons à construire avec un budget de 600 k€ sur 24 mois. Mov'eo sera le maître d'ouvrage de l'étude et s'associera à des compétences externes (consultants, cabinets conseil, expertise de ses membres) pour la mener à bien et pourra capitaliser sur la dynamique des acteurs identifiés dans le cadre du projet TEVAC (Territoire d'Expérimentation pour le Véhicule Autonome et Connecté) lauréat du même AMI « Transition écologique et valorisation économique ».

K Construire des démonstrateurs roulants aux couleurs de MOV'EO est un tournant décisif, pour le pôle de compétitivité bien sûr, mais aussi pour ses PME qui vont disposer d'un moyen de démonstration concret et amorcer sur cette base des collaborations fructueuses avec les industriels de la filière. C'est un premier pas important vers une mobility valley. »

Gérard YAHIAOUI

CEO de NEXYAD et VP PME de MOV'EO

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du Shift Project: www.pole-moveo.org

CONTACTS /

Mov'eo: Tél: 0674621075 thierry.bapin@pole-moveo.org

Contexte et objectifs

DEPLHY VDS

DÉPLOIEMENT DE L'HYDROGÈNE EN VALLÉE DE SEINE









AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

AMI 2015-2020

PORTEUR DU PROJET

Normandie Énergies

PARTENAIRES DU PROJET

- · Opal Research
- IDIT
- Caux Seine Développement

COÛT TOTAL

512000€

AIDE TOTALE

307000€

ANNÉE DE LANCEMENT

Décembre 2018

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 12 entreprises et start up impliquées
- 7 laboratoires et universités consultés
- 11 départements couverts par l'étude



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

L'hydrogène est utilisé pour de nombreuses applications industrielles qui constituent le principal débouché du million de tonnes d'hydrogène produit en France. À ce jour, cet hydrogène est majoritairement produit par vaporeformage d'hydrocarbures, ce qui lui vaut un faible coût mais un bilan carbone extrêmement élevé (en moyenne 10 kg eq CO2 émis / kg H2 produit).

Or le Plan National Hydrogène nous engage à développer rapidement la production d'hydrogène bas carbone afin d'atteindre 10 % d'hydrogène « vert » ou « décarboné » d'ici 2023 pour les usages industriels, puis 20 à 40 % pour tout usage d'ici 2030. Objectif de taille, mais également opportunité à saisir pour verdir l'économie en Vallée de la Seine.

Face aux enjeux climatiques et de qualité de l'air, la mobilité doit également se décarboner. A ce titre, l'hydrogène offre une alternative intéressante notamment en matière de mobilité lourde, tant routière que maritime ou fluviale (semi-remorques, bus, Bennes d'ordures ménagères, train, péniches, ferries, bateaux de pêche...).

En étudiant les conditions économiques, réglementaires et juridiques qui permettront à l'hydrogène vert ou décarboné d'être compétitif et de trouver sa place, l'étude DEPLHY VDS s'inscrit dans la stratégie de la Région Normandie. Ainsi, elle contribue à la mise en œuvre de l'axe 2 du plan Normandie hydrogène: « Renforcer la place de l'hydrogène dans la transition énergétique normande »

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

La Vallée de la Seine et les principaux pôles industriels périphériques.

Le choix de ce périmètre permet de mettre en évidence la complémentarité entre les deux régions: potentiel de production en Normandie / de consommation en IDF

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Cette étude vise à étudier les conditions nécessaires au déploiement de l'hydrogène vert ou décarboné en Vallée de la Seine, dans l'industrie et la mobilité

- 1. Cartographie des producteurs d'hydrogène actuels ou en projet, et analyse des gisements énergétiques disponibles (éolien, biomasse, solaire, nucléaire ...)
- 2. Cartographie des consommateurs et analyse des besoins actuels et futurs des acteurs de la mobilité lourde (routière, maritime, fluviale)

3. Etude des modèles économiques à 2030 en tenant compte des exigences environnementales, réglementaires, juridiques, liées à la transition vers un hydrogène « vert » ou « décarboné ».

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

- 1. Panorama des technologies de production d'hydrogène: travail collaboratif avec les laboratoires de recherche et les start-up
- 2. Cartographie des producteurs d'hydrogène: Entretiens avec les acteurs de la filière, identification par l'analyse des rubriques ICPE, recherche des projets en cours de développement ...
- 3. Analyse des gisements d'énergie renouvelable à 2030 via l'ORECAN; Analyse de la production éoliennes terrestres en fin d'obligation d'achat ; Futurs parcs offshore en Manche...

- 4. Cartographie des besoins en hydrogène : enquête et série d'entretiens auprès des industriels identifiés, des fédérations professionnelles, et des autorités organisatrices de transport
- 5. Analyse réglementaire et juridique
- 6. Analyse technico économique et viabilité de plusieurs modèles de projets par une analyse multi critères incluant les coûts actuels et futurs de l'électricité. des combustibles fossiles et des renouvelables, le coût du carbone, les incitations, la fiscalité...

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

L'écosystème hydrogène est impliqué dans cette étude et alimente en permanence les travaux de l'équipe projet via différents comités:

K Ce projet me permet d'intégrer l'écosystème hydrogène de Normandie et va m'apporter des clefs de compréhension sur les modèles que nous pourrions envisager pour décarboner l'hydrogène utilisé. »

M. Bertrand Walle

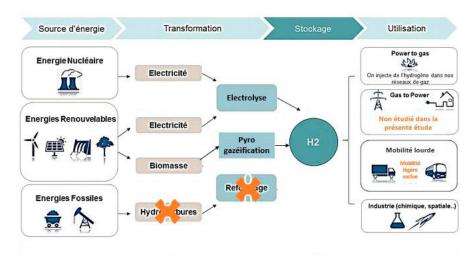
Climate & Energy Manager France, Borealis

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

La méthode développée pour la réalisation de cette étude peut être répliquée pour étudier le déploiement de l'hydrogène vert ou décarboné dans d'autres vallées industrielles semblables à la Vallée de la Seine.

La prise en compte simultanée de facteurs économiques, réglementaires et environnementaux est suffisamment originale pour permettre une compréhension plus large de la diversité de leviers à activer pour faire émerger l'hydrogène vert ou décarboné en France.





HYDROGENE Vert ou Décarboné

USAGES Industriels Mobilités lourdes

RESEAUX Conditions d'injection

Comités créés pour le projet :

- Le COPRO (comité des producteurs) rassemblant les entreprises productrices d'hydrogène ainsi que les PME développant des procédés associés (électrolyseurs, piles à combustible...)
- Le CUTIL (Comité des utilisateurs) rassemblant les différentes catégories de consommateurs d'hydrogène: industriels, autorités opératrices de mobilité, etc.
- Le CS (comité scientifique) composé d'experts apportant un regard critique sur la méthode et les données collectées

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du Shift Project: https://www.normandieenergies.com/

CONTACTS /

Chef de projet:

marie.atinault@normandieenergies.com 0608941002

ECIRBEN

ÉCONOMIE CIRCULAIRE DU BOIS EN NORMANDIE





AMI « CPIER VALLÉE DE SEINE 2015 »

Axe 1 « transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

PORTEUR DU PROJET

- · Association régionale Biomasse Normandie
- CEDEN

PARTENAIRES DU PROJET

- FCBA
- Biocombustibles SAS, Linex, Suez Environnement, UPM

COÛT TOTAL

640000€

AIDE TOTALE

446000€

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

36 mois **BILAN EN CHIFFRES**

- Un gisement de 1300000 tonnes de déchets de
- Plus de 600 000 tonnes de ressource à valoriser.
- 130 centres de tri et de regroupement recensés.



PRÉSENTATION ET RÉSULTATS

Depuis le milieu des années 2000, la filière bois-énergie connaît un fort essor en Normandie et en Île-de-France. Il en résulte une pression perceptible sur les approvisionnements des usines de fabrication de panneaux et des chaufferies alors qu'une ressource abondante, constituée de bois en fin de vie, n'est actuellement que partiellement collectée et valorisée.

À l'échelle régionale, un premier inventaire des nouvelles ressources en déchets de bois mobilisables a été entrepris dès 2008. Il était apparu que les bois en fin de vie étaient mal collectés, alors qu'ils étaient susceptibles de constituer une ressource intéressante pour les filières de valorisation matière et/ou énergétique. Ces premiers résultats avaient également fait apparaître une connaissance insuffisante des matières premières et un besoin de clarification de la réglementation. Une part importante de ces déchets de bois est ainsi stockée en décharge ou brûlée à l'air libre par les entreprises ou à domicile par les particuliers, ce qui induit une altération de la qualité de l'air et soulève des questions de santé publique (au premier chef, pour les utilisateurs de ces déchets dans les équipements domestiques de combustion).

Le programme ECIRBEN, piloté par Biomasse Normandie et CEDEN, soutenu techniquement et financièrement par des industriels régionaux (Biocombustibles SAS, Linex, UPM, Suez Environnement) poursuit l'objectif de combler les lacunes identifiées dans la perspective d'améliorer les conditions de la collecte et la valorisation (matière et énergie) des déchets de bois dans la Vallée de la Seine et de développer la chaîne des valeurs sur le territoire au bénéfice des entreprises régionales.

Le programme ECIRBEN poursuit ainsi trois principaux objectifs dans la perspective de proposer des coûts acceptables pour les détenteurs de déchets de bois :

- Améliorer les conditions de collecte et capter plus de flux,
- Optimiser la transformation de la res-
- · Identifier et mobiliser les acteurs des filières de valorisation.

La réalisation du programme a permis de bien mettre en lumière les gisements de déchets de bois et leurs caractéristiques (composition et émissions atmosphériques liées à leur combustion) et de conforter des projets industriels visant à consommer cette ressource (Linex et Biosynergie notamment).

PRÉSENTATION ET RÉSULTATS

L'amélioration de la connaissance concernant les déchets de bois a notamment été acquise en établissant une corrélation entre le contenu de bennes de déchets de bois triées et pesées et un échantillon de 5 kg de broyat de déchets de bois en mélange.

L'identification des gisements et des flux a été réalisée au travers d'enquêtes auprès des acteurs et en allant visiter certains sites de préparation des déchets de bois.

Les essais de combustion des déchets de bois réalisés dans le cadre du programme ont permis de mettre en évidence que ce combustible doit être brûlé dans des installations disposant d'un foyer bas-NOx et d'une DéNOx de type SNCR, et qu'une étape de filtration des fumées doit être réalisée soit par un laveur / condenseur, soit par l'intermédiaire d'un filtre à manche disposant d'un système d'injection de charbon actif.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Ce projet a permis de bien identifier et caractériser la ressource en déchets de bois sur le territoire et a ainsi conforté les porteurs de projets dans leur choix d'investissement. L'organisation théorique relative à la mise en œuvre des sites de conditionnement, imaginée pour optimiser la collecte et le traitement, pourrait constituer un schéma logistique potentiellement reproductible sur d'autres territoires.

Un Cahier du bois-énergie a également été rédigé pour partager l'état de l'art des déchets de bois en Europe et en France (CBE n° 75 avril 2017).



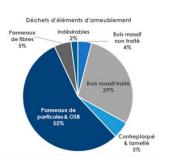
Les projets de valorisation identifiés sur le territoire ont permis de scénariser une organisation de la collecte et du traitement des déchets de bois par l'intermédiaire de plates-formes de regroupement/conditionnement à même de traiter au minimum 50 000 tonnes chacune. Le CRITT a ensuite modélisé les flux comme illustré sur la carte ci-dessous.

