

*Présenté par*  
**Jean-Paul Huchon**  
*Président du conseil régional*  
*d'Île-de-France*

**POLITIQUE REGIONALE EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DES  
NOUVEAUX VEHICULES URBAINS (NVU)**



*Sommaire*

<b>EXPOSE DES MOTIFS .....</b>	<b>4</b>
1.    Eléments de contexte : favoriser l'usage de nouveaux véhicules urbains .....	4
2.    Eléments de la stratégie régionale.....	6
<b>ANNEXE N°1 AU RAPPORT .....</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXE N°2 AU RAPPORT .....</b>	<b>13</b>
<b>PROJET DE DELIBERATION .....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX VEHICULES URBAINS .....</b>	<b>19</b>
Dispositif 1 : Aide au déploiement de bornes de recharges électriques.....	19
Dispositif 2 : aide au déploiement des stations de compression au GNV et biogaz.....	22
Dispositif 3 : aide à la mise en place de service partagé ou mutualisé concernant les nouveaux véhicules urbains .....	24

## EXPOSE DES MOTIFS

Pour renforcer les effets positifs du PDUIF sur l'environnement, notamment en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, il est indispensable, au-delà du nécessaire report vers les modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement, d'agir sur les véhicules eux-mêmes. Répondre à cette ambition environnementale sans augmenter le trafic routier, se traduit par un double objectif : encourager la mutation technologique du parc existant (renouvellement de la flotte par des véhicules propres et moins encombrants pour l'espace public) et favoriser les nouveaux usages (véhicule serviciel, autopartage, covoiturage...).

### 1. Eléments de contexte : favoriser l'usage de nouveaux véhicules urbains

Agir pour la mobilité du quotidien nécessite de prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements des Franciliens. A ce titre, l'EGT de 2010 montre que 38% des déplacements de personne se font toujours en voiture. Quant au transport des marchandises, il demeure réalisé majoritairement, y compris pour la logistique des derniers kilomètres, en véhicules thermiques et les futurs chantiers nécessaires à la réalisation du Nouveau Grand Paris risquent de venir accroître le nombre de poids-lourds nécessaires à la réalisation de ces travaux.

Pourtant, le marché des véhicules entendu au sens large (voiture, vélo, scooter, véhicule utilitaire léger, poids-lourds), connaît des mutations majeures. Celles-ci ont trait à l'amélioration technique des carburants de substitution : électricité, gaz naturel, biogaz et dans une moindre mesure l'hydrogène. Ces énergies participent à la réduction de la consommation des énergies fossiles.

D'autres évolutions relèvent d'une approche sociétale due à l'apparition de services pour partager l'usage d'un véhicule. C'est le concept du **véhicule serviciel**. Ce concept s'appuie sur le constat d'un temps d'usage réel très faible des véhicules individuels par leurs propriétaires. Le véhicule serviciel permet la dissociation entre l'usage du véhicule et sa propriété ce qui nécessite le développement de services associés. La mise en œuvre d'Autolib' à Paris et en petite couronne s'est appuyée sur ce concept, même si le bilan à ce jour de cette opération demeure contrasté.

Ces évolutions technologiques et sociétales constituent des opportunités réelles. Regroupées sous l'appellation des « **nouveaux véhicules urbains** » (NVU), elles symbolisent une démarche vertueuse.

L'Exécutif régional a décidé, en février 2013, de réunir un groupe de travail très large, dont la présidence a été confiée à notre collègue Jacques Picard, chargé d'auditionner plus de 50 experts techniques et institutionnels, publics et privés, autour de cinq thématiques :

- Les besoins et usages des NVU
- Les caractéristiques des NVU
- La stratégie d'électromobilité Francilienne
- Les enjeux urbains et périurbains des NVU
- Les leviers : stationnement, voiture servicielle et voies réservées.

Cette initiative, qui s'est révélée un succès, a permis de souligner les attentes de l'ensemble des acteurs à l'égard de la Région. La restitution des travaux a donné lieu à la publication d'un rapport de mission en octobre 2013, puis à un important colloque conclusif.

Les mesures préconisées dans le présent rapport s'appuient très largement sur ce travail (voir annexe1).

