



Acte certifié exécutoire

- Par publication ou notification le 18/02/2014

- Par transmission au Contrôle de Légalité le 18/02/2014

DELIBERATION N° CR 14-14

DU 13 FEVRIER 2014

POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX VEHICULES URBAINS

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code Général de Collectivités Territoriales et notamment son article L.4221-1
- VU** Le Code des Transports et notamment ses articles L.1231-1 et suivants
- VU** La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite loi Grenelle I ;
- VU** La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite loi Grenelle II ;
- VU** Le décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos
- VU** La délibération n° CR 98-12 du 22 novembre 2012 relative à l'approbation du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
- VU** La délibération CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France.
- VU** La délibération n° CR 20-12 relative au plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France
- VU** La délibération n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente ;
- VU** L'avis de la Commission des Transports et des Mobilités ;
- VU** L'avis de la Commission des Finances, de la Contractualisation et de l'Administration Générale.

VU Le rapport CR 14-14 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Ile-de-France ;
APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Approuve la mise en place d'une politique régionale dédiée aux nouveaux véhicules urbains (NVU).

Au sens de cette politique, on entend par NVU :

- des véhicules destinés aux déplacements de personnes (véhicules légers adaptés à la ville, véhicules à deux ou trois roues motorisés, vélos à assistance électrique, scooters électriques, minibus) ou des véhicules utilitaires ou destinés au transport de marchandises
- utilisant une énergie alternative ayant démontré son effet limité sur l'environnement : énergie électrique (de préférence provenant de sources renouvelables), hybride rechargeable, biogaz, GNV, hydrogène, air ou gaz comprimé en particulier

Article 2 :

Approuve les trois dispositifs de mise en œuvre de cette politique figurant en annexe 1 à la présente délibération.

Décide que la validité des dispositifs entre en vigueur à la date d'adoption de la présente délibération et s'éteindra le 30 juin 2017, des dossiers pouvant être déposés jusqu'à cette date, sous réserve d'une décision du Conseil Régional tendant à en prolonger la durée d'effet.

Décide que les dispositifs 1 et 2 ne seront pas soumis aux règles de modulation des aides régionales résultant de la délibération CR 92-11 du 29 septembre 2011.

Article 3 :

Délègue à la Commission permanente la compétence pour approuver les conventions de financement spécifiques pour la mise en œuvre des dispositifs de l'article 2.

Article 4 :

Décide de créer une instance régionale de promotion et d'évaluation des nouveaux véhicules urbains, dont la composition et les règles de fonctionnement seront fixées par la Commission Permanente.

Article 5 :

- Délègue à la Commission permanente la compétence pour modifier si nécessaire les deux valeurs de seuils prévues au 1.2 du dispositif 1 ci annexé.

**Le Président du Conseil régional
d'Île-de-France**



JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX VEHICULES URBAINS

Dispositif 1 : Aide au déploiement de bornes de recharges électriques

1.1. Références et Définitions

Une **borne de recharge** est un équipement permettant la recharge des véhicules électriques. Elle est généralement constituée par une enveloppe physique supportant, selon l'organisation des places de stationnement qui y sont associés 2 ou 4 points de charge. Elle comprend tous les éléments nécessaires à son fonctionnement (gestion intelligente de l'énergie, coffrets de raccordements...) et à l'accueil du ou des véhicules dans de bonnes conditions de sécurité et d'utilisation.

Un **point de charge** est la partie d'une borne de recharge permettant d'alimenter à un instant donné un et un seul véhicule électrique ou hybride rechargeable.

L'interopérabilité matérielle caractérise la capacité d'un point de charge à se connecter à l'ensemble du parc de véhicules électriques concernés.

Le **Livre Vert** est un document national de référence pour l'action publique en matière d'infrastructures de recharge des véhicules "décarbonés" rédigé sous l'égide du sénateur Louis Nègre en Avril 2011.

1.2. Critères d'éligibilité

Les critères indiqués ci-dessous sont cumulatifs.

