RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

Actualisation du cadre d'intervention « Zéro émission sur route » : Financement des bornes de recharge dans les copropriétés

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

Table des matières

1. CONTEXTE 3
2. DETAIL DES DISPOSITIFS 4
2.1. SOUTIEN AUX ACTIONS DE SENSIBILISATION, D'ACCOMPAGNEMENT ET D'ANIMATION DU TERRITOIRE SUR LA THEMATIQUE DES CARBURANTS ALTERNATIFS 4
2.1.1. Types de projets soutenus et exigences 4
2.1.2. Aide et contraintes financières 5
2.1.3. Critères de sélection 5
2.2. SOUTIEN AU DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES 6
2.2.1. Projets soutenus 6
2.2.2. Critères de sélection des projets 9
2.2.3. Pièces à fournir 9
2.3. SOUTIEN AU DEPLOIEMENT DE STATIONS GNV –MOBIGAZ 11
2.3.1. Objet de l'appel à projets 13
2.3.2. Caractéristiques des projets attendus et critères de sélection 14
2.3.3. Calcul et montant de l'aide 15
2.3.4. Processus d'instruction 16
2.3.5. Contacts 18
2.4. SOUTIEN AUX PROJETS INNOVANTS COUPLANT PRODUCTION ET DISTRIBUTION LOCALE DE CARBURANTS ALTERNATIFS 19
2.4.1. Projets ciblés 19
2.4.2. Aide et contraintes financières 19
2.4.3. Critères de sélection 20
2.5. AIDE A L'ACQUISITION DE VEHICULES UTILITAIRES PROPRES 21
2.5.1. Projets et bénéficiaires ciblés 21
2.5.2. Aide et contraintes financières 21
2.5.3. Conditions d'éligibilité 22
2.5.4. Engagements du bénéficiaire vis-à-vis de la Région 23
2.5.5. Modalités de versement de l'aide 23
3. ELEMENTS IMPORTANTS CONCERNANT LE DEPOT DE DOSSIERS 25
3.1. PLAFONNEMENT DES AIDES 25
3.2. DEPOT DES DOSSIERS 25
3.3. ENGAGEMENTS DES CANDIDATS 25

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

1. CONTEXTE

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le transport représente près de 30% des émissions de gaz à effet de serre (2e poste après l'industrie), 65% des Nox et 25% des particules fines émis sur le territoire (Source ORECA). Plus précisément les déplacements automobiles de courtes distances (-de 80km) représentent environ 30% de ces émissions, l'aviation 20% et les poids lourds 15%. Viennent ensuite les déplacements automobiles longue distance des véhicules utilitaires légers et le transport de marchandises maritime contribuant chacun à 10%. A l'échelle régionale, les émissions carbonées annuelles des transports en commun (bus, car, train, etc.) sont marginales.

L'électricité stockée en batterie, le Gaz Naturel Véhicule d'origine renouvelable (BioGNV) et l'hydrogène constituent des carburants alternatifs intéressants au regard de leurs impacts sur la pollution de l'air local. Le développement de ces carburants est aussi l'un des leviers principaux pour l'atteinte d'une neutralité carbone. Leur développement répond directement aux objectifs de réduction des consommations de gaz naturel fossile (-22% en 2028 par rapport à 2012) et de pétrole (-34% en 2028 par rapport à 2012) de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) traduite dans le décret n° 2020-456 du 21 avril 2020 mais également dans le Schéma Régional de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) exécutoire en Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis le 15 octobre 2019. La Directive européenne AFI « Alternative Fuels Infrastructures » et le cadre d'action national associé, la loi de transition énergétique pour une croissance verte de 2015 et la PPE fixent des objectifs précis de maillage du territoire en stations et en véhicules liés à ces filières[1]. Enfin, la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 fixe de nouvelles règles d'intégration des stations de recharge dans les différents types de parkings.

Pour assurer le développement de ces trois filières, une intervention publique est indispensable pour sortir du cercle vicieux où les acteurs attendent des stations pour basculer leurs flottes et les développeurs de stations attendent des flottes pour rassurer les investisseurs et obtenir du foncier. Obligations de renouvellement de flottes, futures zones à faible émission, aides à l'acquisition de véhicules sont autant de leviers qui participent à la diffusion de ces nouveaux carburants.

Conscient de ces enjeux, l'axe 4 du Plan climat régional « Gardons une COP d'avance », voté en avril 2021, fait de l'écomobilité une priorité. Plusieurs mesures concernent directement les carburants alternatifs :

- Action 72 – Accompagner le déploiement de stations d'avitaillement en énergie propre
- Action 73 – Convertir 250 véhicules par an aux nouveaux carburants

Afin de soutenir les projets mettant en œuvre ces mesures, le présent cadre détaille un ensemble de dispositifs qui ont vocation à accélérer le passage à une mobilité propre.

[1] La Directive Européenne AFI « Alternative Fuels Infrastructure » fixe un objectif de 150 stations GNV, d'1 point de charge pour 10 véhicules électriques, la Programmation Pluriannuelle de l'Energie des objectifs, en 2028, de 3 millions de véhicules électriques sur les routes, de 100 000 points de charges ouverts au public, de 400 à 1000 stations H2 etc.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2. DETAIL DES DISPOSITIFS

Sont détaillés dans les pages suivantes les différents soutiens de la Région aux filières de carburants alternatifs. Les modalités de réponse et de dépôt de dossiers auprès de la Région sont détaillées en partie 3 du présent document.

Le cadre d'intervention régional sur les carburants alternatifs se focalise sur les technologies Electrique-batterie, Hydrogène et Gaz Naturel Véhicule (GNV) en agissant globalement :

- sur l'offre de stations de recharge et d'avitaillement ;
- sur la demande, à savoir le déploiement de ces technologies dans le parc de véhicules.

Chacun des carburants ayant des niveaux de maturité inégaux, des offres constructeurs plus ou moins développées et permettant des usages différents, il convient de proposer des **dispositifs d'intervention qui sont à la fois adaptés à chacune des filières** et aux différents usages : voyageurs (domicile travail, longue distance), marchandises (livraisons dans les aires urbaines, transport régional, transit longue distance).

2.1. SOUTIEN AUX ACTIONS DE SENSIBILISATION, D'ACCOMPAGNEMENT ET D'ANIMATION DU TERRITOIRE SUR LA THEMATIQUE DES CARBURANTS ALTERNATIFS

En plus de mesures incitatives et contraignantes aux différentes échelles (européenne, nationale et locale), l'accompagnement et la sensibilisation des acteurs locaux est un point important pour accélérer la transition vers une mobilité décarbonée. Le soutien décrit ici se fixe deux objectifs :

- Construire une nouvelle culture commune autour de ces carburants alternatifs, de leurs avantages économiques, sociaux et environnementaux, de leurs limites et de leurs contraintes de déploiement,
- Faire émerger des intérêts d'acteurs pour construire des projets.

2.1.1. Types de projets soutenus et exigences

L'organisation d'événements et d'actions d'animation territoriale participant aux objectifs précédents pourra être soutenue par le présent cadre. Les événements devront avoir une envergure régionale, des cibles et des objectifs bien définis. Les réseaux d'acteurs mobilisés et, *in fine*, les flottes visées devront être clairement identifiés.

Les études terrain d'identification de flottes à mobiliser dans un projet d'infrastructure menées par des porteurs de projets pourront être soutenues[2]. En particulier, les études visant à développer une synergie entre différents modes (routier, ferroviaire, fluvial) et différents usages seront particulièrement appréciées.