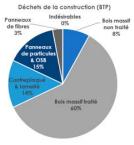
FOCUS

Composition de différentes typologies de déchets de bois:











K ECIRBEN a pleinement répondu aux attentes initiales en identifiant et en caractérisant un gisement très important de déchets de bois. Les conditions favorables au développement de projets consommateurs de cette ressource ont été clairement établies, et nous sommes en phase de réalisation d'un investissement relatif à la mise en œuvre d'une ligne fixe permettant de préparer ces déchets de bois dans des conditions techniques, économiques et environnementales sensiblement améliorées. »

> Jean-Jacques RIBOT Président de Biocombustibles SAS

CONTACTS /

Porteurs du projet : Biomasse Normandie / CEDEN:

Tél.: 02 31 34 24 88 Tél.: 02 35 12 44 77 m.fleury@biomasse-normandie.org

plumail@ceden.fr

E-WAY CORRIDOR I ET II

PRÉSENTATION DU PROJET





AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « Transition vers des solutions durables pour le transport de marchandises et de personnes »

PORTEUR DU PROJET

O.I.E.

PARTENAIRES DU PROJET

- TERCARA
- CEREMA

COÛT TOTAL

406550€

AIDE TOTALE

281421€

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

10 mois

BILAN EN CHIFFRES

Projet à peine démarré mais dans la continuité de l'étude de faisabilité E-Way Corridor I, ayant conclu à un bilan environnemental s'exprimant en millions de tonnes de CO2.



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

Dans la continuité de l'étude E-Way Corridor I (2017-2018), qui a montré l'intérêt et la faisabilité technique et économique d'un corridor électrique pour la propulsion de camions électriques sur l'autoroute qui relie Le Havre à Paris, cette nouvelle étude doit détailler les modalités d'expérimentation numérique (simulation d'ensemble du fonctionnement du corridor) et physique (camion test électrique).

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Le périmètre est identique à l'étude précédente et traverse les Régions Normandie et Île-de-France (Le Havre à Paris).

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- Etablir les conditions d'un consensus parmi les parties prenantes du transport routier de marchandises (TRM) sur l'Axe Seine en vue des expérimentations du corridor électrique
- En éclairer les choix technologiques futurs par une approche rationnelle des besoins et des enjeux d'une interopérabilité multi-véhicules

- Élaborer le cahier des charges des deux expérimentations indépendantes du choix des technologies de transfert d'énergie: maquette numérique et camion test électrique
- 4. Définir les actions d'accompagnement à conduire en parallèle à ces deux expérimentations pour faciliter les projets pilotes et l'éventuel déploiement des nouvelles infrastructures de transfert d'énergie: veille, collaboration avec les industriels, communication

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Outre le soutien financier, en s'inscrivant dans la dynamique du CPIER Vallée de Seine, cet AMI permettra d'accroître la visibilité, de faciliter l'accès aux décideurs politiques et de bénéficier d'un écosystème élargi d'interlocuteurs et de possibles partenaires futurs.

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

En s'entourant des partenaires les plus concernés par un tel corridor électrique et des compétences les plus pointues, plusieurs axes complémentaires seront travaillés:

E-WAY CORRIDOR I ET II

- · L'axe politique, dans une perspective d'élaborer une feuille de route locale voire nationale en toute connaissance des autres alternatives énergétiques
- L'axe socio-économique, en s'appuyant sur des données réelles de trafic (grâce au CEREMA), et sur une analyse comparée des solutions de recharge de tout type de véhicule électrique et sur la participation d'acteurs du transport de marchandises (chargeurs, transporteurs)
- · L'axe énergétique en spécifiant un simulateur d'ensemble d'un tel corridor

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Caractère exemplaire du projet et conditions de reproductibilité dans la Vallée de la Seine Par l'implication des principales parties prenantes locales du transport de marchandises (pouvoirs publics, opérateurs, chargeurs, transporteurs) un tel projet recherche surtout la prise de décision.

Appropriation du projet par d'autres territoires de la vallée de la Seine Par la conception d'un simulateur à caractère universel, la recherche d'implication du Ministère des transports, et la participation d'acteurs nationaux et internationaux, l'appropriation et la reproductibilité à d'autres territoires sera recherchée.



· L'axe technologique, en maintenant les efforts de veille et en approfondissant les collaborations avec les industriels

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

4 phases de travail, conduites par l'O.I.E, TERCARA, le CEREMA, avec la contribution de prestataires spécialisés en logistique (Fairway, CPV Associés), IT (Accenture), Communication (Planète Verte Conseil) et sous l'autorité d'un Comité de Pilotage élar-

- 1. Conditions d'un consensus parmi les parties prenantes
- 2. Etude d'interopérabilité entre véhicules de différentes silhouettes
- 3. Cahier des charges de la future expérimentation
- 4. Définition des actions d'accompagnement

BILAN ET PERSPECTIVES

Un bilan sera tiré à l'issue du projet qui définira les perspectives pour les futures expérimentations et le déploiement.

L'AMI est une opportunité unique d'analyser, de manière concrète, les conditions de viabilité d'un corridor électrique sur l'Axe Seine, fortement contributeur à l'atteinte des engagements de transition énergétique fixés par le gouvernement français. »

Walter Pizzaferri

Président de L'Observatoire de l'Innovation dans l'Énergie CONTACTS /

Porteur du projet : Tél: 0685412072 wpizzaferri@tercara.com

CONCOURS ERGAPOLIS

PRÉSENTATION DU PROJET

ERGAPOLIS

AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « Transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

Axe 2 « Transition vers des solutions durables pour le transport de marchandises et de personnes »

Axe 3 « Le développement des énergies renouvelables »

Axe 4 « Les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

Staff Planète

PARTENAIRES DU PROJET

- Mairie de Gaillon
- Mairie de Mantes la Jolie
- Mairie de Mairies
 Mairie de Rouen
- ACMIL
- MUTLOG
- ADEME IDF
- ADEME NORMANDIE
- Région IDF
- Région Normandie
- État
- Paris Seine Normandie

COÛT TOTAL

300000€

AIDE TOTALE

230000 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 3 sites territoriaux accompagnés pour le premier concours (2017)
- 2 sites territoriaux accompagnés pour le second concours (2018)



Ce projet atypique a consisté à mettre en concurrence des équipes pluridisciplinaires d'étudiants chargées d'élaborer, un projet pour des territoires à enjeux de la vallée de la Seine choisis en accord avec les élus locaux concernés (trois sites pour le 1er concours, deux pour le second).

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Vallée de la Seine :

En Ile-de-France (le cœur vert de la boucle de Chanteloup, Mantes-la-Jolie) et en Normandie (le Centre d'affaires Rouen Saint-Sever et les bords de Seine Belbeuf-Amfreville-la-Mivoie, Gaillon).

OBJECTIFS VISÉS

En plus de la promotion d'une culture commune du développement durable chez des d'étudiants de disciplines complémentaires entrant dans le champ de l'aménagement urbain (urbanistes, architectes, ingénieurs, économistes, sociologues, géographes, écologues, communicants), ce concours devait procurer à ces futurs bâtisseurs de la ville une première expérience de travail en équipes pluridisciplinaires sur des projets concrets d'urbanisme et de développement durable, en

favorisant les sujets innovants et les approches ambitieuses. Ils ont pour cela bénéficié d'une initiation à l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU2), à la santé et à l'économie sociale et solidaire et de l'accompagnement des partenaires (collectivités locales, académiques, entreprises, lauréats de précédentes sessions en poste).

Une journée de formation est également animée par SUDS (Sustainable Urban Design Strategies) sur la dynamique de croissance urbaine.

Au terme de la saison, les équipes remettent aux maîtres d'ouvrage des projets globaux comprenant: un diagnostic territorial, un étalonnage concurrentiel, une programmation, des propositions d'aménagement, des panneaux d'exposition, des maquettes. Ce travail de fond permet aux collectivités de disposer d'une matière pour constituer des cahiers des charges de consultation de maîtrise d'œuvre urbaine.

Chaque projet est présenté lors d'une audition devant un jury. L'équipe lauréate remporte un prix de 1000 euros par étudiant.

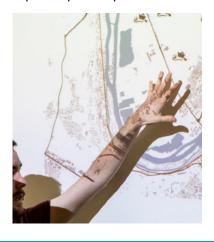
APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Visibilité, financement, réseaux

CONCOURS ERGAPOLIS

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Il y a des besoins dans tous les territoires, nous pouvons reproduire sur l'ensemble du territoire et former les acteurs locaux au travail pluridisciplinaire. La difficulté est de convaincre les acteurs à la nécessité de travailler ensemble et de leur expliquer qu'il y a des méthodes pour développer la culture de la pluridisciplinarité. Ergapolis et ses développements actuels en Asie sont la preuve que c'est possible.



DESCRIPTIF SYNTHÉTIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Les équipes concurrentes ont élaboré leurs propositions pour les territoires à partir d'un cahier des charges émanant des collectivités territoriales et aménageurs concernés, en prenant pour appui les axes stratégiques de l'AMI (économie circulaire, mobilité durable, ENR, filières industrielles). Elles ont eu à en établir un diagnostic des atouts et faiblesses pour ensuite proposer un projet transversal et innovant adapté à la dynamique du territoire, et tenant compte de l'échelle et des enjeux de la Vallée de la Seine.

Les projets de territoires ont été appréciés des élus locaux commanditaires et dont certaines propositions ont été retenues. Ils ont permis de relancer la dynamique d'aménagement de certains des sites concernés.

L'expérience a été intense, enrichissante et marquante pour les étudiants qui ont eu à surmonter la complexité du travail d'équipe pluridisciplinaire à mener à distance. Elle devrait orienter positivement leurs futures pratiques professionnelles.

K Si on fait abstraction de cacophonie des gouvernances locales qui peuvent terriblement être un frein à la mise en place des projets, L'AMI a été un facteur décisif pour essaimer une méthode qui associe la jeunesse à la fabrication des villes et territoires. Grâce à l'AMI nous avons pu créer l'Institut Ergapolis, entreprise de l'économie sociale et solidaire! »

Madame Estelle Forget

Président de L'Observatoire de l'Innovation dans l'Énergie



LAURÉATS CONCOURS ERGAPOLIS 2018 ^

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet: http://ergapolis.org/

CONTACTS /

Ergapolis

estelle.forget@ergapolis.org

FAVORISER L'ACCEPTABILITÉ DES MATÉRIAUX ALTERNATIFS EN TRAVAUX PUBLICS

PRÉSENTATION DU PROJET



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « Transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

PORTEUR DU PROJET

FRTP Normandie

PARTENAIRES DU PROJET

• UNICEM Normandie

COÛT TOTAL

110000€

AIDE TOTALE

63000€

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 60 plateformes de recyclage référencées et 150 carrières
- 4 guides certifiés par l'IDRRIM
- 2 journées techniques réunissant 250 participants au total
- Diffusion à plus de 1500 contacts (collectivités territoriales, Maîtres d'œuvre et entreprises)



La Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) Normandie a souhaité développer deux outils au service des matériaux alternatifs en infrastructures.

- L'édition de guides techniques régionaux des matériaux alternatifs en Travaux Publics (TP)
- Un site internet-application mobile, pour l'approvisionnement en matériaux recyclés, la localisation des sites de retraitement et de valorisation en centre ou en carrières.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL:

Déchets générés par les TP à l'échelon national: 215,71 Mt d'inertes; 3,3 Mt de déchets non dangereux; 1,9 Mt de déchets dangereux.

Les matériaux utilisés par les TP sont à 95 % inertes.

Taux de couverture des besoins par le réemploi et recyclage = ~17 %

Réemploi: 1,4 MtRéutilisation: 0,5 Mt

 Recyclage: 3,7 Mt dont 2,7 Mt en Ile-de-France et 1 Mt en Normandie Matériaux alternatifs: 0,9 Mt dont 0,7 Mt en IIe-de-France et 0,2 Mt en Normandie (étude UNICEM)

Deux territoires très différents géologiquement et en disponibilité de la ressource (matériau naturel):

14% des plateformes de recyclage se situent dans l'ancienne Basse Normandie, 86 % dans l'ancienne Haute Normandie

CHIFFRES CLÉS

800 entreprises de TP de Normandie représentant 20 000 emplois.

APPORTS De l'ami au projet

L'AMI a permis à la profession de montrer son savoir-faire, de se positionner comme apporteur de solutions et d'outils, et de rassurer la chaîne d'acteurs des projets d'infrastructures quant au sujet des matériaux alternatifs. Deux journées techniques ont été organisées dans ce cadre, réunissant les entreprises, la maîtrise d'ouvrage, et la maîtrise d'œuvre.