- La participation financière de la Région s'applique aux projets :
 - concernant un territoire de projet à l'échelle d'un bassin de déplacement
 - destinés à développer l'usage des nouveaux véhicules urbains en substitution de la flotte thermique existante (véhicules électriques et hybrides rechargeables)
 - pouvant porter sur différents types de véhicules (automobile, scooter, vélo, ...)
 - comportant obligatoirement un plan de déploiement des bornes de recharges publiques à l'échelle du territoire, éventuellement phasé. Ce plan doit comporter une cartographie des implantations actuelles et projetées et faire apparaître sa cohérence avec les éventuels projets en cours dans les territoires limitrophes. Il doit également prendre en compte les recommandations du Livre Vert (pour la densité du maillage) ainsi que les enjeux d'aménagement et de mobilité sur le territoire, en lien avec les objectifs du PDUIF. Il peut, le cas échéant, être rattaché à un Plan Local de Déplacement.

- Les bornes prévues dans ces projets, doivent :
 - permettre la recharge simultanée de plusieurs véhicules (les bornes mono points ne sont donc pas éligibles).
 - intégrer des systèmes de gestion intelligente de l'énergie, permettant d'optimiser la consommation d'énergie lors des recharges
 - être implantées sur l'espace public, et utilisables par l'ensemble du public

- être accessibles dans les mêmes conditions à tous types de véhicules (particulier ou élément de flottes partagées)
 - adopter des spécificités techniques compatibles avec la réglementation nationale et européenne
 - accueillir les différents types de prises utilisés par les véhicules en circulation en Île-de-France afin d'assurer l'interopérabilité matérielle des systèmes de recharge
 - délivrer une puissance maximale de 24 kVA, conformément aux préconisations du Livre Vert relatives aux bornes sur voirie.
- Les porteurs de projet devront s'appuyer sur les recommandations du Livre Vert pour développer leur plan de déploiement des infrastructures de recharge, notamment pour la définition des caractéristiques techniques (dimensionnement des infrastructures, modèles économiques, systèmes de paiement, réglementation et standardisation).
 - Les projets devront obligatoirement comporter un dispositif de suivi permettant de fournir des données quantitatives sur l'utilisation de la borne de recharge (nombre de recharge, nombres de véhicules/jour...)

Un territoire de projet dont la densité d'implantation de points de recharge est supérieur à deux seuils limites, par habitant d'une part, et par emploi d'autre part, ne peut pas bénéficier de l'aide régionale. Il demeure éligible en cas de dépassement d'un seul de ces seuils

Les deux valeurs de seuils sont fixées à un point de recharge pour :

- 750 habitants
- 375 emplois

Elles peuvent évoluer par délibération de la Commission Permanente.

1.3. Bénéficiaires

Communes et leurs groupements, établissements publics.

1.4. Modalités de financement

Dépenses éligibles

- Les études nécessaires à l'établissement du plan de déploiement à l'échelle du territoire visé au 1.2
- Les bornes de recharge
- Les travaux directement liés à la mise en place des bornes : matériel, génie civil, ingénierie, raccordement au réseau de distribution d'électricité et les études opérationnelles s'y rapportant.

Ne sont pas éligibles les coûts de maintenance, d'abonnement, les redevances ou droits de voirie, les coûts liés au renforcement du réseau primaire et les renouvellements de matériel ou d'équipements.

Priorités de la Région

Seront privilégiés les projets qui :

- intègrent un programme de développement de NVU à usage partagé
- comportent d'autres services ou équipements expérimentaux dévolus exclusivement à l'usage des NVU (voies réservées, places de stationnement réservées, accès réservés à certaines zones, avantages tarifaires...) afin de renforcer l'attractivité du service
- qui adossent aux infrastructures de recharge d'autres services urbains (livraisons, consignes, appel taxi, réservations, information sur offre à proximité, ...)

Taux de financement maximum :

- 40 % de la dépense subventionnable.

Bonification pour les bornes dont l'électricité provient pour plus de la moitié des énergies renouvelables : +25%

Le dossier de demande de subvention devra comporter, pour que cette clause de bonification puisse être mise en œuvre, une notice technique spécifique établissant que 50% au moins de l'énergie annuelle absorbée par la borne proviendra de sources renouvelables.