Il est à noter que les actions de sensibilisation et études menées devront porter dans leur contenu une attention particulière à bien présenter le développement des carburants alternatifs comme l'un des leviers de décarbonation mais pas l'unique levier. Les autres leviers suivants seront à prendre en compte comme éléments de cadrage : une réorganisation spatiale (densification, mixité fonctionnelle, etc.), un report modal vers les transports en commun urbains/ interurbains, le vélo et la marche ou le fret ferroviaire/fluvial pour les marchandises, des actions sur les taux de remplissage des véhicules (co-

[2] Les schémas de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques seront aidés dans le dispositif détaillé en partie 2.2

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

voiturage, groupement TRM, etc.) ou encore la mise en place d'une sobriété de la demande de mobilité (télétravail, relocalisation de certaines activités, etc.).

Bénéficiaires : entreprises, collectivités, chambres consulaires, associations, etc.

2.1.2. Aide et plafonds financiers

- Pour les événements : subvention jusqu'à 30% pour les acteurs privés, jusqu'à 50% pour les acteurs publics, du montant total du projet dans le respect du règlement financier de la Région et du régime européen évoqué plus bas dans ce document et prenant en compte l'ensemble des aides publiques et privées (Certificats d'Economie d'Energie par exemple),
- Pour les actions d'animation et étude d'identification de flottes : subvention jusqu'à 50% pour les acteurs privés, jusqu'à 70% pour les acteurs publics, du montant total du projet dans le respect du règlement financier de la Région et du régime européen évoqué plus bas dans ce document et prenant en compte l'ensemble des aides publiques et privées (Certificats d'Economie d'Energie par exemple),
- Plafond de subvention à 30 000 € par projet,

Le déploiement d'aides à l'acquisition de véhicules ne sera pas soutenu dans ce volet du dispositif.

2.1.3. Critères de sélection

Les éléments suivants seront pris en compte et valorisés dans l'analyse des projets pour l'ensemble des volets :

- Clarté du ciblage de l'action, de l'argumentation en justifiant l'intérêt et détail des impacts attendus sur le développement des nouveaux carburants,
- Une évaluation macroscopique de l'impact carbone attendu du projet (émissions évitées),
- Prise en compte de l'ensemble des leviers de décarbonation dans les études ou les lignes éditoriales des événements,
- Clarté de la présentation de l'action proposée,
- Clarté des tâches réalisées dans les études de flotte, du périmètre géographique visé, des objectifs (au regard des besoins quantitatifs pour faire émerger des infrastructures),
- Prise en compte des documents de planification existants locaux (SRADDET, Schémas, etc.),
- Détail des acteurs impliqués et le rôle qu'ils jouent dans le projet,
- Etat des lieux des infrastructures de carburants alternatifs ouvertes au public sur le territoire de déploiement de l'événement ou de l'étude

Par ailleurs le projet déposé devra comporter tous les éléments administratifs (Kbis, etc.) prévus dans le cadre d'une demande de subvention d'investissement[3], notamment le budget prévisionnel indiquant les dépenses et recettes attendues tenant compte des règlementations européennes en fonction de la qualité du porteur de l'opération, une explication du modèle économique pour les événements.

[3] Téléchargeable à l'adresse : https://www.maregionsud.fr/aides-et-appels-a-projets/les-subventions-regionales (Fiche n°4)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.2. SOUTIEN AU DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES

L'objectif de la Région est de poursuivre le maillage du territoire en répondant aux besoins des usagers mais aussi d'orienter la recharge de véhicules électriques sur des lieux qui lui paraissent particulièrement en cohérence avec la stratégie énergétique régionale. Trois types de projets peuvent être soutenus par ce dispositif : 1/ les études permettant de définir les besoins en termes de déploiement d'infrastructures de recharge 2/ les déploiements d'infrastructures de recharge 3/ les actions permettant d'améliorer la qualité de service d'un réseau.

2.2.1. Projets soutenus

A) Soutien aux actions de planification

Types de projets : schéma de planification des déploiements d'IRVE sur un territoire (répondant aux potentielles exigences réglementaires[4]) et mise en place de guichets de déploiement de bornes à la demande.

Bénéficiaires ciblés : collectivités ayant la compétence IRVE ou leur délégataire.

Aide et contraintes financières : subvention jusqu'à 50 % du montant total, plafond de subvention à 20 000 €.

B) Soutien au déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques publiques ou tertiaires (scooters, véhicules légers, véhicules utilitaires légers et éventuellement poids lourds)

Les déploiements soutenus dans ce cadre :

- Bornes publiques[5] répondant à l'un des critères suivants :
    - Bornes publiques sur des zones mal couvertes (identifiées sur la base d'un ratio inférieur à 1 point de charge public pour 10 à 20 véhicules électriques[6], en prenant en compte un scénario tendanciel de développement du nombre de véhicules électriques à horizon 2024). La faible densité en stationnement privatif pourra être prise en compte pour ajuster ces ratios. Les bornes justifiant d'un besoin remonté par un ensemble d'acteurs (citoyens, entreprises, etc.) et formalisé (courrier de demande, registre d'un guichet de déploiements « à la demande », etc.) seront aussi soutenues en priorité ;
    - Bornes publiques sur des parkings relais (P+R), des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM), des aires de covoiturage ;
    - Bornes publiques sur des sites touristiques d'envergure régionale ;
    - Bornes publiques répondant à une saturation d'une autre borne à proximité. Des statistiques d'usages devront être fournies pour justifier cette saturation ;

[4] En lien avec les exigences réglementaires étudiées par l'Etat au moment de la rédaction du cadre (schémas IRVE donnant accès à une augmentation du taux de réfaction)

[5] Une borne sera considérée comme publique si elle est accessible sans condition autre qu'une tarification de la prestation de recharge

[6] Pour établir ce ratio, les porteurs de projets peuvent s'appuyer sur les données du parc de véhicules disponible auprès de la DREAL et les bornes publiques disponibles sur le territoire concerné.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

  - Bornes publiques à moins de 3km d'axes routiers d'envergure régionale peu équipés (pour des projets de bornes rapides ou ultra-rapides) et situées hors réseaux concédés ;
  - Bornes publiques spécifiques aux 2/3 roues ou quadricycles électriques avec une zone de stationnement réservée à ces véhicules ;

- Bornes mutualisant l'usage de plusieurs acteurs : spécifiquement dédiées aux activités logistiques, à l'activité de taxi ou d'autres activités professionnelles dont les besoins ne sont pas couverts par les réseaux actuels ;

- Bornes situées sur des parkings associés à des bâtiments tertiaires pour une mise à disposition aux employés équipés de véhicules électriques, sous la condition que l'employeur développe en parallèle des incitations à la mobilité électrique et que l'entreprise ait entrepris la mutation de sa propre flotte vers des véhicules propres. Les bornes publiques ou mutualisant les besoins de plusieurs entreprises seront traitées en priorité.

Les déploiements de bornes répondant à une obligation réglementaire ne pourront pas bénéficier de l'aide dans le cadre de l'article L. 113-12 du Code de la construction et de l'habitation. Les territoires déployant de nouvelles bornes complémentaires à un réseau existant devront justifier d'actions incitatives mises en œuvre sur le territoire pour accélérer le développement de la mobilité électrique.

Les bornes devront être interopérables, avec une puissance pilotable à distance et capables de proposer des services aux usagers tels que la réservation, l'information de disponibilité temps réel, etc. Les bornes et les stations devront être modulaires : capacité d'installer facilement de nouvelles bornes sur la station, capacité de remplacement des bornes par d'autres puissances, capacité à y déployer de nouveaux services.

Il sera demandé aux entreprises privées déployant des bornes publiques sur des zones couvertes par un réseau d'initiative publique que les tarifs proposés au public soient validés par la maîtrise d'ouvrage du réseau d'initiative publique.