FAVORISER L'ACCEPTABILITÉ DES MATÉRIAUX **ALTERNATIFS EN TRAVAUX PUBLICS**

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE POUR LES **GUIDES**

- Groupe de Travail technique avec les laboratoires de 3 entreprises, la FRTP, l'UNICEM et le prestataire
- Passage en homologation IDRRIM (2019)

Les guides des matériaux alternatifs normands correspondent à la mise à jour des guides SETE existants de 2001, avec des améliorations portant sur:

- le format consultable en ligne et en flipbook, largement diffusable, gratuit d'une plaquette de présentation;
- · la complémentarité des aspects environnementaux et techniques, réunis dans un seul guide (ce qui n'est pas le cas pour les guides nationaux existants)
- · L'exhaustivité des références normatives et des notes d'information

Ces guides ont été présentés plusieurs fois lors de journées techniques organisées par la FRTP / l'APAQ en 2017 et 2018.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Ce projet a fait l'objet d'un déploiement par les FRTP Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Auvergne. Pour ce qui est des Guides, d'autres guides régionaux existent. Plus largement, ces outils ont permis de croiser et de fédérer les acteurs que sont l'ADEME, la Région Normandie, les collectivités maîtres d'ouvrage, les professionnels. Le projet a montré la nécessité de retours d'expériences, de vulgarisation, de pédagogie sur le sujet.



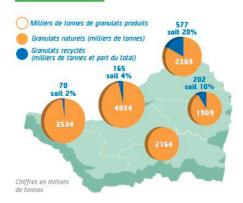
Ils ont fait l'objet d'une diffusion et d'une promotion plus large, auprès des maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises, et notamment dans les ambitions d'économie circulaire et les objectifs fixés par la loi de TECV.

Les professionnels ont également été satisfaits d'avoir à leur disposition l'application mobile MyFRTP permettant de faire connaître leur activité (exploitants), mais aussi, disposer d'un outil opérationnel et à jour pour s'approvisionner en matériaux alternatifs ou pour évacuer des inertes.

PERSPECTIVES

Ces deux outils de la FRTP, et le projet UNI-CEM, ont constitué un premier niveau d'action et de production de connaissances sur le sujet et de sensibilisation des acteurs.

LA PRODUCTION DE GRANULATS RECYCLÉS PAR TERRITOIRE



Un nouveau plan d'actions est bâti sur la diffusion d'informations et la sensibilisation des acteurs de la filière : Maître d'ouvrage, Maître d'œuvre, entreprises. Il est porté par l'association MATERRIO Normandie pour la poursuite des travaux et des actions sur ce sujet:

- Observation des flux
- Information et sensibilisation sur l'utilisation des matériaux: le bon matériau, au bon endroit pour le bon usage
- · Labellisation des plateformes de recy-
- · Réemploi et traçabilité

K Toutes les clefs pour mieux comprendre les matériaux alternatifs et les intégrer dans nos marchés. »

Jean François BILLAUX

Directeur Adjoint Service des Routes de Seine Maritime,

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet :

https://www.myfrtp-normandie.fr/

https://www.frtpnormandie.fr/ ressources/developpement-durable

CONTACTS /

Cécilia GODIN c.godin@fntp.fr

GEOBAPA I ET II

LE FOND GÉOCHIMIQUE DU BASSIN PARISIEN













N°1 « Gestion de l'espace et développement durable »

PORTEUR DU PROJET

Soltracing

PARTENAIRES DU PROJET

- BG Ingénieurs Conseil
- Geovariances
- Le BRGM
- Esiris

COÛT TOTAL

AMI 2016 : 279130 € AMI 2017 : 814994 €

AIDE TOTALE

AMI 2016 : 195391 € AMI 2017 : 514578 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

36 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 193 sondages de sols réalisés en 40 jours: 1100 échantillons
- 7700 échantillons analysés et traités
- 5 maîtres d'ouvrage partenaires
- 7 bases de données collectées
- 400 professionnels sensibilisés



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL :

En 2012, le secteur du bâtiment et des travaux publics était responsable de 78 % de la production de déchets issus des activités économiques , cristallisant ainsi les enjeux de prévention et de valorisation des déchets fixés par la loi de transition énergétique. En Île-de-France et en Normandie, les plans de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics font de l'émergence de filières d'économie circulaire locale et régionale un des enjeux majeurs des politiques régionales en la matière. Les terres excavées représentent un gisement en forte croissance dont le potentiel de réutilisation hors site est encore peu ou mal exploité. En 2010, 75 % des déchets inertes franciliens - constitués à 70 à 75 % de terres - étaient encore stockés en installations dédiées ou valorisés en remblayage de carrière. Dans ce contexte, la réutilisation des terres excavées entre chantiers répond à un triple enjeu: valorisation des déchets, substitution de la demande en matières premières et optimisation des distances de transport et des émissions de gaz à effet de serre associées. Traçabilité et connaissance de la qualité chimique des sols sont les prérequis au développement de la filière.

OBJECTIFS VISÉS ET PÉRIMÈTRE

La réutilisation des terres excavées en tant que matériau de remblai alternatif sur des projets d'aménagement requiert aujourd'hui des études de compatibilité chimique au cas par cas entre les sites donneurs et receveurs. Le projet GeoBa-Pa propose de déterminer les teneurs en éléments chimiques habituelles dans les sols de la vallée de la Seine. Ainsi, le projet GeoBaPa a pour objectif de simplifier les études de faisabilité environnementale des opérations de déblai - remblai en établissant le référentiel des valeurs de fond caractéristiques des sols et sous-sols franciliens et normands. Indirectement, le projet vise également à sécuriser ces opérations en leur fournissant un cadre transparent adapté aux pratiques de terrain.

APPORTS De l'ami au projet

L'AMI facilite l'accès aux données d'études de sol disponibles sur le territoire ainsi que les collaborations avec les aménageurs publics de la vallée de la Seine, futurs utilisateurs prioritaires de ce référentiel.

MÉTHODE









Une première phase exploratoire a permis d'établir une méthodologie de construction de valeurs de fond sur les sols adaptée au territoire de la vallée de la Seine. En 2018, l'équipe projet a testé cette méthodologie sur une zone pilote et expérimenté l'utilisation des résultats pour la valorisation des terres avec des maîtres d'ouvrage volontaires. En 2019, le dispositif scientifique d'étude des sols a été déployé sur l'ensemble du territoire de la vallée de la Seine. En 2020, les acteurs du territoire seront accompagnés dans la prise en main des résultats pour favoriser l'économie circulaire des terres excavées sur les chantiers de construction.

DISPOSITIF TECHNIQUE

- Collecte de données d'analyse de sols auprès de maîtres d'ouvrage franciliens et normands
- Acquisition de données d'analyses de sol complémentaires par échantillonnage
- Analyse statistique des données
- Sensibilisation de la chaîne d'acteurs impliquée dans la gestion des déblais et implication des professionnels

RÉSIIITATS

Production d'une cartographie des sols de la vallée de la Seine associée à des seuils de réutilisation des terres excavées portant sur 15 composés de référence décrivant la qualité chimique habituelle des sols. Les seuils établis permettent de garantir la protection de la qualité des sols tout en élargissant les potentiels de réutilisation des déblais comme alternative à leur mise en décharge.

K L'AMI est un levier formidable pour assurer un transfert réel des résultats scientifiques du projet vers les professionnels pertinents, les donneurs d'ordre et les décideurs politiques. Grâce à un partenariat ancré dans le territoire, l'AMI tisse des liens entre projets et garantit aux travaux réalisés crédibilité et retombées économiques. »

> Mme Coline Eychène Cheffe de projet

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ



- Rôle pionnier du projet dans la construction d'une méthodologie à l'échelle territoriale.
- · Vocation opérationnelle forte et exemplaire
- · Stratégie d'économie circulaire des ressources minérales chez les métropoles de la vallée de la Seine et besoin de planification urbaine fine

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet : soltracing.eu/appel-aexperimentation-fond-geochimique/

CONTACTS /

Mme Coline EYCHENE 06 31 01 88 20 c.eychene@soltracing.fr

HINTERLAND INTERNATIONAL SEINE AXIS



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « la transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 4 « les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

OPAL Research

PARTENAIRES DU PROJET

- Caux Seine Développement
- Seine Port Union

COÛT TOTAL

655000€

AIDE TOTALE

180,000 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2020

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- trafic 2017 via le port du Havre: 2,9 M EVP (+13%).
- trafic 2017 via Rotterdam : 13,7 M EVP (+11%).



PRÉSENTATION DU PROJET

Les travaux menés dans le cadre du projet de R&D HISA visent à favoriser le développement d'un système de transport de marchandises, dans la vallée de la Seine, innovant et performant pour une meilleure transition écologique et une meilleure valorisation de l'activité économique. Seront sollicités pour cet enjeu les apports fondamentaux des sciences économigues afin de mesurer la valeur ajoutée interrégionale générée par la mise en place d'offres de services novatrices utilisant le transport ferroviaire et à la voie d'eau intérieure.

HISA répond par l'impulsion d'une dynamique d'activités nouvelles via les modes alternatifs à la route. Celui-ci passera par la mise en place de nouveaux process de production intégrant les caractéristiques du ferroviaire et du fluvial pour l'optimisation des flux sur ce corridor de transport.

HISA s'inscrit pleinement dans les objectifs fixés par le Schéma de Développement et le Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions de la Vallée de la Seine. Cette recherche d'une évolution de la demande de transport de marchandises, en faveur d'un recours aux modes alternatifs à la route, implique des innovations soutenues par la puissance publique

- Sur le volet logistique des industriels-distributeurs
- et sur des stratégies d'implantation géographique des firmes

et ce, afin de limiter la dépendance à la route.

Avons-nous une idée, ne serait-ce qu'approximative, de l'étendue de l'hinterland des ports de la vallée de la Seine, chiffres à l'appui? Pouvons-nous expliquer la volatilité toujours plus grande des flux de marchandises transitant par les ports de la vallée de la Seine? Avons-nous les moyens d'agir sur cette évolution de la demande de transport de marchandises? Parvenons-nous à identifier rapidement les déterminants de la demande de transport de marchandises? Cherche-t-on à mettre en place une stratégie globale favorable à chacune des filières industrielles auxquelles les ports sont au service?

OBJECTIF GÉNÉRAL

Le projet HISA porte sur la transition vers des solutions durables pour le transport des marchandises alternatives et complémentaires au mode routier.

Ce projet d'étude stratégique, collaboratif entre chercheurs et décisionnaires de l'Axe Seine, a pour triple objectif:

- D'abord, de conforter la création de valeur pour les marchandises qui transitent sur l'axe Seine en développant un projet de territoire cohérent et économiquement performant dans l'hinterland.
- Puis, de développer les services et facilités logistiques sur un axe résilient au changement climatique pour offrir aux importateurs/exportateurs des alternatives françaises aux « northern range » par gamme de services transport (vrac, EVP, etc.).

· Enfin, l'étude entend analyser la nouvelle donne internationale avec des ouvertures de voies maritimes et ferroviaires que sont la voie arctique, le canal Seine Nord et les nouvelles Routes de la soie.

VERROUS IDENTIFIÉS

· Absence de méthode qui délimite l'hinterland portuaire selon la nature des marchandises en transit.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

L'originalité de la démarche du projet HISA est de centrer son approche sur les acteurs économiques de la vallée de la Seine, et de regarder avec eux leurs critères de choix dans l'analyse qu'ils font de leurs implantations logistiques, des arbitrages de flux et de modes de transport. La réplicabilité de la méthodologie de recherche est prioritaire, afin de pouvoir dupliquer le modèle sur d'autres axes (Rhône, Rhin, etc.). Le premier constat est qu'un raisonnement sur la marge et la valeur ajoutée semble tout à fait pertinent et complémentaire aux approches plus classiques sur le chiffre d'affaires, le nombre d'EVP ou les tonnes-kilomètres. C'est donc dans le cadre de cette approche « entreprise » que la réflexion et la vision générale du projet HISA se font. Il s'agit là de mesurer la performance des filières soumises à concurrence, et plus globalement de leur pérennité dans la vallée de la Seine. Ce sera également une opportunité pour proposer de positionner des flux de différenciation à fortes marges pour que la vallée de la Seine ne soit pas l'aboutissement d'un effet « tunnel » traditionnellement rencontré dans les corridors, mais un espace favorable pour l'activité industrielle et la création de valeur.