Comme l'a préconisé la Commission d'Enquête Publique du PDUIF dans son rapport conclusif en septembre 2013, le développement des nouveaux véhicules urbains sera désormais inscrit dans le plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France. Il est également mentionné au schéma régional climat, air et énergie (SRCAE). Ces NVU contribueront à l'atteinte des objectifs de la Région en matière de protection de l'environnement, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la pollution atmosphérique (particules fines, d'oxydes d'azote et dioxyde de soufre) et la réduction des nuisances sonores.

De plus, les NVU intègrent des innovations technologiques majeures alliées à des services, ce qui contribue au développement économique francilien et à la création d'emplois pérennes.

Enfin, les nouveaux véhicules urbains devront être adaptés aux nouvelles formes urbaines. Leur faible emprise au sol et leur agilité doivent permettre de diminuer la place dévolue à la voiture en ville, et par conséquent de libérer de l'espace public pour d'autres usages.

Favoriser l'usage des nouveaux véhicules urbains, c'est aussi susciter l'envie et les possibilités pour les Franciliens d'y recourir. Cela suppose de lever les freins, réels ou supposés, individuels ou institutionnels, qui dans la société d'aujourd'hui, viennent limiter leur usage. Cette ambition est réalisable, y compris en Île-de-France. Pour preuve, l'expérimentation SAVE« Seine Aval Véhicule électrique » lancée en 2011 sur le territoire de l'EPAMSA s'est révélée concluante et les partenaires porteurs de ce projet lancent aujourd'hui une nouvelle phase pour compléter le dispositif de points de recharge électrique sur voie publique (passage de 130 points à 180). Pour autant, une nouvelle politique de développement des NVU ne remet pas en cause la priorité aux transports collectifs et aux modes actifs, qui demeurent privilégiés. Afin d'atteindre les objectifs de réduction de 20% des émissions de gaz à effets de serre inscrits dans le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France, les transports collectifs font désormais appel, eux aussi, aux énergies propres. A ce titre, le Conseil du STIF a adopté, le 11 décembre 2013, un plan sans précédent de sortie du diesel et de réduction des polluants émis par les bus et a demandé à la RATP d'engager à compter de 2014 un programme d'acquisition de bus permettant de réduire de 50 % les émissions de particules fines du parc de bus en 2 ans (mi-2016). A l'horizon 2020-2025 l'objectif est de disposer en Ile-de-France d'un parc de bus 100% électrique ou GNV Bio Gaz.

La nouvelle politique NVU répond à la nécessité de prendre en considération les besoins des Franciliens qui demeurent captifs de la voiture pour certains déplacements. Ils offrent une alternative vertueuse aux véhicules thermiques qui sont le seul choix possible pour beaucoup de Franciliens aujourd'hui, et permettent de faire évoluer dans un sens favorable les parcs détenus par les particuliers et professionnels y compris les transporteurs de marchandises pour la logistique des derniers kilomètres.

Quelque soit le secteur considéré, le nouveau véhicule urbain doit se démarquer du véhicule classique. Pour cela, plusieurs conditions sont requises : le véhicule doit être en mesure de répondre aux besoins, être compatible avec les capacités d'investissement des Franciliens et qu'ils y trouvent un réel avantage. Au vu de l'accroissement des dépenses liées aux déplacements, le critère économique s'avère décisif. Et cela aussi bien pour les particuliers (y compris les touristes) que pour les entreprises et les administrations.

Par conséquent, les nouveaux véhicules urbains doivent répondre à des impératifs de mobilité durable, de stratégie industrielle, de réseaux de distribution d'énergie, de maintenance, d'assistance et de prêt.

Il revient aux industriels, aux particuliers et aux pouvoirs publics de prendre, chacun dans leur domaine, leurs responsabilités dans cette démarche.

Le présent rapport propose que la Région se dote des leviers concrets qui lui permettent de les exercer, dans les compétences qui sont les siennes.

## 2. Eléments de la stratégie régionale

Il revient à la Région Ile-de-France, qui doit approuver cette année le PDUIF révisé, de prendre une part importante dans la stratégie de développement des NVU. Pour cela, la Région s'appuiera sur un ensemble d'outils, déclinés en véritable projets de mobilité territoriaux, portés par des acteurs locaux partenaires.