Un modèle économique équilibré à horizon 15 ans devra être fourni. L'aide financière aura pour objectif d'atteindre un temps de retour sur investissement dans une plage de 7 à 15 ans toute(s) subventions(s) et aides confondue(s) (aides nationales, certificats d'économie d'énergie, etc.). Les dossiers présentant un temps de retour inférieur à 7 ans ne pourront pas bénéficier de l'aide.

Bénéficiaires ciblés

Les bénéficiaires de l'aide à l'investissement peuvent être des aménageurs publics ayant la compétence Infrastructure de recharge pour véhicules électriques, des gestionnaires d'infrastructures publiques de transport ou des entreprises privées.

Les projets portés par des acteurs publics devront justifier d'un défaut d'initiative privée pour le déploiement d'un nouveau réseau ou de nouvelles infrastructures. Les projets portés par des acteurs privés devront fournir les éléments justifiant d'une autorisation de déploiement dans l'espace public par l'autorité compétente (AOT, Résultat d'un AMI, autorisation du propriétaire foncier, etc.). Les adresses précises des déploiements doivent être fournies.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

Aide et plafonds financiers

- subvention jusqu'à 40 % dans le respect du règlement financier de la Région et du régime européen évoqué plus bas dans ce document. Le taux sera ajusté au regard des autres aides mobilisables (Advenir, subventions nationales, etc.) et de la rentabilité des projets ;
- plafond de subvention à 20 000 € par borne déployée et/ou 100 000 € par projet ;
- seuls les coûts d'investissement dans les bornes elles-mêmes et les travaux d'aménagement de voirie seront pris en compte dans l'assiette éligible des projets. Les autres dépenses telles que les études amonts, coûts de raccordement et d'installation, communication ou la rémunération du personnel mobilisé ne pourront être retenues comme éligibles.

C) Soutien au déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur parkings de bâtiments résidentiels collectifs

Peuvent être aidées dans ce cadre les bornes situées sur des parkings associés à des bâtiments résidentiels collectifs à l'exclusion des bornes et autres travaux de pré-équipement répondant à une obligation légale notamment liée à l'article L. 113-12 du Code de la construction et de l'habitation.

Les bornes ainsi aidées devront être « partagées » au sens du programme ADVENIR[7] (=bornes de recharge sur des places de parking partagées accessibles à l'ensemble des occupants de l'immeuble).

Pour les bornes de bâtiments résidentiels collectifs, l'intervention régionale s'applique uniquement en complément du dispositif national ADVENIR, via une aide forfaitaire par borne installée de 700 € représentant au plus 50 % du montant d'achat et plafonnée selon les règles européennes reprises au point 3.1 du présent cadre.

Les bénéficiaires éligibles sont constitués des personnes morales gestionnaires d'immeubles résidentiels collectifs de droit privé comme public suivants : syndics professionnels, syndics coopératifs, gestionnaires HLM.

Les gestionnaires de droit public devront voir inscrites leurs opérations dans le cadre des contrats « Nos territoires d'abord » portés par la Région pour pouvoir bénéficier d'un financement.

D) Soutien aux actions d'amélioration de la qualité de service des réseaux

Types de projets : évolution ergonomique des bornes, projet permettant une amélioration de la qualité de service (mise en place de service client, évolution technique des bornes, etc.)[8], actions d'amélioration de la visibilité des bornes dans l'espace public, actions de communication pour valoriser le réseau régional, etc.

Bénéficiaires ciblés : exploitants de réseaux de bornes situés dans la région ou collectivités.

Aide et contraintes financières : subvention jusqu'à 50 % du montant total, plafond de subvention à 20 000 € par projet.

7 Voir : https://advenir.mobi/borne-partagee/

8 les actions de maintenance technique des réseaux ne sont pas éligibles

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.2.2. Critères de sélection des projets

Les éléments suivants seront pris en compte dans l'analyse des projets de ce volet pour les bornes publiques et tertiaires :

- Clarté de l'argumentation justifiant le besoin du projet (diagnostic). Sur les déploiements d'infrastructure (en mentionnant, entre autres, le ratio du nombre de point de charge par véhicules électrique sur le territoire concerné) et les problématiques auxquelles ces infrastructures répondent,
- Clarté de la présentation du projet proposé,
- Bonne adéquation des choix d'implantation des infrastructures aux priorités régionales détaillées au 3 .2.1. B) ,
- Prise en compte du développement des transports collectifs, du développement de l'intermodalité et des documents de planification existants (SRADDET, Schémas locaux, etc.) dans le projet,
- Détail du modèle économique du projet et l'impact de la subvention sur ce dernier,
- Qualité et complémentarité des membres partenaires réunis (aménageurs, développeurs, opérateurs de mobilité, opérateurs de recharge, etc.)
- Les financements extérieurs mobilisés (ADVENIR, etc.)
- Les projets inscrits dans les Contrats Régionaux d'Equilibre Territorial, dispositif de financement des projets d'aménagement des territoires de la région, seront traités en priorité

Pour les bornes résidentielles, les projets devront avoir été retenus dans le cadre du programme ADVENIR.

2.2.3. Pièces à fournir

Pour les bornes publiques et tertiaires, le porteur est invité à fournir dans sa demande de subvention :

- Une lettre de candidature à l'appel à projets datée et signée par les représentants habilités du porteur ;
- Une présentation technique du projet permettant d'en apprécier le contenu, précisant le ou les volets au(x)quel(s) répond le/les candidat(s), les problématiques traitées, les ambitions, le calendrier et tout autre élément prouvant son respect des thématiques adressées par l'appel à projets ;
- Le détail des acteurs impliqués et le rôle qu'ils jouent dans le projet ;
- Un budget prévisionnel indiquant les dépenses et recettes attendues tenant compte des règlementations européennes en fonction de la qualité du porteur de l'opération, une explication du modèle économique du projet développé ;
- Les devis liés à l'opération ;
- Un état des lieux des points de charges ouverts au public sur le territoire de déploiement sous forme d'un tableur (Excel ou équivalent) : bornes d'initiative publique, bornes d'initiative privées ouvertes au public, projets clés identifiés, etc. ;
- Une évaluation de l'impact carbone du projet (émissions évitées) ;
- Les éléments administratifs (Kbis, etc.) prévus dans le cadre d'une demande de subvention d'investissement[9] ;
- Pour les projets de déploiement de bornes :
    - un justificatif du défaut d'initiative privée pour les acteurs publics,

[9] Téléchargeable à l'adresse : https://www.maregionsud.fr/aides-et-appels-a-projets/les-subventions-regionales (Fiche n°4)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

- une analyse du maillage du territoire actuel et à venir (avec le projet déployé) selon les ratios mentionnés dans ce document et la manière dont le projet répond à ce ratio,
- les données géographiques des bornes envisagées dans le projet sous forme d'un tableur (Excel ou équivalent) au format national open data,
- des éléments sur les tarifs envisagés, une projection d'usages envisagés et une projection de recettes associées mentionnant le point d'équilibre (sur l'exploitation, sur la rentabilité des infrastructure) visé,
- Pour les déploiements de bornes rapides et ultra-rapide : l'axe routier d'envergure régionale visé par l'infrastructure, les flux adressés, une liste précise des véhicules compatibles avec l'infrastructure déployée et des projections de ratio de présence de ces véhicules sur le territoire à court termes. L'équilibre économique du déploiement de ces infrastructures sera aussi bien détaillé.