• Absence d'une approche par flux captifs et non-captifs

Nombreux sont les travaux établissant un lien entre le port, son avant-pays maritime et son arrière-pays. Mais ces écrits scientifigues ne permettent pas aux acteurs portuaires, et notamment aux dirigeants des ports et à la puissance publique en général, de poser une stratégie pour consolider, renforcer, voire élargir l'hinterland.

• Inexistence de travaux sur ces thématiques combinant les apports fondamentaux des sciences économiques, des sciences de gestion, de la géographie, de l'aménagement du territoire et des systèmes d'information.

Il est nécessaire de développer des travaux académiques en recherche appliquée et non exclusivement en recherche fondamentale, sur la relation entre l'économie territoriale, les systèmes de transports de marchandises, l'espace portuaire et l'organisation de la chaîne logistique globale.

L'application des modèles sera proposée aux industriels et décideurs territoriaux sur deux sites de l'hinterland représentatifs des mouvements d'UTI : Lillebonne et Gennevilliers.

SOLUTIONS DÉVELOPPÉES

À l'aide d'un état de l'art approfondi et de verrous clairement identifiés, le projet HISA applique sa recherche et la focalise sur les deux grands objectifs déjà identifiés:

- la consolidation de l'hinterland des ports de la vallée de la Seine pour les flux captifs d'une part,
- et de l'autre l'extension à l'international de leur hinterland pour certains flux

Pour ce faire, un consortium a été mis en place, assez naturellement compte tenu des relations existantes entre les partenaires, afin de mener un projet de recherche appliquée. À cela s'ajoute la complémentarité entre les partenaires permettant de développer un projet pluridisciplinaire sur la relation entre les ports et leur hinterland. Il intègre la supply chain dans des approches traditionnellement plus macro-économiques.

CONTACTS /

Porteur du projet: contact@opal-research.com

LES FREINS ET LEVIERS AU DÉVELOPPEMENT DES GRANULATS RECYCLÉS

PRÉSENTATION DU PROJET



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « la transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

PORTEUR DU PROJET

UNICEM NORMANDIE

PARTENAIRES DU PROJET

- FRTP Normandie
- CERC Normandie
- ARE BTP
- Régions Normandie et Île de France
- ADFMF
- DREAL Normandie

COÛT TOTAL

68 400 €

AIDE TOTALE

47800€

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- Taux de valorisation = 78 %
- Taux de couverture des besoins par le réemploi et recyclage = 17 %
- Chiffre clé



Organisation professionnelle pour les entreprises de production de matériaux de construction, l'UNICEM dispose d'une expertise en matière d'observation des flux de granulats naturels et recyclés. C'est ainsi qu'elle a constaté que la comptabilisation de granulats recyclés était incomplète, les sources d'informations sur le sujet nombreuses et différentes et enfin que le développement des granulats recyclés était différent en fonction des territoires étudiés.

PÉRIMÈTRE ET ENJEUX

Aussi l'UNICEM a-t-elle lancé le projet sur l'ensemble de la Normandie, ainsi que sur une partie de l'Île-de-France en aval de Paris, les interactions en matière de gestion des déchets inertes étant importantes entre les deux régions. Partant du constat que l'Ile-de-France, pauvre en ressources naturelles, a un taux de recyclage relativement élevé en comparaison des départements de l'ouest de la Normandie, elle a recherché ce qui explique ces différences de taux de recyclage et la quantité de granulats recyclés étaient différents.

OBJECTIFS

Les objectifs du projet étaient de :

- Mettre en commun les différentes sources d'information
- Identifier les critères sur lesquels le développement du recyclage peut être analysé
- Proposer des pistes pour développer le recyclage
- Faire prendre conscience que le granulat recyclé vient compléter une panoplie d'autres natures de matériaux naturels ou alternatifs.

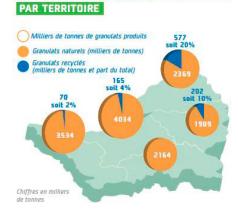
APPORTS DE L'AMI

L'AMI a permis à l'UNICEM d'être fédérateur sur le sujet et d'associer de nombreux partenaires. Il a facilité la prise de contacts avec des acteurs de la Région Île-de-France. Enfin, le soutien financier de l'AMI a permis le recrutement d'une personne pour faire face à une charge de travail conséquente.

LES FREINS ET LEVIERS AU DÉVELOPPEMENT DES GRANULATS RECYCLES

La mise en cohérence des différentes sources d'informations a permis de quantifier de façon quasi exhaustive la quantité de granulats recyclés produits sur le territoire étudié par département.

LA PRODUCTION DE GRANULATS RECYCLÉS



FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Le projet a fédéré les acteurs autour de la question du recyclage des inertes du BTP. Il a facilité la compréhension du système d'approvisionnement en matériaux qui ne peut être généralisé à l'échelle d'un territoire.

Ce projet peut aisément être dupliqué à l'échelle d'une région, ou d'un département. Il nécessite toutefois une coordination rigoureuse des acteurs concernés.



Puis une étude qualitative confiée à la Cellule économique régionale pour la construction (CERC) Normandie a permis de mettre en évidence les critères sur lesquels il était possible de se reposer pour analyser le développement du recyclage. Enfin, une série de réunions de travail collaboratif a abouti à la réflexion de pistes d'actions pour développer le recyclage.

ETAT DES LIEUX DU RÉEMPLOI, DE LA RÉUTILISATION **ET DU RECYCLAGE**

• Réemploi: 1,4 Mt • Réutilisation: 0,5 Mt

• Recyclage: 3,7 Mt dont 2,7 Mt en Île-de-France et 1 Mt en Normandie

• Mat. Alternatifs: 0,9 Mt dont 0,7 Mt en Île-de-France et 0,2 Mt en Normandie

CRITÈRES D'ANALYSE **DU RECYCLAGE**

Géologique, Territorial, Sociétal, Économique, Réglementaires, Marchés (Impossible d'agir sur les deux premiers)

LE PLAN D'ACTIONS EST

bâti sur la diffusion d'informations et la sensibilisation des acteurs de la filière : Maitres d'Ouvrage; Maitres d'œuvre; entreprises

· La mise en place du plan d'actions est concrétisée par une association avec la FRTP (qui dispose d'outils techniques) dans le cadre de MATERRIO Normandie: Ce plan consiste en:une observation des flux, une information et sensibilisation sur l'utilisation des matériaux (le bon matériau, au bon endroit pour le bon usage) une labellisation des plateformes de recyclage (une recherche de réemploi et de traçabilité)

K Le projet porté par l'UNICEM Normandie a permis d'obtenir une vision partagée des enjeux autour des matériaux recyclés à l'échelle de la Région Normandie nouvellement créée. Ce travail collaboratif a été la première pierre d'un programme d'action ambitieux sur l'économie circulaire porté aujourd'hui par MATERRIO Normandie. »

Mme Chloé SAINT MARTIN

Ingénieure production durable, gestion et valorisation des déchets des entreprises

ADEME Normandie

CONTACTS /

Etienne Fromentin: 0235714362 etienne.fromentin@unicem.fr

LABEL 6PL

PERFORMANCES LOGISTIQUES DURABLES









AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « la transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 3 « la transition écologique des industries présentes sur le territoire »

PORTEUR DU PROJET

LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE

PARTENAIRES DU PROJET

- CLUB LOGISTIQUE DU HAVRE
- OPAL RESEARCH

COÛT TOTAL

910700 € (VTPE comprise)

AIDE TOTALE

455350€

ANNÉE DE LANCEMENT

2017

DURÉE

46 mois

BILAN EN CHIFFRES AU 31.12.2019

- 14 sites logistiques accompagnés dans un processus de labellisation
- 204 000 m2 d'entrepôts
- 300 actions d'amélioration sur les 5 domaines



PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet consiste à développer et déployer auprès des entreprises un label liant performances durables et :

- Référentiel RSE élaboré autour de 5 domaines conjoints: gouvernance de l'organisation, performance économique, Progrès social, respect de l'environnement, gestion de l'énergie.
- Labellisation a priori dès l'engagement de l'entreprise.
- Portail dédié pour communiquer, valoriser et capitaliser.
- Démarche d'accompagnement des PME et grandes entreprises sur l'axe Seine.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

- Mise en application des réglementations et normes de développement durable dans les activités logistiques des PME et grandes entreprises de plus en plus prégnantes.
- Renforcement de l'attractivité et des compétences logistiques de l'axe Seine.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Projet lancé en 2014 par LSN sur l'initiative du club logistique du Havre (phase 1) puis consolidé et déployé en Normandie (phases 2 & 3) avant le déploiement des accompagnements sur l'axe Seine confortant en parallèle une progression des ambitions à l'échelle nationale (phase 4 AMI).

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- Encourager et accompagner en phase 4 AMI, 36 entreprises dans leurs démarches d'amélioration continue de leurs performances (Plus de 700 actions attendues; plan de progrès sur 3 ans: 30 %, 60 %, 100 %).
- Consolider le processus du label et son modèle économique avec l'appui d'experts dont l'AFNOR au sein d'un comité scientifique.
- Anticiper l'extension nationale du label, au-delà de la performance de l'entrepôt, le rendre compatible avec les actions de réduction des émissions de CO2 dans le transport, étayer un modèle économique des zones d'activité logistique qui intègre l'environnement et la RSE.

APPORTS DE L'AMI

Le territoire interrégional vallée de la Seine représente un espace logistique de première importance. Il facilite l'accès des PME à la mise en œuvre d'une démarche RSE dans leurs activités logistiques. Cela permet de capitaliser sur les retours d'expérience, de renforcer la reconnaissance et la crédibilité du label 6PL et de préparer l'avenir, mais aussi de faire le lien avec d'autres projets pour être dans une approche systémique et efficace.

BILANS ET PERSPECTIVES

Déploiement national à partir de fin 2021.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

- Co-construction avec les entreprises. pragmatique et peu contraignant basé sur l'amélioration continue des performances.
- Animation d'échanges interaccompagnées entreprises partager et valoriser.
- · Intégration des bonnes pratiques et des normes existantes comme les ISO.
- · Incorporation dans le référentiel national RSE en logistique » présenté le 28 septembre 2018 dans le cadre de la stratégie nationale « France Logistique 2025 » et génération automatique de la déclaration de performance extra-financière Grenelle II (DPEF).
- Formalisationdel'accompagnement de labellisation (guide méthodologique, formation des auditeurs, grille de notation et du plan d'actions).
- Spécification du questionnement RSE à la logistique, simplification des critères existants et intégration de critères sur les flottes clientes et l'implantation.



RÉFÉRENTIEL 6PL **BASÉ SUR 5 DOMAINES**

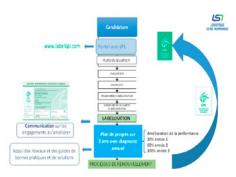
• L'audit est réalisé sur la base de 10 rubriques par domaine soit un total de 50 rubriques. Chacune est évaluée de 1 à 5. La note sert à mesurer, mais pas à communiquer.

Une fois le plan d'actions validé par le comité de labellisation, l'entreprise reçoit le label et peut communiquer sur ses engagements à s'améliorer sur 3 ans.

En moyenne, 20 actions retenues par entreprise (entre 13 et 25).