Ces projets de mobilité viseront à créer les conditions qui permettront d'enclencher une véritable mutation du parc de véhicules Francilien. Si elle s'opère durablement à l'échelon régional, cette mutation engendrera un effet d'entraînement susceptible d'inciter de nouvelles stratégies industrielles et de favoriser de nouvelles politiques de renouvellement des flottes des entreprises et des administrations.

La Région s'appuiera ainsi sur 3 dispositifs :

- Une aide au développement du réseau de bornes de recharge publiques destiné aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables (voitures, vélos électriques, véhicules utilitaires légers...)
- Une aide à la réalisation de stations de compression mutualisées au gaz naturel et au biogaz pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds
- Une aide au développement des réseaux de NVU serviciels à usage partagé.

La mise en œuvre de cette politique ne pouvant encore s'appuyer sur de nombreux exemples et retours d'expérience, il est proposé d'en revisiter les principes mi 2017, afin d'ajuster, le cas échéant, les objectifs et les dispositifs. Un rapport d'étape et d'évaluation sera présenté à cet effet devant le Conseil Régional.

### 2.1 Les bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables

Le développement rationnel de l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables nécessite qu'un réseau étendu de bornes de recharges électriques, se développe sur le territoire francilien.

**La Région souhaite conformément aux recommandations du rapport Hirtzman que son territoire soit irrigué par 40.000 points de recharge, dont 16.000 points de recharge publics implantés sur voirie d'ici à 2020.**

Ces objectifs seront repris dans le PDUIF révisé.

Afin que les véhicules électriques acquis par les entreprises et les particuliers puissent se déplacer sur l'ensemble du territoire il importe que les points de recharge soient **répartis de la manière la plus rationnelle possible.**

Ainsi, le dispositif qu'il est proposé d'adopter comporte des seuils destinés à éviter que l'aide régionale ne débouche sur un suréquipement de certains territoires, alors que d'autres, en particulier en grande couronne, en seraient dépourvus.

De plus, la Région demandera que les territoires candidats à ses financements présentent leur plan de déploiement des bornes et le phasage d'installation retenu, qui devra être cohérent avec les préconisations du PDUIF.

Les modalités de calcul des objectifs de la Région en la matière sont développées en annexe 2, ainsi que la nature et le calcul des seuils retenus.

Le dispositif qu'il est proposé d'adopter s'applique exclusivement aux bornes **d'usage public**, implantées sur la voie publique. En parallèle, la Région encourage les acteurs privés (gestionnaires de stations service, centre commerciaux, gestionnaire d'espace de stationnement...) à intervenir sur les espaces qui leur appartiennent ou qu'ils utilisent à des fins commerciales afin d'y implanter des bornes. Néanmoins ces équipements ne seront pas éligibles à l'aide régionale.

De même, des bornes réservées à certains usagers, par exemple aux abonnés à certains services mais interdits à d'autres, sont exclues du bénéfice des aides régionales.

Enfin, la Région impose aux maîtres d'ouvrage, pour bénéficier de ses financements, que les bornes soient interopérables et, bien entendu, conformes aux préconisations techniques nationales et européennes.

Les bornes de recharges peuvent être intégrées à une offre de véhicules serviciels, à la condition que l'ensemble des règles d'éligibilité du dispositif soient respectées.

Les bornes de recharges qui recourront pour plus de 50 % aux énergies renouvelables, même pour les bornes de recharges accélérées, se verront appliquer un bonus de 25% sur le taux de base de l'intervention de la Région, fixé à 40%.

Le dispositif régional n'est pas exclusif d'autres aides publiques, à la condition que les règles de financements imposées par la loi, ou relevant de la réglementation européenne soient respectées.

Le dispositif détaillé fait l'objet de l'annexe 1 à la délibération.

## **2.2 Les stations de compression au gaz naturel et biogaz pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds**

Le secteur de la logistique des derniers kilomètres s'avère particulièrement adapté à l'usage massif de véhicules roulant au gaz naturel et au biogaz, particulièrement pour les secteurs du bâtiment, des travaux publics et de la grande distribution.

Pour cela, les professionnels soulignent la nécessité de faire émerger un maillage opérant de stations de compression au gaz naturel et au biogaz, pour les soutenir dans leurs efforts de renouvellement des flottes. Aujourd'hui, un tel maillage des stations de compression n'existe pas. De ce point de vue, l'Ile-de-France est en retard sur nombre d'autres régions métropolitaines européennes.