Pour les bornes résidentielles, le porteur est invité à fournir dans sa demande de subvention :

- Une lettre de candidature à l'appel à projets datée et signée par les représentants habilités du porteur ;
- Une présentation technique du projet permettant d'en apprécier le contenu, précisant le ou les volets au(x)quel(s) répond le/les candidat(s), les problématiques traitées, les ambitions, le calendrier et tout autre élément prouvant son respect des thématiques adressées par l'appel à projets ;
- Un budget prévisionnel indiquant les dépenses et recettes attendues tenant compte des règlementations européennes en fonction de la qualité du porteur de l'opération ;
- Les devis liés à l'opération ;
- Le résultat du vote de l'Assemblée Générale de Copropriété approuvant le lancement des travaux et la délégation de pouvoir au demandeur ;
- L'offre de Prime ADVENIR indiquant l'éligibilité de l'opération au programme ADVENIR.

Dans tous les cas et conformément au règlement financier de la Région ainsi qu'aux dispositions présentes dans l'arrêté ou la convention d'attribution de la subvention régionale, il est rappelé aux candidats qu'il leur sera nécessaire de fournir les justificatifs financiers prouvant la bonne réalisation de l'opération pour pouvoir percevoir la somme accordée.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.3. SOUTIEN AU DEPLOIEMENT DE STATIONS GNV –MOBIGAZ

Le GNV est une solution technologique offrant, en matière de mobilité, un modèle environnemental et économique vertueux, favorisant la production locale d'énergie, la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la qualité de l'air.

L'impact du trafic routier est un enjeu écologique et sanitaire majeur. Le transport routier concourt fortement à l'impact des activités humaines : dégradation de l'air, réchauffement climatique et épuisement des ressources. Il est responsable de 55 % des émissions nationales de NOx, de 25% des émissions de gaz à effet de serre et de 50 % de la facture pétrolière française.

Le GNV est une technologie pertinente pour traiter les problèmes de qualité de l'air : forte réduction des émissions de NOx par rapport au diesel euro 6 et absence d'émissions de particules réglementées. Si la production de biométhane[10] atteint un niveau significatif (50% de la consommation française de gaz naturel contre 1% aujourd'hui) et que cette dernière a particulièrement décrut dans le secteur du bâtiment et de l'industrie[11], alors le BioGNV pourra aussi contribuer fortement aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport.

Dans le cadre de ses actions en faveur de la qualité de l'air dans les zones concernées les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), la Direction Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur de l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur mettent en place un dispositif de soutien à la mobilité au Gaz Naturel Véhicule destiné à faire émerger de nouvelles stations GNV dans le but d'offrir davantage de débouchés et d'usages au bio méthane injecté dans le réseau. Ce dispositif complète l'aide de la Région facilitant l'acquisition de véhicules utilitaires propres.

L'acquisition d'un véhicule GNV[12] représente encore pour son acquéreur un surcoût qui peut constituer un frein au déploiement massif de cette filière vertueuse. Par ailleurs, un maillage de stations délivrant du GNV et du BioGNV est actuellement en cours de réalisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sachant que les zones PPA sont encore peu équipées. Si un projet devait être présenté hors zone PPA mais sur une zone blanche avérée ou correspondant à un besoin local justifié, il serait également recevable pour instruction.

Aussi, le présent Appel à Projet (AAP) vise-t-il à financer des projets permettant d'accélérer le déploiement de solutions d'avitaillement pérennes et économiquement viables dans les zones PPA non encore équipées en stations. Il s'inscrit dans la continuité d'actions de soutien au GNV déjà menées en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, grâce notamment aux AAP nationaux de l'ADEME.

[10] Par méthanisation de biodéchets, gazéification de déchets combustibles, recombinaison de C02 et d'hydrogène, etc.
[11] Les deux hypothèses conditionnant l'atteinte d'une neutralité carbone du GNV, étude « Mix de gaz 100 % renouvelable en 2050 ? » ADEME, GRDF, GRTgaz
[12] Véhicules équipés d'une motorisation dont l'énergie principale est le Gaz Naturel Compressé (GNC) ou Liquéfié (GNL)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

Les financeurs

L'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a fait de la transition énergétique et de l'atteinte d'une neutralité carbone l'une de ses priorités avec l'adoption du Plan climat « Une COP d'Avance » en décembre 2017. La mesure 11 du Plan climat vise à « inciter à l'émergence de nouvelles pratiques au sein des entreprises de transport routier dans une logique de réduction des émissions CO2 ». En 2018, une analyse des différentes filières de carburants alternatifs a souligné la nécessité d'accompagner le développement des véhicules et infrastructures associées pour accélérer la transition. Les travaux, reprenant des analyses de l'ADEME, ont par exemple souligné un besoin de déployer une dizaine de nouvelles stations GNV sur le territoire.

En soutenant d'un côté le développement de la production de biométhane et la réduction des consommations dans les bâtiments et l'industrie et de l'autre le développement de la mobilité BioGNV, la Région active l'ensemble des leviers pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone. En 2019, une aide à l'acquisition de véhicules utilitaires propres (électrique batterie, GNV ou hydrogène) allant de 1500 euros (petit véhicule d'occasion) à 15 000 euros (poids lourd hydrogène neuf) vise à accélérer le renouvellement du parc. Cet appel à projet permet de mettre en cohérence différentes aides afin de faciliter le déploiement de nouvelles stations GNV.

L'animateur

GRDF est le principal opérateur du réseau de distribution de gaz naturel en France. Dans le cadre de ses missions de service public, GRDF contribue au développement du réseau de distribution de gaz naturel et des usages performant du gaz naturel. La promotion du Gaz Naturel Véhicules (GNV) et de sa version renouvelable produit à partir de déchets, le biométhane carburant ou BioGNV, en constitue un axe majeur en ce qu'ils contribuent à valoriser et optimiser l'utilisation du réseau de distribution de gaz et l'injection de gaz vert dans ce réseau.

Dans le cadre du Contrat de Service Public signé avec l'Etat, GRDF s'est engagée à contribuer aux politiques territoriales d'amélioration de la qualité de l'air par le développement du GNV/BioGNV et s'est notamment engagée à stimuler la filière GNV et BioGNV (implantations de stations, mécanismes incitatifs, simplification administrative…) en application de la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Dans ce contexte, GRDF accompagne le dispositif de soutien à la mobilité au Gaz Naturel Véhicule destiné à faire émerger de nouvelles stations GNV mis en place par l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. GRDF assurera l'animation de l'appel à projet ainsi que sa promotion auprès de la filière (utilisateurs de véhicules GNV, constructeurs de véhicules et les opérateurs de station). Ceci afin de favoriser le développement de l'utilisation du GNV/BioGNV et l'émergence de stations, dans le respect des principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.3.1. Objet de l'appel à projets

Objectif général de l'appel à projets (AAP)

Le présent AAP vise à financer des projets favorisant l'émergence sur le territoire régional de stations d'avitaillement d'accès public distribuant du Gaz Naturel Véhicules (GNV) et du BioGNV (GNV d'origine renouvelable certifié par le dispositif français des Garanties d'Origine). Ces stations seront équipées pour assurer un avitaillement rapide à tout véhicule dont les poids lourds (débit de compression > 600NM3/H). Par la suite, le terme de « station GNV/BioGNV » désignera cette solution particulière d'avitaillement.

Cet AAP est destiné en particulier à créer les conditions d'un déploiement de la filière GNV dans des zones PPA de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou les zones blanches où la demande est justifiée, présentant des déficits locaux de stations GNV/BioGNV.

Le principe de cet AAP est de soutenir la demande en avitaillement (les véhicules) afin de favoriser l'émergence de l'offre d'avitaillement (les stations), conformément à ce que recommandent la plupart des acteurs de la filière.

Objectifs détaillés de l'AAP

Les projets souhaités doivent être portés par un partenariat (appelé ci-après « Partenariat ») constitué **d'entreprises, de collectivités, ou d'établissements publics**.

Les entreprises, collectivités, ou établissements publics membres du Partenariat sont appelées ci-après « partenaires ».