PROCESSUS DE LABELLISATION 6PL





EXEMPLE DE RETOURS POUR LES ENTREPRISES

- Captation de nouveaux marchés
- · Investissements importants dans la performance énergétique des bâtiments et dans les éclairages avec des retours sur investissement inférieurs à 3 ans
- Amélioration du climat social grâce à la mise en œuvre d'actions de protection de la biodiversité partagées par les col-
- Valorisation de la marque employeur

K Pour rendre visible notre engagement nous avons adopté un dispositif porté par Logistique Seine Normandie qui est très bien adapté au monde du transport et de la logistique, c'est le label « 6 PL -Performances Logistiques Durables ». C'est une démarche volontaire de notre part, qui nous permet d'identifier les points d'amélioration sur 5 axes. Nous avons été labellisés au mois de mars 2018, lors du salon du transport et de la logistique à Paris, le SITL. Ce label est une synthèse efficace et peu coûteuse de plusieurs normes, avant que nous allions vers l'ISO ou le statut d'opérateur économique agréé. Nous participons à la promotion de ce label, pour que d'autres s'engagent et qu'ensemble nous ayons un impact positif de plus en plus important »

Guillaume DUMOULIN

Responsable développement et coopérations

POUR FN SAVOIR PLUS /

Le site du projet : www.label6pl.com

CONTACTS /

Porteur du projet: 02.76.30.50.84

info@logistique-seine-normandie.com

COSMETIC VALLEY

Présentation et résultats

LIPACO - SEINE

LA LOGISTIQUE INTELLIGENTE : POUR UNE INDUSTRIE DE LA PARFUMERIE-COSMETIQUE COMPÉTITIVE ET CRÉATRICE DE VALEUR AU SEIN DE LA VALLÉE DE LA SEINE



ic Biernacki - région ni

AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « la transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

Axe 4 « les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

Cosmetic Valley

PARTENAIRES DU PROJET

- Mobis
- Normasys

COÛT TOTAL

687800€

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

24 mois

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

La filière parfumerie-cosmétique française, aujourd'hui leader mondial, est challengée à l'international:

- 3200 entreprises dont 80 % de PME
- 45 milliards d'€ de chiffre d'affaires
- 20 % des parts du marché mondial
- 2^{ème} contributeur à l'excédent commercial de la France
- · Premier exportateur mondial
- 250 000 emplois

ENJEUX ET OBJECTIFS

Un des leviers de compétitivité dans un contexte de forte concurrence internationale réside dans la transformation de la Supply Chain au sein des entreprises et d'une meilleure coordination entre les différents acteurs de la filière parfumerie-cosmétique (fournisseurs d'ingrédients, packaging, marques, distributeurs).

Le projet LIPACO-SEINE a pour objectifs de :

- permettre à l'industrie parfumerie-cosmétique de tirer profit de la transformation digitale, du potentiel de la donnée et des technologies émergentes en supply chain
- d'améliorer les processus supply chain grâce à la donnée
- d'accroître la compétitivité et la performance à l'export en déployant des supply chains intelligentes et durables

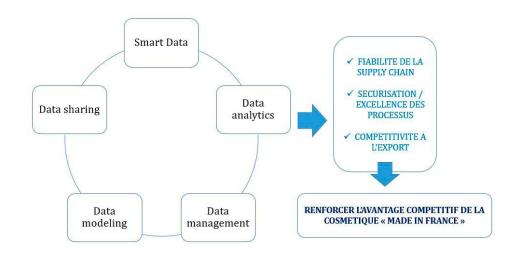
PRÉSENTATION ET RÉSULTATS



Socle numérique : solutions digitales, data sharing, bases de données décentralisées

LIPACO-SEINE

PERSPECTIVES



K Agir collaborativement en vue d'analyser, proposer et expérimenter des nouvelles solutions logistiques, Il s'agit de faire émerger un nouveau supply chain design au sein de la filière parfumerie-cosmétique autour de la donnée et du digital... »

Dr. Jérôme VERNY

Directeur de l'Institut de recherche MOBIS

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Le périmètre géographique du projet LIPACO-SEINE porte sur la Vallée de la Seine comme la plus grande zone de concentration au monde des acteurs de la parfumerie et de la cosmétique.

Le projet pourra faire bénéficier le territoire de la Vallée de la Seine de ses effets induits: diffusion de connaissances nouvelles en logistique, création de nouveaux emplois, de nouveaux métiers « logistique intelligente et économie numérique ».

FOCUS

Le projet LIPACO-SEINE a pour ambition de tester de nouvelles approches en termes de logistique innovante et de gouvernance intelligente de la supply chain de la filière cosmétique en vue de renforcer sa compétitivité.

Face aux enjeux de compétitivité de l'industrie de la Parfumerie-Cosmétique en France, à la prise de conscience de l'importance de la supply chain, la donnée doit être placée au cœur des projets de R&D.

Le projet LIPACO repose sur la donnée, son partage, sa valorisation et son interopérabilité entre les acteurs de la filière Parfumerie-Cosmétique. Ce projet de R&D vise à imaginer une organisation performante des flux grâce à un nouveau supply chain design basé sur la une gestion intelligente de la donnée.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site de Cosmetic Valley: : http://www.cosmetic-valley.com/

CONTACTS /

Cosmetic Valley - Florence Clouard: 0649247932 floclouard@yahoo.fr

PROJET OLICO-SEINE

PRÉSENTATION DU PROJET

















Axe 1 « Transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

Axe 2 « « Équipements de transport, mobilité »

PORTEUR DU PROJET

IFSTTAR Laboratoire SPLOTT

PARTENAIRES DU PROJET

- Cerema
- · Chambre d'Agriculture Normandie
- ABN
- Ruche qui dit Oui!
- AEU Ville de Paris

COÛT TOTAL

506435€

AIDE TOTALE

271342€

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

30 mois (24 + avenant)

BILAN EN CHIFFRES

- 180 enquêtes sur les organisations logistiques
- En moyenne 8,5 heures/ semaine consacrées aux livraisons sur les exploitations CCAP
- Usage de www.logicout. fr (décembre 2019): 210 comptes créés, plus de 5000 calculs effectués (Cf cartes)



Évaluer la performance des circuits

CONTEXTE **GÉNÉRAL ET LOCAL**

· Fort engouement pour les circuits courts

OLICO-Seine (Organisations Logistiques

Intelligente des Circuits Courts en vallée

de la Seine) a analysé et évalué les or-

ganisations logistiques et le transport de

différents types de circuits courts dans les

régions Normandie et Ile-de-France.

- · Besoin de maîtriser les coûts du transport et de la logistique
- Problématique organisationnelle sur les fermes, enjeux pour la collectivité (GES, polluants...)

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

- · Vallée de la Seine (échelles décret, régions administratives et régions agricoles)
- 6 terrains d'étude (voir carte) et 180 enquêtes sur les exploitations en circuits courts

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

• Produire de la connaissance sur les pratiques de distribution de produits alimentaires en circuits courts

- courts en vallée de la Seine
- · Accompagner les agriculteurs via un outil de calcul des coûts

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Financement, suivi de projet, conseils, accompagnement, diffusion/communication autour de l'outil logicout

DESCRIPTION **DE LA MÉTHODE**

Économie, géographie. Enquêtes qualitatives. Méthode d'évaluation des coûts économiques et environnementaux (Cerema)



PROJET OLICO-SEINE

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Application web de calcul des coûts gratuite

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Caractère exemplaire du projet et conditions de reproductibilité dans la Vallée de la Seine

Outil de calcul des coûts permettant d'identifier les trajets non rentables. Pistes à creuser: impact de son usage sur la durabilité des transports en circuits courts

Appropriation du projet par d'autres territoires de la vallée de la Seine

Le travail effectué en vallée de Seine a permis de solidifier la méthode de calcul et d'intégrer les spécificités des territoires. Néanmoins la méthode et la cartographie prennent en compte les caractéristiques individuelles et les trajets réels. Dès lors, son usage est possible dans l'ensemble de la France, voire à l'étranger (seule adaptation à réaliser: équivalence des valeurs tutélaires françaises pour

CF carte d'utilisation de Logicout.

De même, la formation mise en place en Normandie se développe dans d'autres départements.



RÉSULTATS

- 1 comité de gouvernance de logicout créé
- 180 enquêtes sur les organisations logistiques
- Usage de www.logicout.fr (décembre 2019): 210 comptes créés, plus de 5000 calculs effectués (Cf cartes)

BILAN ET PERSPECTIVES

- Une application web d'utilisation simple testée auprès des producteurs
- Une méthode de sensibilisation aux problématiques logistiques et de transport

Une offre de formation et d'accompagnement des agriculteurs pour des organisations plus durables:

http://www.chambre-agriculturenormandie.fr/nos-services/formation/ formation/actualites/optimiserma-logistique-en-circuit-court/

• Production de connaissance : Profils logistiques et de transport, Stratégies liées, Intérêt de la mutualisation, etc.

PERSPECTIVES

- · Usage des données générées pour produire de la connaissance territorialisée sur les circuits courts
- Analyse des impacts de cet outil sur la modification des organisations logistiques vers des pratiques plus durables
- Pérennisation de l'outil logicout >2020

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet:

www.logicout.fr

CONTACTS /

IFSTTAR:

gwenaelle.raton@ifsttar.fr

LE PARC LOGISTIQUE DU FUTUR ACTEUR D'UN DÉVELOPPEMENT **DURABLE DES TERRITOIRES**



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « La transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

PORTEUR DU PROJET

CEREMA

PARTENAIRES DU PROJET

- LSN
- NEOMA
- CESI
- Novalog
- ENSAM

COÛT TOTAL

494980 €

AIDE TOTALE

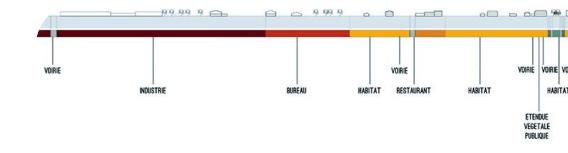
334260 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

24 mois



PRÉSENTATION DU PROJET

La démarche du projet vise à préfigurer la logistique « 4.0 » de l'axe Seine, à formaliser une méthodologie destinée aux acteurs économiques et de l'aménagement pour évoluer du principe de zone au concept de parc logistique et à s'orienter vers un immobilier logistique durable. Et enfin à la réalisation d'un support « commercial » de l'activité logistique Seine dans une logique de rayonnement européen et international.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

La logistique constitue un enjeu majeur à l'échelle de la vallée de la Seine. Elle doit pouvoir conforter sa robustesse à l'échelle locale, régionale, nationale et internationale.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

L'axe Seine grand gabarit parcourt l'Îlede-France et la Normandie jusqu'à sa façade maritime. Si elle doit répondre à des enjeux supra-territoriaux, la logistique doit également pouvoir nouer des fonctionnalités locales plus abouties.

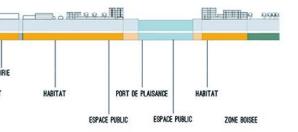
ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Il s'agit de rendre plus robuste et efficace la logistique à l'échelle de l'axe Seine. Pour y parvenir, il est proposé de mettre en perspective l'axe Seine à l'échelle monde, d'esquisser la logistique de demain dans ses process, avec l'appui des acteurs économiques (domaines/filières, robotisation, multi-modalité, sécurité, diversification des activités, distribution/ production ...), de préfigurer le parc logistique, en opposition à la zone logistique: lien au territoire (traitement des franges, des liens physiques, de la cohabitation des usages, etc.), espace support pour la ville (énergie par exemple), avec un bâtiment logistique durable (évolutif, recyclable, adaptable, etc.).

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

L'AMI permet de fédérer des acteurs économiques, des acteurs de l'aménagement et le monde de la recherche autour des domaines de la logistique (et ses process) et de l'aménagement.

LE PARC LOGISTIQUE DU FUTUR ACTEUR D'UN DÉVELOPPEMENT **DURABLE DES TERRITOIRES**



FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

La démarche projet vise à proposer trois guides méthodologiques, qui seront mis à disposition des territoires, des acteurs de l'aménagement, de l'immobilier logistique, et économiques.

Appropriation du projet par d'autres territoires de la vallée de la Seine

Les porteurs de la démarche, le Cerema et ses partenaires, et notamment LSN, ont vocation à poursuivre leur accompagnement auprès des territoires de l'axe Seine, au-delà de la durée du présent AMI et à assurer la diffusion des process établis.



DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

En terme de méthodologie, il est proposé d'adosser la méthodologie sur deux expérimentations dans chacune des deux régions pour la dimension parc logistique du futur et par la mise en place d'une instance collaborative avec les acteurs économiques pour circonscrire la logistique 4.0 vue par le territoire, et ce, avec l'appui d'experts et de chercheurs spécialisés dans le domaine de la logistique et de l'aménagement

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

La gouvernance de la démarche s'articule autour d'un comité de pilotage, d'un comité technique, de temps de travail avec les acteurs économiques (instance collaborative) et de l'appui d'un comité scientifique.

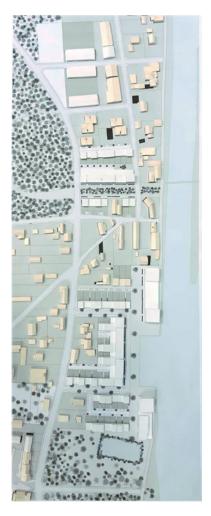
RÉSULTATS

Les résultats attendus concernent principalement l'élaboration de trois documents guides concernant respectivement le parc logistique et son territoire un lien à construire, le parc logistique et un immobilier logistique durable, et la construction de la logistique 4.0 Seine. Il est également prévu d'élaborer une plaquette visant à faire connaître l'offre logistique.

BILAN ET PERSPECTIVES

Partager le travail conduit avec l'ensemble des acteurs des régions Ile-de-France et Normandie, améliorer et rendre plus lisible l'offre logistique Seine, mieux circonscrire la logistique Seine de demain, inscrire le parc logistique du futur dans une démarche durable, et améliorer l'insertion du parc logistique dans le territoire.

Ouvrir les formations de l'architecture aux questions logistiques, domaine encore peu investi par les écoles sur le plan national.



ENSAM - MAQUETTE -EXPÉRIMENTATION LE PARC LOGISTIQUE ET SON TERRITOIRE DÉCEMBRE 2019 - VAL D'HAZEY **GAILLON**

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du CEREMA:

http://www.cerema.fr/fr

CONTACTS /

Porteur du projet: 02 35 68 88 85 Gaelle.schauner@cerema.fr

PROBOIS

PRÉSENTATION DU PROJET



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « La transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

PORTEUR DU PROJET

ProfessionsBois

PARTENAIRES DU PROJET

- FCBA
- ManuBois
- Cuiller Frères
- FBF
- FNB
- Francîlbois

COÛT TOTAL

225910€

AIDE TOTALE

144188 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2018

DURÉE

25 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 1 expérimentation de transport en bois de charpentes
- Plusieurs tests de résistance de produits contrecollés hêtre.



- Etude de la faisabilité de l'approvisionnement des chantiers de construction franciliens en produits bois normands par voie fluviale.
- Etude du développement de produits constructifs à partir de bois feuillu normand (hêtre).

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

Depuis quelques années, la construction d'immeubles d'habitation, tertiaires ou industriels en bois montre un fort développement. Les Jeux Olympiques de 2024 et la construction du village olympique offrent une opportunité de mettre en valeur les matériaux biosourcés dont le bois sera le principal ambassadeur. Un des objectifs est de faire de la filière bois française un acteur majeur de la construction en réalisant 40 ouvrages dont 314000 m2 de bâtiments neufs, 100 % bois en dessous de R+8 et des solutions mixtes en filière sèche au-delà de R+8.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Le périmètre du projet englobe les régions Normandie et Île -de-France.

La Normandie rassemble les entreprises de construction bois, les fournisseurs et industriels de la première transformation, les entreprises et infrastructures de transport et de logistique. L'Île-de-France propose des plates-formes multimodales, des entreprises de construction, de maîtres ouvrage et maîtres d'œuvre.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- Développer la filière Construction bois et l'usage du bois d'origine France.
- Etudier la faisabilité du transport fluvial des points de vue économique, environnemental et technique.
- Démontrer la faisabilité de matériaux de construction de qualité en bois feuillu (hêtre).

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

L'AMI apporte une dynamique de collaboration interrégionale renforcée entre ces territoires et surtout entre les entreprises de l'aval et de l'amont du fleuve. Les expérimentations entre mariniers et charpentiers, entre les différents acteurs de la vallée de la Seine leur permettent d'apprendre à se connaître et à travailler ensemble sur des objectifs communs: valoriser les produits bois feuillus de la Normandie e, valoriser l'usage de la Seine pour le transport de matériaux préfabriqués de construction bois.

Transport fluvial de préfabriqués bois:

Des expérimentations de massification et de transport d'éléments préfabriqués de construction bois avec différentes techniques (conteneur, panier, flat rack, roulier) vont être testées. Leurs résultats seront comparés avec le mode routier classique, selon des indicateurs économiques, sociaux (ETP), de délai, environnementaux.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Le CRITT T&L du Havre est chargé de l'état des lieux des zones de production, des zones de consommation et des conditions de transport actuels. Il définira ensuite un schéma logistique de report des flux existants vers l'axe fluvial.

En parallèle des tests grandeur nature ont lieu par l'intermédiaire du dispositif PARM soutenu par la Région Île-de-France, ils doivent donner de l'information sur la faisabilité technique et permettre de remplir les grilles d'indicateurs.

DÉMARCHE COMPLÉMENTAIRE À L'AMI (DISPOSITIF PARM DE VNF SOUTENU PAR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE)

Transport fluvial de préfabriqués bois :

Si la faisabilité d'un ou plusieurs modes et techniques de transport fluvial est validée, le transfert de produits de la route vers l'axe Seine, de l'aval vers l'Île de France, pourra avoir un impact considérable sur les territoires concernés, tant du point de vue social, environnemental que sociétal.

D'autres marchandises, jusque-là cantonnées au routier, pourraient s'y intéresser.

Un nouveau réseau de coopération entre les régions, entreprises de Normandie et d'Ile de France se met en place, lieu d'échanges de savoirs, de matériaux, d'innovation.

Appropriation du projet par d'autres territoires de la vallée de la Seine : la Seine en amont de Paris ainsi que d'autres régions traversées par des grands axes fluviaux pourraient s'approprier ces résultats.

HAROPA et VNF deviennent partie prenante de ce projet, apportant leurs savoirs en matière de transport et logistique fluvial, leurs connaissances des territoires et des accès, des techniques et dessertes, permettant ainsi d'élargir les champs des possibilités.

RÉSULTATS

L'état des lieux est en cours de finalisation

Un test de chargement, transport et déchargement a eu lieu les 2 et 5 décembre 2019, avec des charpentes dans des paniers chargés sur un automoteur.

BILANS ET PERSPECTIVES

Transport fluvial de préfabriqués bois:

Un seul test, avec une seule technique et un seul produit, n'est pas pertinent. Des expérimentations de massification et de transport d'éléments préfabriqués de construction bois avec différentes techniques (conteneur, panier, flat rack, roulier) vont être menées. Le bilan comparera les résultats de ces expérimentations avec le mode routier classique, selon des indicateurs économiques, sociaux (ETP), de délai, environnementaux. Nous lançons un appel à candidatures auprès des entreprises pour mettre en place d'autres expérimentations, avec d'autres techniques.

Ce projet met en évidence le déficit de culture commune entre mariniers et constructeurs bois. Une acculturation progressive devra avoir lieu pour que les techniques et les usages deviennent parfaitement partagés.

Chercher les meilleures performances des produits contrecollées à base de hêtre à prix compétitif sans concurrencer la filière résineuse. Ces nouveaux produits seront complémentaires avec ceux existants.

DESCRIPTION DU **DISPOSITIF TECHNIQUE**

Après une démarche de caractérisation du bois massif, les partenaires travaillent sur la fabrication industrielle et la caractérisation de produits lamellés collés dédiés aux marchés de la construction bois.

CONTACTS /

ProfessionsBois: 02 35 61 55 59 abablon@professionsbois.com

UN NOUVEAU RÉSEAU DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES MULTIMODALES DANS LA VALLÉE DE LA SEINE « POUR UN RER MULTIMODAL FRET »



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « maîtrise des flux et des déplacements »

PORTEUR DU PROJET

Samarcande TLT

PARTENAIRES DU PROJET

- AURH
- Agence Daquin-Ferrière
- European TK Blue
- Logicités
- Transversales
- VB Conseil

COÛT TOTAL

295 750 € (coût initial)

AIDE TOTALE

216 450 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2017

DURÉE

29 mois



PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet propose une offre de transport multimodale ferroviaire et fluviale, permettant de faire circuler des marchandises dans le cadre d'une chaîne plus intégrée, par exemple du port au magasin, fonctionnant moins en silo qu'actuellement. Ce modèle valorise la multimodalité grâce à des solutions souples (convois de barges sécables, trains de conteneurs ou de caisses mobiles urbaines), proposant des lignes avec arrêts programmés, permettant de charger ou décharger des unités de transport intermodal (UTI), des véhicules, voire du vrac, à l'image de ce que propose le RER pour les voyageurs. Outre le développement de solutions intermodales, les stations sont conçues pour être des lieux de valorisation logistique en permettant de développer des prestations à valeur ajoutée autour du stockage des marchandises, de nouvelles fonctionnalités logistique, des opérations de logistique urbaine, etc...).

CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

Le développement considérable du système logistique de la vallée de la Seine et notamment de l'Ile-de-France, l'absence de développement spatial cohérent de l'offre immobilière, l'insuffisante pénétration des ports de la Basse-Seine dans le marché francilien, la part notablement insuffisante des modes alternatifs dans la logistique du territoire, nécessitent une démarche systémique et la mise en place d'expérimentations et de projets novateurs, mais ancrés dans la réalité de la logistique des opérateurs économiques. L'articulation et la coordination des politiques des collectivités concernées sont essentielles.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

L'ensemble du territoire de la vallée de la Seine, du Havre à la Bourgogne, est concerné, il peut s'étendre à des territoires voisins (Oise, Eure et Loir). L'espace d'étude est structuré par le réseau de voies navigables et le réseau ferroviaire.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

- Intégrer la multimodalité dans les supply chains des principales filières industrielles et commerciales.
- Renforcer l'intégration des ports de Rouen et du Havre dans le système logistique francilien
- Mieux organiser la logistique dans la vallée de la Seine, favoriser la plateformisation et réduire le mitage territorial et l'étalement urbain.
- Rééquilibrer la logistique de la vallée de la Seine vers l'Ouest en renforçant le rôle logistique de la Basse-Seine.
- Désaturer la route et transférer vers la voie d'eau et le rail.
- Intégrer les modes alternatifs dans le développement de la logistique urbaine.



UN NOUVEAU RÉSEAU DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES MULTIMODALES DANS LA VALLÉE DE LA SEINE « POUR UN RER MULTIMODAL FRET >

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

L'AMI a permis de proposer une vision systémique du système logistique local et d'identifier les interdépendances entre acteurs et territoires, ainsi que la nécessité de travailler en même temps avec les acteurs des supply chains et les décideurs publics qui ont un rôle pilote et catalyseeur pour mieux articuler l'offre et la demande.

Transport fluvial de préfabriqués bois:

Des expérimentations de massification et de transport d'éléments préfabriqués de construction bois avec différentes techniques (conteneur, panier, flat rack, roulier) vont être testées. Leurs résultats seront comparés avec le mode routier classique, selon des indicateurs économiques, sociaux (ETP), de délai, environnementaux.

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

La méthode a consisté en une analyse de l'offre et de la demande (plusieurs dizaines d'acteurs rencontrés) en matière de logistique multimodale, en la compréhension des besoins des différents acteurs et en la mise en place d'un système virtuel d'offre multimodale irrigant le territoire d'étude et permettant une desserte fine.

Ce système baptisé « RER multimodal fret » est en même temps disruptif et incrémental. Il a été conçu en prenant en compte la réalité économique et logistique du

territoire, en analysant les supply chains à l'oeuvre pour 9 filières économiques et comprendre l'intérêt ou non d'une intégration d'un maillon intermodal dans leurs chaines logistiques.