La présentation concomitante en Conseil régional du présent rapport et du rapport sur la stratégie de développement de la méthanisation en Ile-de-France est l'occasion de mettre en synergie les différentes politiques régionales concernant cet important vecteur du développement des énergies renouvelables et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Il convient de se référer au rapport « méthanisation » pour apprécier l'intérêt environnemental et économique de cette filière.

Le dispositif qu'il est proposé d'adopter dans le cadre du rapport NVU aura pour objectif ainsi qu'il est détaillé en annexe à la délibération, soit de faire évoluer des stations existantes à usage privé pour les mutualiser, soit de créer des stations à usage public.

Ce dispositif de nature expérimentale s'appliquera dans un premier temps à la création de 6 stations de nature, d'importance et de localisations variées.

Ces stations devront être situées dans des emplacements stratégiques, facilement accessibles par le plus grand nombre possible d'entreprises utilisant des véhicules utilitaires de plus de 3,5 T.

L'utilisation significative du biogaz comme source d'approvisionnement est vivement encouragée et un taux de subvention plus attractif sera appliqué, dès lors que le biogaz sera produit localement.

Le dispositif reste très ouvert pour autoriser l'émergence de démarches innovantes en termes de technologies ou de montage juridique.

Il conviendra, à l'issue de cette première expérimentation, d'en tirer les enseignements utiles avant d'envisager toute généralisation de la démarche. A cet effet, un bilan chiffré et documenté ainsi, le cas échéant, si l'intérêt régional est démontré, qu'un plan de déploiement dûment chiffré et évalué seront présentés en Commission Permanente.

### **2.3 Les services partagés et mutualisés de NVU**

Comme le préconise le rapport de synthèse du group de travail régional relatif aux nouveaux véhicules urbains, « le périurbain doit être la cible des expérimentations en matière de NVU avec les services associés dont l'auto-partage. » Le troisième dispositif composant la politique régionale de développement des NVU permettra de mettre en œuvre cet objectif.

La loi de **modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles** a inscrit dans le code des transports une définition désormais stabilisée de l'autopartage.

*« 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. »*

La loi a également posé les limites de l'intervention des collectivités ou organismes publics en ce domaine : « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. »

Les expérimentations d'autopartage de NVU éligibles à l'aide de la Région ne concerneront donc que les territoires pour lesquels une carence de l'offre privée est objectivement démontrée.

Par ailleurs, les expérimentations pourront porter sur tout type de véhicule répondant à la définition des NVU indiquée à l'article 1 de la délibération et ne sont donc pas réservées aux voitures électriques.

Les services eux même pourront porter sur différents types de mutualisation intervenant obligatoirement dans le cadre d'un service public, au sens de la loi MAPTAM.

Les promoteurs des projets devront impérativement démontrer l'interopérabilité matérielle des systèmes avec les autres services existants sur tout le territoire régional.

Les services visant les vélos à assistance électrique, qui représentent un mode de déplacement qui est susceptible de connaître un fort développement à court terme seront également encouragés.

Ainsi, la création de stationnements sécurisés comportant des bornes de recharges adaptées, à proximité des grands générateurs de déplacements ou des zones à forte densité de logements seront également éligibles à l'aide régionale au titre de ce dispositif. En effet, les coûts d'acquisition élevés d'un vélo électrique nécessitent de rassurer les usagers sur les risques de vols et ce type de service est actuellement peu développé.

## **2.4 Modulation des aides régionales**

Les modulations prévues par le rapport CR92-11 s'appliqueront au dispositif 3 relatif aux projets locaux de service partagés et mutualisés de NVU, dès lors que le bénéficiaire en sera une commune ou un EPCI. Le taux de base est fixé à 30%. La modulation prendra en compte les fiches 1 (lutte contre les carences en matière de logement social) et 2 (lutte contre les inégalités sociales et territoriales). En effet, les critères des fiches 3 (éco-responsabilité) et 4 (exemplarité vis-à-vis du SDRIF) sont par définition pris en compte du fait de la nature même de l'action subventionnée visant à améliorer l'éco-responsabilité du territoire et à lui permettre de respecter les ambitions du SDRIF en matière de lutte contre la pollution et d'émergence d'une ville durable.