Les aides soutiendront les partenaires basés en Provence-Alpes-Côte d'Azur qui réalisent l'acquisition d'un ou plusieurs véhicules GNV, au titre d'un projet de développement local. En contrepartie de ces aides à l'acquisition de véhicules, les Partenaires doivent s'engager à faire émerger, dans le cadre du même projet, au moins une nouvelle station GNV/BioGNV sur le territoire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et s'engager à s'avitailler tout ou partie à cette(ces) station(s) afin d'en assurer la viabilité économique.

Chaque station issue de ces projets ne devra pas être réservée à l'usage exclusif des Partenaires et devra au contraire être d'accès public.

Durée et budget de l'AAP

Cet appel à projet est ouvert pour les dossiers qui seront reçus par les co-financeurs entre le **1er janvier 2021 et le 27 octobre 2023**, dans la limite de l'enveloppe financière dédié à l'appel à projet. Les stations en projet ou à créer seront prises en compte dès lors que leur mise en exploitation sera réalisée après le 1er janvier 2021. Pour la Région, la date d'acquisition du matériel roulant éligible à l'appel à projets est ouverte à partir du 1er janvier 2021.

Le montant de l'enveloppe budgétaire dédiée à cet appel à projets prévoit de faire émerger 10 stations sur 3 ans sur l'ensemble des zones PPA.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.3.2. Caractéristiques des projets attendus et critères de sélection

Description des projets attendus

Afin que le projet soit examiné par l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les partenaires devront compléter le dossier de demande transmis par les instructeurs.

Pour être éligible à cet AAP, le projet ainsi que le partenariat qui le porte doivent présenter les caractéristiques détaillées suivantes :

- Le projet doit procéder à l'acquisition de véhicules GNV et faire émerger au moins une station GNV/BioGNV située sur le territoire régional et plus particulièrement dans les zones PPA où zones blanches non encore équipées. Les stations situées à proximité d'axes de transit seront aidées en priorité.
- Chaque station construite dans le cadre du projet devra être mise en exploitation dans les 18 mois maximum qui suivent la décision d'octroi de l'aide. Elle sera installée sur le territoire régional, devra être d'accès public et permettre à un quelconque véhicule de s'avitailler.
- Les véhicules acquis pour lesquels une aide sera sollicitée seront compris dans la liste suivante : poids lourd, benne à ordures ménagères, autocar, autobus, véhicule utilitaire, véhicules de chantier. Les véhicules doivent faire l'objet d'une acquisition par fonds propres ou par emprunt **(la location / le crédit bail ne pourra faire l'objet d'une aide**). Il sera exigé des collectivités membres du Partenariat une délibération actant la décision de s'équiper des véhicules éligibles et, pour les opérateurs privés, une lettre d'engagement à acquérir des véhicules.
- Chaque véhicule acquis dans le cadre du projet s'avitaillera principalement à l'une des stations construites dans le cadre du projet pour une durée minimum de 3 ans. Un contrat d'avitaillement entre chaque Partenaire acquéreur de véhicule GNV et le distributeur de GNV exploitant la station concernée sera présentée aux co-financeurs au cours de l'instruction de l'AAP.

Le partenariat doit présenter les caractéristiques cumulatives suivantes :

- Il doit inclure des entreprises, et/ou des collectivités ou établissements publics qui s'engagent à acquérir chacune un ou plusieurs véhicules GNV.
- Il doit être constitué d'au moins deux acquéreurs (deux personnes morales distinctes) basés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et réalisant l'acquisition de véhicules GNV.
- Il sera coordonné par l'un des Partenaires (ci-après appelé Coordonnateur) qui aura la responsabilité d'être l'interlocuteur unique auprès des co-financeurs, de constituer le dossier de candidature, de rassembler les pièces administratives et techniques demandées tout au long du projet et de répondre aux interrogations des co-financeurs. Le Coordonnateur peut être un acquéreur de véhicules ou l'exploitant de la future station GNV.
- Le coordonnateur sera en mesure de prendre des décisions communes, réactives et pérennes, selon un protocole à définir et à présenter aux co-financeurs,
- Chaque partenaire doit désigner un interlocuteur unique, notamment pour le cas où les co-financeurs souhaitent s'adresser à l'un d'eux en particulier.

Le coordonnateur organisera au moins deux fois par an une réunion qui réunira les co-financeurs et l'ensemble des Partenaires, à partir de la date du dépôt de dossier et jusqu'à un an après la mise en exploitation de la station.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

Critères de sélection des projets

Parmi les critères de sélection, les co-financeurs retiendront la capacité du partenariat à :

- Fédérer les partenaires utilisateurs de véhicules GNV et un opérateur de station de sorte à assurer l'aboutissement du projet
- Justifier de la disponibilité d'un foncier satisfaisant en termes de surface, de coût et d'accessibilité, lors du dépôt du dossier
- Obtenir un permis de construire pour la station GNV/BioGNV
- Garantir à chaque station GNV/BioGNV créée un volume d'avitaillement cohérent avec l'objectif de rentabilité économique de l'exploitant de ladite station. L'intégration de la station dans l'écosystème et la robustesse financière du fournisseur de la station seront également appréciées
- Proposer du Bio-GNV via le mécanisme des garanties d'origine (GO). L'objectif de cet appel à projet est de développer l'usage du GNV et plus particulièrement sa version renouvelable issue de la méthanisation. Ainsi, la part potentielle de Bio-GNV dans l'avitaillement des stations sera prise en compte lors de l'examen du dossier.
- Favoriser l'émergence des stations situées plus particulièrement dans les zones PPA ou en zones blanches où la demande est justifiée.

2.3.3. Calcul et montant de l'aide

Seules les dépenses réalisées par le bénéficiaire entre la date d'accusé-réception de la demande d'aide et la date de fin du projet seront éligibles.

L'ensemble des coûts prévus et relatifs au projet, doit être détaillé dans le dossier de demande d'aide. Dans le cadre de l'instruction du projet, les co-financeurs déterminent les coûts éligibles et retenus pour le financement.

Assiette des dépenses éligibles :

L'aide vise à soutenir une combinaison d'investissements composée d'une station GNV/BioGNV et de plusieurs véhicules GNV acquis par tout ou partie des partenaires. En revanche, seuls les investissements pour l'acquisition de véhicules éligibles seront aidés.

Tout partenariat devra être constitué d'au moins deux bénéficiaires distincts (personnes morales distinctes, chacune acquérant un ou plusieurs véhicules). Il ne sera pas attribué à une même personne morale plus de deux tiers de l'aide attribuée aux Partenaires du projet. Une personne morale peut néanmoins cumuler des aides attribuées dans le cadre de Partenariats différents.