Il a pris en compte l'offre de transport existante et les avancées en matière de techniques multimodales ferroviaires et fluviales (par exemple les nouveaux types de barges fluviales Watertruck ou Zulu), l'offre foncière multimodale disponible ou programmée, les projets existants et qui pourraient être intégrés dans le système (comme Chapelle International).

Le modèle est, in fine, présenté, explicité et modélisé au travers d'une offre-type d'une liaison fluviale avec arrêts intermédiaires et correspondances entre Le Havre et Montereau (et inversement) et une liaison ferroviaire entre Le Havre et Sénart.

Un schéma général du réseau des sites multimodaux est présenté.

RÉSULTATS

Ci-dessous une représentation d'une nouvelle chaîne multimodale qui permet une relation entre le port du Havre et/ou les sites de production ou de valorisation logistique de son aire d'influence, le transfert vers le rail via un chantier de transport combiné, l'acheminement jusqu'à un chantier au Sud de l'Ile-de-France, puis une desserte terminale classique vers des plates-formes logistiques, voire moins classique au travers de la livraison directe jusqu'aux points de vente au cœur de la métropole via une plate-forme multimodale urbaine.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Le modèle proposé est bien sûr reproductible sur le territoire de la vallée de la Seine sur d'autres liaisons et sur d'autres sites que ceux présentés dans les deux modèles fluvial et ferroviaire.

Il peut être développé sur des relations entre la vallée de la Seine et d'autres territoires (par exemple entre les Hauts de France ou Auvergne-Rhône-Alpes et Paris), mais également sur d'autres territoires denses générant d'importants trafics de marchandises maritimes et/ou des infrastructures ferroviaires ou fluviales adaptées.



CONTACTS /

Porteur du projet : 0144717710 nmattiuzzo@samarcande.fr

SEDIBRIC



VALORISATION DE SÉDIMENTS EN BRIQUES ET TUILES



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « La transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

Axe 4 « les filières industrielles »

PORTEUR DU PROJET

Grand Port Maritime du Havre

PARTENAIRES DU PROJET

- CIRCOE
- Mines Paris Tech -Geosciences
- CTMNC
- Université Caen Normandie (ABTE)
- Université Le Havre Normandie (LOMC)

COÛT TOTAL

près de 1 M€

AIDE TOTALE

0,7 M€

ANNÉE DE LANCEMENT

2018

DURÉE

24 mois

+ 9 mois de prolongation

BILAN EN CHIFFRES

• Projet en cours



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

En vallée de la Seine, les deux principaux ports maritimes (Le Havre et Rouen) draguent et immergent annuellement 6 à 7 millions de m3 de sédiments. La recherche de voies de valorisation pour réduire les volumes à immerger ou à stocker à terre répond à une obligation réglementaire.

Sur ce même territoire, l'industrie de la terre cuite consomme près de 0,85 million de m3 de matériaux de carrière, non renouvelables. L'utilisation de sédiments de dragages dans l'industrie de la terre cuite pourrait constituer une alternative à l'utilisation de matériaux de carrière, dans une logique d'économie circulaire et de pérennité de l'industrie.

La thèse soutenue fin 2015 par F. Haurine (CTMNC, MinesParisTech), sur la caractérisation et la valorisation des atterrissements d'argiles dans l'industrie de la terre cuite, a mis en évidence le potentiel d'utilisation des sédiments de dragage dans cette industrie. Le projet SEDIBRIC s'inscrit dans la continuité de ces trayaux.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Vallée de la Seine

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Définir les possibilités techniques et socio-économiques d'utilisation de sédiments de dragage provenant des ports du Havre et de Rouen par la filière des tuiles et briques sur l'axe Seine en mettant en place un pilote pré-industriel s'appuyant sur des produits en terre cuite fabriqués à une échelle réduite dans des fours dédiés.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Permettre de financer un projet pluridisciplinaire pour la recherche de filière de valorisation pour les sédiments de dragage.

Permet une implication des institutionnels à l'échelle de la Région Normandie sur la problématique des filières de Valorisation des sédiments de dragage (Région ADEME et DREAL Normandie) mais également une ouverture sur l'axe Seine vers Paris (DIDVS) au travers du suivi régulier des avancées du projet (COPIL)

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

Montage du projet autour de plusieurs thématiques (4 thématiques, 5 « chantiers »)

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

CHANTIER 1

Variabilité des gisements

Identifier les familles de sédiments dont la composition peut être facilement ajustée par des mélanges entre sites de dragage, avec des mélanges industriels ou des ajouts de dégraissants de façon à les rendre éligibles dans la filière des matériaux en terre cuite

• Sites identifiés, chantier réalisé à 100 %

CHANTIER 2

Évolution des sédiments à terre

Chantier en cours - résultats prévus fin du projet

Évaluer l'évolution des caractéristiques des sédiments sélectionnés lors d'un stockage intermédiaire en conditions naturelles et contrôlées, principalement la teneur en sel et la teneur en eau (seuils rédhibitoires pour l'industrie de la terre cuite)

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Appropriation du projet par d'autres territoires de la vallée de la Seine et au-delà possible au travers notamment des résultats attendus sur le projet et de l'appropriation par les autres GPM ou autre producteur de sédiment et les industriels de la terre cuite qui suivent le projet



CHANTIER 3

Fabrication et performances du produit fini

Chantier en cours - résultats prévus T2 2019

Valider à l'échelle pré-industrielle la valorisation des sédiments dans la fabrication des produits de terre cuite.

- · Caractérisation des sédiments,
- Formulation de compositions en accord avec la fabrication de produits de terre cuite
- Réalisation de produits à l'échelle réduite (briquettes)
- Évaluation des performances des tessons obtenus vis-à-vis de leurs usages possibles et de l'environnement.

CHANTIER 4

Etude socio-économique

Chantier en cours - résultats prévus T3 2019

Définir les conditions de marché pour la modification de l'approvisionnement en matières premières de l'industrie de fabrication des briques et tuiles.

- Évaluation économique de différents scénarios
- Appréciation de l'acceptation sociétale d'un produit partiellement ou totalement estampillé alternatif

CHANTIER 5

Pilotage du projet

Permettre la réalisation du projet dans les délais et le budget imparti : pilotage du planning, organisation des réunions, gestion des risques

Développer les partenariats avec les industriels pour faciliter la mise en œuvre et préparer la valorisation du projet

Mettre en place les actions de communication pour diffuser les résultats du projet.

CONTACTS /

GPMH:

02 32 74 74 57

frederique.bourdin@havre-port.fr

SIF SEINE

SERVICE D'INFORMATION FLUVIALE





AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 2 « transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises »

PORTEUR DU PROJET

Voies navigables de France ; HAROPA

PARTENAIRES DU PROJET

- Entreprises Fluviales de France (ex-CNBA et CAF)
- Cerema

COÛT TOTAL

600000 € HT

AIDE TOTALE

420000 € HT

ANNÉE DE LANCEMENT

2016

DURÉE

24 mois initialement (prolongation de 18 mois)

BILAN EN CHIFFRES

 Près de 90 consultations/ semaine depuis la mise en ligne du portail (données décembre 2019)



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

En 2016, les usagers de la voie d'eau, représentés par le CAF et la CNBA, ont sollicité Voies Navigables de France pour piloter un projet de SIF Seine avec le GIE HAROPA. Dans le contexte de la directive européenne 2005/44/CE régissant les standards en matière de SIF, VNF et HAROPA ont signé en 2017 une convention de partenariat afin de mettre en place un outil d'aide à la navigation et de gestion des infrastructures portuaires et fluviales.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

Le périmètre du SIF Seine s'étend sur l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit du bassin de la Seine:

- La Seine entre Le Havre et Nogent-sur-Seine,
- · L'Oise jusqu'à Compiègne,
- La Marne jusqu'à Bonneuil-sur-Marne

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Le SIF Seine vise à répondre à un triple objectif: améliorer la compétitivité économique, la performance énergétique et la sécurité du transport fluvial dans le premier bassin national (en termes de trafic fluvial).

Le portail va par conséquent offrir un accès différencié en fonction des besoins des utilisateurs (navigants, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.). Pour ce faire, les fonctionnalités et l'architecture du programme reposeront sur quatre grands piliers: la navigation, l'état du réseau, la sécurité et la multimodalité.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Apport financier en premier lieu (70 % de cofinancement CPIER), constituant également un levier de levée du budget pour ce projet. Apport en matière de pilotage du projet, car a permis d'accélérer la mise en œuvre de ce projet mais également de fédérer les acteurs du territoire (usagers, autorités portuaires).

Apport politique de la DIDVS dans le cadre des discussions avec EDF pour la reprise du socle applicatif du SIF Rhin Supérieur (www.e-ris.eu) développé par VNF et EDF.

SERVICE D'INFORMATION FLUVIALE - SIF SEINE



DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Le portail SIF Seine est désormais en ligne depuis le mois de juillet 2019. Accessible uniquement sur PC à l'adresse www.sif-seine. fr, le site diffuse un grand nombre d'informations telles que les avis à la batellerie, les niveaux d'eau, les hauteurs libres sous ponts, la disponibilité des ouvrages (écluses et ponts mobiles du Havre) ou encore le trafic aux écluses. Un mode connexion permet aux armateurs de disposer d'informations plus précises sur la localisation de leurs bateaux ou bien sur les heures d'arrivée à destination.

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Fort de la version PC et des modules développés sur la base du socle applicatif du portail SIF Rhin Supérieur, VNF prévoit de développer en 2020 une application mobile. Plébiscitée par les usagers, cette application SIF mobile permettra aux usagers d'accéder aux informations n'importe où (avec le mode hors connexion), mais aussi de profiter de nouvelles fonctionnalités collaboratives (signalement des incidents sur le réseau).



FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ

Se basant sur un socle applicatif unique avec le SIF Rhin Supérieur, le projet SIF Seine permet de mutualiser les développements et d'améliorer les SIF sur les deux bassins. Dans la perspective d'un portail SIF européen à moyen terme, d'autres bassins français expriment un vif intérêt à transposer les résultats du projet SIF Seine sur leur bassin. Les modules de calcul étant paramétrables et les interfaces réalisées selon les standards européens en vigueur, cette transposition est complètement faisable.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site du projet:

www.sif-seine.fr

CONTACTS /

Voies navigables de France: 01 83 94 44 68 vincent.morel@vnf.fr

TEVAC

TERRITOIRE D'EXPÉRIMENTATION VÉHICULE **AUTONOME ET CONNECTE EN VALLÉE DE LA SEINE**



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 3 du CPIER Vallée de Seine « Développement économique, enseignement supérieur et recherche »

PORTEUR DU PROJET

MOV'EO

PARTENAIRES DU PROJET

- ADFMF
- Région Normandie
- Région Ile-de-France

COÛT TOTAL

252000€

AIDE TOTALE

176400€

ANNÉE DE LANCEMENT

2017

DURÉE

24 mois

BILAN EN CHIFFRES

- · 280 acteurs cartographiés
- 10 territoires mobilisés
- 20 expérimentations identifiées
- 3 nouveaux cas d'usage proposés
- 5 établissements de formation reconnus
- 20 opportunités économiques et de financements identifiées
- 5 projets en cours de montage



PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet TEVAC, porté par le pôle de compétitivité MOV'EO, vise à conduire une étude détaillée de préfiguration d'un grand projet fédérateur en Vallée de la Seine pour expérimenter le véhicule autonome et/ou connecté.