Plafond des dépenses subventionnables :

- 10.000 € HT par borne de recharge. Ce montant comprend l'ensemble des dépenses éligibles relatives au déploiement des bornes, y compris les prestations intellectuelles.

1.5. Modalité de versement et de suivi / conventions – Autres dispositions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conformément au RBF de la Région.

Dispositif 2 : aide au déploiement des stations de compression au GNV et biogaz

2.1 Définition

Les stations de compression au gaz naturel pour véhicules (GNV) et au biogaz permettent de compresser le gaz qui arrive du réseau pour le distribuer ensuite en vue de son usage final.

Plusieurs types de distribution sont possibles : normale, accélérée ou rapide ; La distribution lente nécessite une forte capacité de places de stationnements sécurisés. En effet, elle dure plusieurs heures et est souvent effectuée la nuit.

2.2 Critères d'éligibilité

Les critères indiqués ci-dessous sont cumulatifs.

La participation financière de la Région s'applique aux projets :

- Destinés à la recharge de véhicules utilitaires légers et de poids lourds, c'est-à-dire relevant de la catégorie N au sens de l'article 311-1 du Code de la Route, **utilisés par des professionnels dans le cadre de leurs activités** (entreprises de transport de marchandise, artisans).
- destinés à un usage mutualisé et accessible à l'ensemble des véhicules désignés à l'alinéa précédent.
- Permettant d'initier le développement d'un réseau de stations de compression d'envergure régionale, réparti sur l'ensemble de la Région.
- situés dans des secteurs stratégiques ou pertinents par rapport aux itinéraires empruntés par les usagers potentiels (sur les plateformes logistiques, dans les zones industrielles ou d'activités situées à proximité du réseau à caractère magistral...)

Les stations de compressions éligibles sont :

- des stations existantes à usage privé pour leur mutation vers un usage mutualisé et accessible à l'ensemble des véhicules désignés ci-dessus.
- des stations à usage mutualisé et accessible à l'ensemble des véhicules désignés ci-dessus à créer

Les projets qui ont recours à du biogaz issu de la méthanisation parmi les sources d'approvisionnement seront considérés comme prioritaires.

Dans le cas où un projet relève du secteur économique et concurrentiel, le montant de la subvention régionale doit être conforme aux règles régissant le droit communautaire des aides d'Etat.

2.3 Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, établissements publics, GIE, CCI, associations.

2.4 Modalités de financement

L'aide de la Région s'appliquera à 6 stations de recharge, à titre expérimental, à raison de trois par an au plus.

Cette expérimentation pourra être étendue à d'autres stations par décision du Conseil Régional.

Dépenses éligibles

- Les études préalables
- Les stations elles-mêmes dans toutes leurs composantes
- Les travaux directement liés à la mise en place des bornes : matériel, génie civil, ingénierie, raccordement au réseau de distribution d'électricité et les études opérationnelles.

Ne sont pas éligibles les coûts de maintenance, d'abonnement ou les coûts liés au renforcement du réseau primaire.

Taux de financement maximum :

- Etudes préalables : 40%
- adaptation de stations privées vers un usage public mutualisé : 30%
- création de stations publiques à usage public mutualisé : 40%

Les stations faisant appel au biogaz produit en Ile de France pour 5% au moins de leur capacité bénéficieront d'un taux bonifié de 60 %.

Le dossier de demande de subvention devra comporter, pour que cette clause de bonification puisse être mise en œuvre, une notice technique spécifique établissant que 5% au moins du gaz délivré à la station par la borne proviendra de biogaz produit en Ile de France.

Plafond des dépenses subventionnables :

- adaptation de stations privées vers un usage mutualisé : 200.000 € HT
- création de stations publiques à usages mutualisé : 300.000 € HT

Ces montants comprennent l'ensemble des dépenses éligibles relatives au déploiement des stations, y compris les prestations intellectuelles.

2.5 Modalité de versement et de suivi/ conventions- Autres dispositions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conformément au RBF de la Région.