Montant de l'aide et plafond (pour les véhicules routiers)

Les aides sont attribuées par l'ADEME d'une part et par la Région d'autre part. Ces aides sont cumulables.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

En fonction du type de véhicule les aides sont les suivantes :

	Aide Attribuée		**Aide totale**
Type de Véhicule	Aide ADEME	Aide Conseil Régional	Total
Véhicules légers	0	0	0
1,7t<PTAC<=2,5t	0	0	0
2,5t<PTAC<=3,5t	1 000 €	1000 €	2 000 €
3,5t<PTAC<=7t	2 000 €	2000 €	4 000 €
PTAC>7t	7 500 €	7 500 €	15 000 €
Autocar	7 500 €	7 500 €	15 000 €
Autobus	7 500 €	7 500 €	15 000 €

Le montant total de l'aide attribuée aux Partenaires d'un même projet est plafonné à 200 k€ (une station et x véhicules roulants). Le plafond est calculé sur le cumul des aides de l'ADEME et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2.3.4. Processus d'instruction

Etape 1 - Pré-dossiers à déposer auprès du cabinet Horizon Conseil, bureau d'étude mandaté par GrDF pour l'animation du dispositif Mobigaz, chargé de la pré-instruction et de la conformité des pièces. Les dossiers sont à adresser à :

Marco DI BENEDETTO
23 rue Fauchier 13002 Marseille
Téléphone : 06 83 82 81 66
Téléphone fixe : 04 91 47 56 63
m.dibenedetto@horizonconseil.com

NOTE AUX CANDIDATS: **Le depot des pieces auprès d'Horizon Conseil ne vaut pas depot de demande de subvention auprès des différents financeurs. Les candidats devront deposer un dossier conformément aux suivantes.**

Etape 2 – Dépôts des dossiers incluant les retours du cabinet Horizon Conseil auprès de l'ADEME et de la Région. Il conviendra de déposer deux dossiers distincts auprès de chacun de ces deux co-financeurs respectant les incluant les différentes pièces nécessaires à chacun (devis, budget, plan de financement, …) et respectant les dispositions de leurs règlements financiers respectifs. Ainsi pour la Région, **la demande de subvention doit être faite et enregistrée auprès de la Région avant la date de livraison du véhicule** et sur la base d'un devis, d'un bon de commande ou de réservation.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

.

Les projets seront instruits par les co-financeurs « au fil de l'eau », c'est-à-dire dès réception des dossiers, avant la date de clôture de l'AAP le cas échéant.

Les projets retenus feront l'objet de conventions de financement comprenant des conditions administratives et techniques. Tout bénéficiaire acquéreur de véhicules GNV fera ainsi l'objet d'une convention le liant à l'ADEME et/ou à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La signature de cette convention est une condition au versement des aides.

Les conditions et éléments justificatifs permettant de verser l'aide seront précisés dans les conventions. Ils incluront à minima **:**

- ***Les différentes factures***,
- Une copie du contrat d'avitaillement entre la société opératrice de la station GNV/BioGNV et les partenaires acquéreurs de véhicule,
- Une attestation de mise en service de la station.

Dans tous les cas il est rappelé que les demandes d'aide devront parvenir aux co-financeurs antérieurement à toute commande de matériel, sans quoi l'aide ne pourra être attribuée.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.3.5. Contacts

Renseignement et dépôt des pré-dossiers – Horizons Conseils:

Marco DI BENEDETTO
23 rue Fauchier 13002 Marseille
Téléphone : 06 83 82 81 66
Téléphone fixe : 04 91 47 56 63
m.dibenedetto@horizonconseil.com

Contacts ADEME :

Cécilia FLORIT (Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur), cecilia.florit@ademe.fr,

Direction Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur – ademe.paca@ademe.fr

Contacts Région :

Franck FERRIZ, Chargé de mission Transition Energétique et Mobilité Durable

fferriz@maregionsud.fr, (contact identique pour l'aide à l'acquisition de véhicules utilitaires propres)

Contacts GRDF :

Christophe FOLCHER (Départements : 13/83/06) christophe.folcher@grdf.fr

Eric BERNARD (Départements : 04/05/84) eric-b.bernard@grdf.fr

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.4. SOUTIEN AUX PROJETS INNOVANTS COUPLANT PRODUCTION ET DISTRIBUTION LOCALE DE CARBURANTS ALTERNATIFS

2.4.1. Projets ciblés

En lien avec la dynamique Flexgrid[13] visant à faire de Provence-Alpes-Côte d'Azur une région pionnière des réseaux intelligents, la Région soutiendra le couplage de la recharge de véhicules électriques avec des énergies renouvelables produites localement. Ce volet établit également un lien fort avec le Plan Solaire régional et les projets d'autoconsommation qui peuvent être soutenus.

Les projets devront, a minima, intégrer une flotte d'une quinzaine de véhicules électriques (légers, utilitaires légers ou poids lourds) présents quotidiennement sur site et permettant de démontrer l'intérêt du couplage développé. Les projets devront se déployer dans la région et être couplés à une production électrique renouvelable régionale.

La conception du projet devra s'appuyer sur une courbe de charge réelle, extrapolée ou modélisée, en lien avec les opérations de recharge existantes observées ou prévisionnelles. Cette conception devra être argumentée en lien avec les flux de trafic pressentis sur les lieux de charge à horizon court, moyen et long terme. Une courbe de charge devra être établie pour montrer les apports possibles du projet. Le projet pourra porter une vision exclusivement concentrée sur la mobilité électrique ou l'étendre aux besoins énergétiques globaux du site.

Un modèle économique du projet devra être présenté permettant de :

- comparer l'investissement dans les outils de couplage au regard d'une approche plus classique consistant à abonner le site de déploiement à une offre d'électricité verte et permettant donc d'apprécier les indicateurs économiques, tels que rentabilité, temps de retour sur investissement, taux de rentabilité interne, LCOE, etc. ;
- comparer le coût global de l'ensemble de l'installation du projet, sur une période à définir, avec les frais classiques d'approvisionnement en carburant de véhicules thermiques dans les mêmes conditions d'opération ;
- évaluer la réplicabilité du projet sur d'autres situations comparables en région : massification à moindre coût (s'affranchissant progressivement du besoin d'aides publiques), acceptabilité des coûts pour les maîtrises d'ouvrage de ce type de lieu, etc.

Le déploiement éventuel de batteries (en plus des véhicules), ou autres dispositifs de stockage (micro-STEP, volant d'inertie…), devra être particulièrement argumenté techniquement et économiquement, notamment en ce qui concerne leur dimensionnement.

2.4.2. Aide et plafonds financiers

- Subvention jusqu'à 50% du montant total du projet (bornes dont la puissance est pilotable, outils de supervision et de lissage, étude énergétique/économique, etc.) dans le respect du règlement financier de la Région et du régime européen évoqué plus bas dans ce document et prenant en compte les aides publiques et privées (Advenir par exemple),
- Plafond de subvention de 100 000 € par projet (un plafond de 10 000 € par borne sera appliqué),

[13] Flexgrid est un programme qui vise à déployer un ensemble d'équipements et de technologies Smart Grids arrivés à maturité industrielle, pour dynamiser le tissu économique et faire de la Région une vitrine à l'export du savoir-faire français en matière de Smart Grids.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

- Les dépenses suivantes ne seront pas prises en compte : études amonts sauf celles qui concernent directement la conception énergétique ou économique du projet (sous réserve qu'elles ne démarrent, comme selon le règlement financier de la Région, que 3 mois après le dépôt du dossier, tel que décrit ci-après en fin de section 8 « Formalités »), coûts de raccordement. Les frais de maitrise d'œuvre (ou ressources dédiées au pilotage du projet) seront plafonnés à 12% du coût du projet.
- Les dépenses liées au déploiement de panneaux photovoltaïques peuvent être aidés dans le cadre du Plan Solaire régional en vigueur.

Le subventionnement de l'achat des véhicules électriques n'est pas intégré au présent volet du cadre cependant les entreprises peuvent faire appel à l'aide régionale à l'acquisition de véhicules utilitaires propres (partie 3.5 de ce document).