CONTEXTE **GÉNÉRAL ET LOCAL**

La filière automobile-mobilité sur la Vallée de la Seine représente un poids important dans l'activité économique du territoire. Avec une accélération des changements et une dynamique de décloisonnement, c'est une filière en pleine mutation, particulièrement avec l'arrivée du véhicule autonome et connecté qui va transformer nos habitudes de mobilité et voir l'émergence de nouveaux usages et de nouveaux acteurs. Les enjeux sociétaux et économiques sont colossaux. C'est un sujet stratégique pour toute la filière qui doit expérimenter les solutions technologiques et en favoriser l'acceptabilité. C'est également stratégique pour les territoires qui doivent répondre aux besoins de mobilités des citoyens et qui ont donc un rôle essentiel à jouer dans la conduite des expérimentations. Par ses atouts géographiques, économiques, scientifiques et industriels, le territoire de la Vallée de la Seine offre un environnement approprié pour mettre en place des expérimentations grande échelle et en usage réel des technologies pour le véhicule autonome.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

En tant que pôle de compétitivité animant depuis plus de douze ans l'écosystème de la mobilité en Ile-de-France et Normandie, Mov'eo a développé une connaissance fine des acteurs du territoire. Avec TEVAC, le pôle réaffirme son rôle de facilitateur, de tiers de confiance et d'animateur pour générer des projets collaboratifs.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Soutien et suivi technique et financier du projet

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

TEVAC visait à réunir les conditions de réussite pour faire de la Vallée de la Seine un site d'expérimentation de premier plan, et d'en faire un territoire de pointe de l'innovation en mobilité, en:

- Fédérant les acteurs autour d'un projet d'ampleur en renforçant la dynamique collaborative pour soutenir et intensifier leur compétitivité
- Positionnant la Vallée de la Seine comme un territoire d'expérimentation unique



• Préparer la phase 2 (lancement des expérimentations) en définissant les objectifs, en priorisant les actions et en organisant les modalités de mise en œuvre

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

Pour atteindre ces objectifs, quatre grands chantiers ont été menés:

- Un large état de l'art et contextualisation du territoire
- Une analyse approfondie des forces des acteurs et des territoires
- Un travail collaboratif pour avancer ensemble sur de nouveaux cas d'usage
- Des actions de communication pour maximiser l'impact TEVAC et fédérer largement

RFSUITATS

- 1 benchmark international de 64 expérimentations
- 279 acteurs cartographiés en Vallée de la Seine qui travaillent sur le véhicule autonome et/ou connecté
- 10 territoires identifiés ainsi que leurs cas d'usage spécifiques pour le véhicule autonome
- 20 proof of concept menés depuis 2013 recensées en Vallée de Seine

- 5 établissements de formation reconnus dans le domaine du véhicule autonome et/ ou connecté
- +20 opportunités de financement des expérimentations, publiques ou privées
- 3 nouveaux cas d'usage identifiés grâce à des ateliers de travail collaboratif
- 9 retombées presse
- 6 événements publics pour présenter les avancées du projet
- 5 projets accompagnés et en cours de montage

BILAN ET PERSPECTIVES

TEVAC a permis de fédérer les acteurs innovants, de constituer une communauté d'excellence et de rapprocher les territoires. La richesse de l'inventaire montre que la Vallée de la Seine est déjà un territoire leader dans le développement et l'expérimentation des Véhicules Autonomes et Connectés. Les travaux menés dans TEVAC, ainsi que les recommandations formulées, sont une base solide pour le déploiement des futurs projets sur les nouvelles mobilités en Vallée de la Seine.

FACTEURS DE REPRODUCTIBILITÉ



Conditions de reproductibilité

Les résultats et recommandations de TEVAC sont publics et peuvent être utilisés par tous les acteurs concernés. Les travaux menés sont une base solide pour le déploiement des futurs projets sur les nouvelles mobilités en Vallée de

Actions de l'ADEME pour favoriser ce type d'action

POUR EN SAVOIR PLUS /

www.pole-moveo.org

CONTACTS /

Porteur du projet: 02 32 91 54 50 contact@pole-moveo.org

UPCYCLING, UNE RÉPONSE POUR LES INVENDUS ET INVENDABLES **DES ENSEIGNES DE MODE**



AMI « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET VALORISATION ÉCONOMIQUE »

Axe 1 « la transition vers une économie circulaire plus vertueuse en gestion des ressources naturelles »

PORTEUR DU PROJET

Tissons la solidarité

PARTENAIRES DU PROJET

- Marques de mode
- Nom: Contrat de confidentialité

COÛT TOTAL

112298€

AIDE TOTALE

49518 €

ANNÉE DE LANCEMENT

2019

DURÉE

12 mois

BILAN EN CHIFFRES

- 80 milliards de vêtements sont fabriqués chaque année
- 40 % des TLC collectés ne sont pas réutilisés
- 150 marques s'unissent et signent le Fashion Pact



CONTEXTE GÉNÉRAL ET LOCAL

Au G7 de Biarritz a été signé le Fashion Pact. Parmi les accélérateurs de l'économie circulaire figure le soutien à l'adoption de principes de circularité dans les marques de mode, avec notamment l'approvisionnement en matières premières régénératives, l'efficience des matériaux et le recyclage/upcycling. Il s'agit donc d'encourager à la fois le « design circulaire » et la réutilisation des matériaux et produits en fin de vie.

PÉRIMÈTRE ET ANCRAGE TERRITORIAUX

National

Ile-de-France

Normandie

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Aujourd'hui, en France, 40 % des textiles, linges, chaussures collectés ne sont pas réutilisés comme vêtements et doivent être recyclés comme matière. Le projet de Tissons la Solidarité est d'exploiter ce gisement comme matière pour permettre la création d'un nouveau vêtement. Il en est de même pour les « invendus » (anciens stocks) et « invendables » (produits défectueux) des enseignes qui sont aujourd'hui détruits pour la plupart.

Il s'agit donc d'étudier comment l'upcycling pourrait avoir sa place au sein de magasins de seconde main avec des prix adaptés à cette implantation. En effet, aujourd'hui l'upcycling fait partie de l'univers de la création avec des prix élevés.

La mutation du métier de couturière avec l'upcycling sera également étudiée.

APPORTS DE L'AMI AU PROJET

Apport financier pour l'étude et son expérimentation

UPCYCLING, UNE RÉPONSE POUR LES INVENDUS ET INVENDABLES DES ENSEIGNES DE MODE

Les couturières sont contentes de se lancer dans cette nouvelle expérience d'upcycling. Tout le monde s'accroche pour arriver à transformer des vêtements et leur donner un nouveau look. Elles trouvent ce projet très intéressant car ce n'est pas ce qu'elles font d'habitude, c'est différent de la retouche et de la customisation. Enfin les tâches effectuées leur permettent de comprendre la confection d'un vêtement. »

Caroline Portes

Présidente de Tissons la Solidarité

DESCRIPTION DE LA MÉTHODE

Une étude de marché sur l'upcycling, son développement et les emplois qu'il peut développer au sein de l'économie sociale et solidaire va être menée.



À PARTIR DE ROBE ET MATIÈRE TISSU

DESCRIPTION DU DISPOSITIF TECHNIQUE

En parallèle, une expérimentation est menée au sein des ateliers couture du réseau Tissons la Solidarité, notamment en Normandie.

Un travail sera réalisé sur une collection à partir des tendances Mode car ces produits sont introuvables dans l'offre de seconde main (les personnes donnant leurs vêtements à la fin de la saison).

Cette collection sera complétée par des tenues issues de création.

BILAN ET PERSPECTIVES

Création d'une bibliothèque d'upcycling

Analyse des axes qui fonctionnent le mieux en seconde main: les vêtements issus des tendances Mode ou de la créativité pure.

FOCUS

Fiche technique Produit qui décrit étape par étape la réalisation du vêtement.

POUR EN SAVOIR PLUS /

Le site de Tissons la Solidarité: www.tissonslasolidarite.fr/ #tissons-la-solidarite

CONTACTS /

Caroline Portes: carolineportes@hotmail.com

SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION MENÉE SUR LA PÉRIODE 2015-2018

Le cabinet Technopolis I Group et I Care & Consult a mené, entre septembre 2018 et juin 2019, une évaluation intermédiaire de l'AMI Transition écologique et valorisation économique.



Cette mission poursuivait plusieurs objectifs:

- Dresser le bilan de l'AMI, pour les éditions 2015, 2016 et 2017 pour: consolider les informations disponibles sur les projets, avec un niveau de détail équivalent ;
- · partager un niveau d'information identique auprès de l'ensemble des partenaires;
- identifier les différences entre les projets, afin de faciliter l'intervention des structures partenaires lors du suivi technique des dossiers;
- · disposer de documents support pour capitaliser et valoriser les retours d'expé-
- Evaluer le dispositif de l'AMI CPIER, de façon à pouvoir le faire évoluer.



L'évaluation a conclu que:

• l'AMI est globalement en phase avec les objectifs du schéma stratégique et de la fiche action 3.2 du CPIER de la Vallée de la Seine. Le caractère innovant des études et projets financés, ainsi que la reproductibilité des initiatives sur l'ensemble du territoire de la Vallée de la Seine et sur d'autres territoires, sont des problématiques clés dans le Schéma Stratégique, auxquelles les projets répondent bien.. La logique d'axes thématiques est particulièrement adaptée. Les objectifs de la fiche action sont ainsi suffisamment précis pour cadrer les projets candidats à l'AMI, tout en étant suffisamment ouverts pour permettre l'innovation. Les niveaux de financement sont bons, et le calendrier de l'AMI (financements versés pendant une durée de deux ans) est tout à fait adapté aux types de projets ou d'études financés.

- L'AMI CPIER a un positionnement unique permettant d'offrir un financement pour des projets spécifiques relativement amont. Que ce soit par le type de projet financé (études), son envergure ou les aspects transrégionaux, le dispositif propose des axes de différenciation importants et apparaît complémentaire avec les autres dispositifs existants.
- · L'AMI CPIER ressort comme le seul dispositif capable de financer des études d'envergure en Vallée de la Seine. En effet, les dispositifs existants ne permettent pas de financer des études portant sur plusieurs Régions. Il n'existe pas d'autre guichet de financement au niveau interrégional, que ce soit dans les régions concernées par l'AMI ou plus largement sur l'ensemble du territoire français.
- La valeur ajoutée de l'AMI CPIER se situe à trois niveaux: le périmètre géographique, les conditions de fonctionnement et les conditions de financement. Concernant son périmètre, la couverture de l'axe Seine et l'aspect transrégional ressort comme une indéniable valeur ajoutée de l'AMI par rapport à d'autres dispositifs de financement. Ce périmètre géographique s'avère adapté pour une majorité des projets soutenus. Concernant son fonctionnement, le dispositif est simple et souple, tant pour la sélection des projets que pour leur réalisation. Concernant son financement, l'AMI CPIER permet la réalisation d'études d'envergure, avec des montants et des taux de financement importants (entre 45 et 75 %, avec une moyenne à 65,8 %). Les autres dispositifs publics ont généralement un taux de financement maximum de 50 % pour ce type de projets.







- · Les projets financés bénéficient d'un bon niveau d'efficacité dans la mesure où les résultats attendus ont été atteints pour les projets achevés ou seront très probablement atteints pour les projets toujours en cours de réalisation. Néanmoins, si dans leur contenu les projets soutenus par l'AMI CPIER atteignent des résultats le plus souvent conformes aux objectifs, les travaux menés accusent dans certains cas des retards dans leurs processus de réalisation.
- Le dispositif de l'AMI CPIER est incitatif et permet de déclencher la réalisation de projets. Le suivi et l'accompagnement techniques des projets sont appréciés par la grande majorité des porteurs de projets lauréats mais certains freins liés au fonctionnement de l'AMI viennent parfois amoindrir l'efficacité du dispositif.
- Si les perspectives de déploiements opérationnels des projets soutenus par l'AMI ne sont pas systématiquement avérées, certains projets ont tout de même produit des solutions prêtes à être déployées de façon opérationnelle.
- Les impacts de l'action de l'AMI sont encore difficilement quantifiables à ce stade. d'autant plus qu'il s'agit de projets relativement amont qui n'ont pas encore été déployés opérationnellement. Néanmoins, à ce stade, il est possible de constater que les projets soutenus devraient avoir des impacts en termes de développement économique et de structuration de filières, ainsi que des impacts positifs sur la dynamique territoriale et sur l'environnement. Enfin, les effets attendus en termes de cohésion sociale et de santé sont pour l'instant limités.



www.vdseine.fr