Dispositif 3 : aide à la mise en place de service partagé ou mutualisé concernant les nouveaux véhicules urbains

3.1 Définitions

Les services d'autopartage sont désormais définis par le code des transports :

Art. L. 1231-14. – L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

3.2 Critères d'éligibilité

Les projets suivants sont éligibles à l'aide régionale.

- visant à réduire l'usage du véhicule thermique individuel sur le territoire de projet
- visant à réaliser des économies en matière d'espace public
- visant à démontrer des gains en matière de pollution atmosphérique et sonore

Les critères indiqués ci-dessus sont cumulatifs.

Ne sont par ailleurs éligibles à l'aide régionale que les projets relevant des deux catégories suivantes :

3.2.1 Les **services publics d'autopartage** répondant à la définition posée dans l'Art. L. 1231-14 du code des transports et concernant exclusivement :

- des NVU au sens de la présente politique régionale
- ou des véhicules détenteurs d'un label « autopartage », attribué selon les règles fixées par l'Art. L. 1231-14 du code des transports

dès lors que le porteur de projet aura fait la preuve d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée existante sur le territoire concerné.

3.2.2 Les **équipements mutualisés exclusivement dédiés aux NVU** permettant de développer, sur un territoire donné, l'usage :

- des vélos à assistance électrique, en particulier par la création de stationnements sécurisés
- des véhicules utilitaires légers électriques, au gaz naturel et au biogaz pour la logistique urbaine,
- des NVU adaptés aux déplacements des personnes à mobilité réduite.
- De tout type de NVU, à condition que l'équipement soit public et accessible à tous les usagers potentiels.

3.3 Bénéficiaires

Communes et leurs groupements, établissements publics.

3.4 Modalités de financement

Au titre des projets visés au 3-2-2, un même bénéficiaire ne peut prétendre qu'à une seule aide pour un même type projet, au sens des quatre catégories listées, au cours de la période 2014-2017.

Dépenses éligibles:

Sont éligibles toutes dépenses d'investissement directement nécessaires au projet, y compris les prestations intellectuelles, les travaux ou l'acquisition d'équipements ou de matériel.

Sont exclues les dépenses relatives à la maintenance et au renouvellement, à l'abonnement ou au renforcement du réseau de distribution d'énergie.

Taux de financement maximum et modulation des aides :

3.4.1 Le taux de base de l'intervention est fixé à 30 % de l'investissement nécessaire, directement lié au projet.

Ce dispositif se verra appliquer les modulations prévues dans les fiches 1 et 2 de la délibération n°CR92-11 dès lors que les bénéficiaires seront une commune ou un EPCI, à savoir:

- Une bonification de 10% est accordé aux communes dont le taux de logement social est supérieur à 20%
- Une bonification de 5% est accordée aux communes dont le taux de logement social est inférieur à 20% mais qui remplissent les objectifs triennaux dans les conditions fixées par la fiche 1 annexée à la délibération n°CR92-11
- Un malus de 10% est appliqué aux communes ayant fait l'objet d'un contrat de carence préfectoral à l'issue de la dernière période triennale.
- S'agissant des EPCI, les modulations s'appliquent si la commune sur laquelle est réalisé l'investissement se trouve dans l'une des situation mentionnées ci-dessus.
- Les communes les moins favorisées, c'est à dire appartenant aux trois derniers déciles apprécié en fonction de leur potentiel fiscal et de leur IDH2 bénéficieront d'une bonification de 10%. Le calcul du ratio s'appliquera conformément aux dispositions prévues dans la fiche 2 annexée à la délibération n°CR92-11.

3.4.2 Pour les autres bénéficiaires, le taux d'intervention est fixé à 30 % de l'investissement nécessaire, directement lié au projet.

Plafond des dépenses subventionnables :

- 200.000 € HT / projet.

Ce montant comprend l'ensemble des dépenses éligibles, y compris les prestations intellectuelles.

3.5 Modalité de versement et de suivi/ conventions- Autres dispositions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent règlement feront l'objet de conventions de financement conformément au RBF de la Région.