2.4.3. Critères de sélection

Les éléments suivants seront pris en compte et valorisés dans l'analyse des projets pour ce volet :

- Clarté de l'argumentation justifiant l'intérêt du projet au regard d'une approche classique d'abonnement à une offre verte et des contraintes d'exploitation du site,
- Clarté de la présentation du projet proposé,
- Clarté de la stratégie énergétique envisagée, est attendue une réflexion avancée de la part du candidat sur la pertinence de son projet au regard des flux de trafic de véhicules électriques qu'il observe ou pressent, sur la base d'une analyse prospective solide, à divers horizons, comme indiqué précédemment, et sur le sujet de la recharge intelligente afin que le poids de la mobilité électrique sur le réseau soit aussi minime que possible.
- Qualité et la complémentarité des partenaires réunis (aménageurs, développeurs, opérateurs de mobilité, opérateurs de recharge, etc.)
- Eventail des financements extérieurs mobilisés (ADVENIR, etc.)
- Les projets ayant une brique intégrée à d'autres appels à projets régionaux seront traités en priorité
- Prise en compte du développement des transports collectifs, du développement de l'intermodalité et des documents de planification existants (SRADDET, Schémas locaux, etc.) dans le projet,
- Les projets de grande envergure (par leur puissance EnR couplée à la recharge, le nombre de véhicules déployés, les consommations envisagées) seront traités en priorité
- Les projets qui pourront être facilement répliqués, à terme, sur d'autres sites seront privilégiés
- Les projets doivent intégrer un ensemble d'entreprises du territoire régional et des cofinancements seront traités en priorité
- Les projets doivent intégrer un partenaire aménageur public a minima dans les travaux de conception (intégration dans les groupes de travail par exemple) voire dans les phases de déploiement

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

2.5. AIDE A L'ACQUISITION DE VEHICULES UTILITAIRES PROPRES

2.5.1. Projets et bénéficiaires ciblés

Afin d'accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandise, d'anticiper et de rendre acceptable les Zones à Faibles Emissions (ZFE), tout en évitant l'assèchement des centres villes et les levées de bouclier de certains secteurs, il faudra être en mesure de montrer des exemples qui fonctionnent. Le dispositif proposé ci-dessous participe largement à l'activation de ces leviers d'actions.

Par une aide à l'acquisition, le dispositif régional proposé vise à augmenter la part de véhicules utilitaires à émissions faibles ou nulles utilisés par les professionnels pour améliorer la qualité de l'air. La Région se fixe un objectif annuel d'aider à l'acquisition de 250 véhicules. Le détail des segments de véhicules aidés est détaillé dans la partie « Aide et contraintes financières ».

Sont éligibles au dispositif les Auto Entrepreneurs, les Très Petites Entreprises (TPE) ou les petites et moyennes entreprises (PME[14]) ayant un établissement ou une succursale en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour les entreprises qui seraient soumises à une obligation légale d'acquisition de véhicules propres lors de renouvellement de flottes (en lien avec de nouvelles réglementations dont la Loi d'Orientation des Mobilités), seule l'acquisition de véhicules permettant d'aller au-delà de la réglementation sera prise en compte.

Les collectivités territoriales, EPCI et autres établissements publics sont aussi éligibles. Cependant, seule l'acquisition de véhicules permettant d'aller au-delà de la réglementation actuelle[15] ou de nouvelles réglementations (associées à la Loi d'Orientation des Mobilités, par exemple) sera prise en compte.

2.5.2. Aide et plafonds financiers

L'aide proposée est forfaitaire et est fonction du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) ainsi que de la technologie de motorisation.

Pour les véhicules neuf, l'aide est la suivante (en euros) :

PTAC	GNV[16]	Electrique (et hybride-rechargeable)	Hydrogène
2,5 t ≥ PTAC > 1,7 t	-	3 000	5 000
3,5 t ≥ PTAC > 2,5 t	1 000	6 000	6 000
7 t ≥ PTAC > 3,5 t	2 000	6 000	6 000
PTAC > 7t	7 500	15 000	15 000
Vélo cargo / triporteur / remorque	500 (plafond à 25% du coût total)		
Vélo cargo / triporteur / remorque à assistance électrique	1000 (plafond à 25% du coût total)		

[14] Au sens du Décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008

[15] 20% du parc renouvelé doit être propre selon l'Article L224-7 du Code de l'environnement créé par la Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

[16] Les véhicules GNV participant à l'émergence d'une nouvelle station publique GNV peuvent bénéficier d'un cumul d'aide avec l'ADEME dans le cadre du dispositif Mobigaz décrit en partie 3.3 de ce document

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

Pour les véhicules d'occasion (ou opérations de *« retrofit »),* l'aide est la suivante (en euros) :

PTAC	GNV[17]	Electrique (et hybride-rechargeable)	Hydrogène
2,5 t ≥ PTAC > 1,7 t	-	1 500	2 500
3,5 t ≥ PTAC > 2,5 t	500	3 000	3 000
7 t ≥ PTAC > 3,5 t	1 000	3 000	3 000
PTAC > 7t	3 500	7 500	7 500

Le dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules utilitaires propres est pris en application du règlement européen n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis publié au JOUE L 352 du 24 décembre 2013.

L'aide régionale est cumulable avec les aides de l'Etat ou toute autre aide publique. Toutefois le cumul de ces aides ne doit pas dépasser 40% du coût HT d'acquisition du véhicule. En cas de dépassement de ce taux, l'aide régionale sera ajustée.

2.5.3. Conditions d'éligibilité

Le dossier complet de demande de financement devra porter sur :
- L'acquisition d'un véhicule neuf à émissions nulles ou faibles ;
- L'acquisition d'un véhicule d'occasion à émissions nulles ou faibles, à la condition qu'il n'ait pas déjà bénéficié d'une aide dans le cadre du présent dispositif ;

Un seul dossier peut être déposé par porteur de projet. Un dossier peut concerner l'achat de 1 à 5 véhicules (le nombre pourra être porté à 10 véhicules si l'enveloppe budgétaire associée à l'ensemble du dispositif régional le permet).

Les véhicules à faibles émissions de moins de 3,5 tonnes éligibles sont visés dans le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route :
- EL (électricité) ;
- H2 (hydrogène) ;
- HE (hydrogène-électricité [hybride rechargeable]) ;
- HH (hydrogène-électricité [hybride non rechargeable]) ;
- AC (air comprimé).

Les véhicules à faibles émissions de plus de 3,5 tonnes éligibles sont visés dans le décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application du premier alinéa de l'article L.224-8 du code de l'environnement, à savoir les véhicules dont le système de propulsion est alimenté exclusivement ou partiellement par au moins l'une des sources d'énergie suivantes :
-l'électricité ;
-l'hydrogène ;
-le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé-GNC) ou sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié-GNL) ;

[17] Les véhicules GNV participant à l'émergence d'une nouvelle station publique GNV peuvent bénéficier d'un cumul d'aide avec l'ADEME dans le cadre du dispositif Mobigaz décrit en partie 3.3 de ce document

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

En plus des carburants précités, les véhicules hybrides-rechargeables sont éligibles au dispositif. Cela concerne les véhicules ayant l'un des « types d'énergie » suivant (cf. carte grise du véhicule) : EE, ER, EM, FL, GL, GM, PE, NE.

Le GPL et les systèmes avec énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée sont exclus des sources d'énergie aidées dans ce dispositif.

Nota : ces véhicules sont éligibles à un **certificat qualité de l'air (CRIT'Air) de classe « électrique » ou classe « 1 »,** tel que défini par arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

Le dispositif aide l'acquisition de véhicules destinés au transport de marchandise ou de matériel. Les bus et cars sont exclus des véhicules éligibles.

2.5.4. Engagements du bénéficiaire vis-à-vis de la Région

- Le bénéficiaire de l'aide régionale s'engage à ne pas revendre le véhicule concerné dans un délai de 5 ans à compter de la date d'acquisition.
- le bénéficiaire s'engage à rendre visible à l'extérieur du véhicule l'intervention de la Région grâce à un kit de communication fourni par la Région[18],
- le bénéficiaire s'engage à fournir annuellement aux services de la Région le kilométrage parcouru afin de procéder à l'évaluation ex-post de la mesure,
- le bénéficiaire s'engage à participer à une enquête qualitative annuelle sur l'utilisation du (des) véhicule(s) dont l'objectif sera l'analyse de la perception et la satisfaction de l'entreprise et l'identification de freins opérationnels. Cette enquête sera élaborée en concertation avec les syndicats, fédérations, professionnels et/ou chambres consulaires et pourra s'appuyer sur eux pour sa mise en œuvre. L'entreprise se rendra disponible si des réunions de partage et de retours d'expérience sont organisés par la Région ou les acteurs précédemment mentionnés.

Dans le cas de manquements aux engagements inscrits dans le présent règlement, et après une lettre de rappel adressée en recommandé avec accusé de réception, le bénéficiaire se verra dans l'obligation de restituer la totalité du montant de la subvention allouée par la Région.

2.5.5. Modalités de versement de l'aide

Pour tous les véhicules :
Dans tous les cas, le nom du bénéficiaire devra être celui figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

La demande de subvention doit être faite et enregistrée auprès de la Région avant la date de livraison du véhicule et sur la base d'un devis, d'un bon de commande ou de réservation.

Pour de l'acquisition :
Le versement de la subvention est effectué en une seule fois sur présentation des justificatifs suivants :

[18] En cas de non fourniture du kit, cette dernière demande ne sera pas appliquée

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

- un état définitif récapitulant les dépenses et les recettes, signé par la personne dûment habilitée à engager l'entreprise ;
- la facture acquittée conforme au devis présenté dans le dossier déposé à la Région, pour les demandes présentant des acquisitions de véhicules.

Le dépôt des demandes de subvention doit être effectué en ligne sur
https://subventionsenligne.maregionsud.fr/

Pour qu'une demande soit recevable, le demandeur devra fournir :

- L'ensemble des documents administratifs exigés lors du dépôt de demande de subvention (cf. plateforme en ligne https://subventionsenligne.maregionsud.fr/ - Fiche N°4);

- Les devis ou bons de commande ou bons de réservation détaillés du (des) véhicule(s) à acquérir précisant s'il est neuf ou d'occasion et indiquant ses caractéristiques techniques en lien avec les critères d'éligibilité et les émissions de CO2 ou accompagné d'un document technique du constructeur les stipulant ;

- Pour les collectivités ou entreprises soumises à des obligations d'acquisition de véhicules propres lors de renouvellement de flottes : un état des lieux du parc de véhicules du bénéficiaire (type de véhicule, vignette crit'air, etc.), une lettre d'engagement indiquant le nombre de véhicules acquis dans l'opération de renouvellement et le nombre de véhicules propres acquis dans cette opération, une lettre d'engagement sur le nombre de véhicules acquis allant au-delà de la réglementation, documents formels associés à la commande de véhicules (dossier d'appel d'offre, documents d'achat groupé, etc., etc.)

- Après validation du dossier de demande de subvention par la Région, une facture devra être présentée pour le versement de l'aide. Les factures antérieures à la date de dépôt du dossier de demande d'aide ne pourront pas être prises en compte.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

3. ELEMENTS IMPORTANTS CONCERNANT LE DEPOT DE DOSSIERS

3.1. PLAFONNEMENT DES AIDES

Conformément au règlement financier de la Région, les demandes de subvention d'investissement doivent être déposées au moins un mois avant la date prévisionnelle de début de réalisation du projet concerné par la demande. Les dépenses liées au projet et réalisées avant cette échéance seront inéligibles.

Pour les acteurs publics, l'aide régionale est cumulable avec les aides de l'Etat et d'éventuelles autres aides de collectivités. **Le cumul d'aides publiques est plafonné à 80 % du budget du projet.** En cas de dépassement de ce taux, l'aide régionale est revue à la baisse à due concurrence. Les versements de l'aide accordée se feront conformément aux dispositions du règlement financier de la Région que les lauréats de l'appel à projets devront respecter.

Pour les acteurs privés et/ou relevant du secteur privé au titre des régimes d'aides européens, les taux évoqués dans les différents points du présent cadre ne représentent que le plus haut pourcentage d'aide auquel peuvent prétendre les demandeurs. Ces taux seront modulés en fonction de la situation des porteurs et de leurs projets au vu du droit européen :

- En premier lieu, application du règlement européen n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis publié au JOUE L 352 du 24 décembre 2013 ;
- En cas de dépassement des seuils relatifs aux aides de minimis précitées, le régime d'aide exempté n° SA.59108 s'appliquera. Ce régime d'aide est relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2023, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014.

3.2. DEPOT DES DOSSIERS

Le dépôt des candidatures doit être effectué :

- en ligne sur https://subventionsenligne.maregionsud.fr/
- ou par voie postale à l'adresse suivante : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Cellule Subvention,27 Place Jules Guesde, 13481 Marseille CEDEX 20 (Préciser sur le courrier d'accompagnement : « à l'attention de Franck FERRIZ - Direction de la Transition Energétique et des Territoires - Service Transition Energétique). Il sera obligatoirement complété d'un envoi informatique à : fferriz@maregionsud.fr

Les candidats peuvent se rapprocher du référent mentionné ci-après pour toute question relative à la formulation de leur projet et du dossier associé : Franck FERRIZ, Chargé de mission Mobilité Durable, Direction de la Transition Energétique et des Territoires, Service Transition Energétique, fferriz@maregionsud.fr

3.3. ENGAGEMENTS DES CANDIDATS

Les récentes discussions nationales comme régionales ayant pu avoir lieu sur le sujet ont mis en avant l'importance de la question des données et de leur exploitation par les différents opérateurs afin d'offrir aux usagers des services de plus en plus adaptés et en temps réel. De plus, la question de la

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire

place d'un « tiers de confiance » offrant une infrastructure transparente permettant le dépôt et l'exploitation des données apparaît cruciale. Dans cette optique, la Région a lancé en 2017 dans le cadre du programme Flexgrid un projet expérimental de plateforme régionale de données et services Energie à une échelle infra-régionale et à un pas de temps proche de l'instantané, ainsi qu'une réflexion sur la création d'un opérateur régional de la donnée.

Le bénéficiaire de l'aide régionale s'engage à ne pas revendre les infrastructures déployées dans le cadre de cet appel à projets sous moins de 10 ans à compter de la date d'acquisition. Il s'engage à mettre en avant de manière visible depuis l'extérieur (flocage ou autocollants) l'intervention de la Région (avec un kit communication fourni par la Région). Si la Région ne dispose pas de la preuve de cette utilisation[19], elle se réserve le droit de ne pas payer le solde de la subvention. Il s'engage à se rendre disponible pour d'éventuelles actions de communication ou de valorisation du projet par la Région ou ses partenaires.

Le bénéficiaire s'engage à fournir à la Région les statistiques énergétiques et d'usage liées au projet déployé. Il s'engage à fournir un document bilan du projet 18 mois après le déploiement du projet et de se tenir disponible pour le présenter dans les locaux de la Région. Le bénéficiaire s'engage à aborder les points suivants dans le bilan de son projet : stratégie énergétique finalement déployée, courbes de charges des infrastructures déployées et ensemble des statistiques d'usage associées, acceptabilité du projet par les usagers, modèle économique pour une réplicabilité, récapitulatif des difficultés juridiques rencontrées, recommandations pour de futures porteurs de projets, estimation des émissions de GES / polluants évitées grâce au projet après déploiement.

Les bénéficiaires de l'aide régionale seront sollicités par la Région pour partager les données fournies par leurs infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE), notamment celles en temps réel.

Dans le cas de manquements aux engagements inscrits dans le présent règlement, ne tenant pas compte des rappels par courrier de la Région, le bénéficiaire se verra dans l'obligation de restituer la totalité du montant de la subvention.

[19] à la condition qu'un kit ait bien été fourni par la Région

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 19/12/2022 - Retour préfecture le 19/12/2022 - Acte n° 22-0834 certifié exécutoire