Les modulations ne s'appliqueront pas au dispositif 1 qui contient déjà ses propres mécanismes internes de péréquation et de seuils établis en cohérence avec les objectifs régionaux du PDU, sur la base des critères environnementaux adéquats. L'objectif de la Région étant explicitement de se doter d'un réseau de bornes de recharge homogène et proportionnel aux densités d'habitat et d'emploi, faute de quoi les efforts consentis seraient vains, il n'est pas envisageable d'introduire des critères territoriaux relevant d'une logique différente.

Le dispositif 2 étant de nature expérimentale, la question de la modulation ne se pose pas à ce stade et elle est renvoyée à une éventuelle généralisation ultérieure des aides.

## **2.5 Autres mesures à moyen et long terme**

2.5.1 La recherche et l'innovation en matière de nouveaux véhicules urbains s'avèrent fondamentales. On peut citer les domaines suivants : le volume et le poids des batteries électriques, le stockage de l'énergie, l'utilisation efficiente de l'hydrogène ou de l'air comprimé avec des stations adaptées, l'adaptation de l'offre de véhicules aux besoins des professionnels et les véhicules autonomes.

Les projets de recherche et d'expérimentation pourront faire l'objet d'un accompagnement de la Région au titre de la politique régionale en faveur de l'innovation et des actions pilotes du PRMD voté en février 2012.

Conformément aux critères d'éligibilité, les projets devront être portés en partenariat et impliquer des acteurs franciliens, et devront s'inscrire dans une démarche structurée d'innovation sur un territoire. Ils pourront concerner par exemple des expérimentations de stations de recharge de véhicules à air comprimé, et de développement de ce type de motorisation particulièrement prometteuse au plan écologique.

2.5.2 Des mesures indirectes sont également susceptibles d'encourager l'usage des NVU et d'accélérer la mutation technologique et comportementale attendue. Elles ne relèvent pas, cependant, de la compétence de la Région. Toutefois, la récente adoption de la Loi MAPTAM a permis d'enregistrer de premières avancées, en particulier sur la mise en place possible d'un label « autopartage » sur certains véhicules possédant des caractéristiques de NVU, ainsi que d'offrir la possibilité à ceux-ci de bénéficier de conditions de stationnement avantageuses. Mais plus généralement, toutes mesures spécifiques favorisant le stationnement et la circulation des NVU

s'avèreraient particulièrement utiles. La piste d'un couplage des NVU et des démarches de covoiturage pourra également être explorée et sa pertinence évaluée. Enfin, la question d'un accès des NVU aux voies réservées multimodales sur le réseau de voirie rapide, en cours d'expérimentation et d'étude demeure ouverte, bien que des obstacles réglementaires la rendent difficile à concrétiser à court terme. Toutes ces questions méritent des études approfondies. La Région y prendra bien entendu toute sa part dans le cadre de ses programmes d'études existants.

2.5.3 Par ailleurs, la Région réunira une instance régionale de soutien au développement des nouveaux véhicules urbains destinée à promouvoir les NVU et leur usage raisonné. Le groupe de travail instauré à la mi-2013 dans le cadre de la préparation de la présente politique constitue un précurseur de cette instance. Les acteurs publics et privés concernés ont en effet manifesté un grand intérêt pour cette démarche et ils ont clairement considéré que la Région constituait le chef de file le plus pertinent pour fédérer et orienter la démarche.

Le fonctionnement de cette instance sera précisé ultérieurement, dès lors que l'approbation du PDUIF sera intervenue.

L'une des premières tâches dévolues à cette instance pourrait être la rédaction d'une charte régionale des NVU, qui permettrait d'identifier les caractéristiques communes des NVU ainsi que des dispositifs de recharge en énergie et de guider les collectivités qui souhaiteraient en développer l'usage dans la mise en œuvre de leur projet.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer

**Le président du conseil régional  
d'Ile-de-France**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over a faint, larger version of the same signature.

**JEAN-PAUL HUCHON**

## ANNEXE N°1 AU RAPPORT

### Extraits du rapport du Groupe de travail sur les nouveaux véhicules urbains présidé par M. Jacques Picard, conseiller régional et administrateur du STIF, Octobre 2013

#### Les premières préconisations pour la Région Ile-de-France

##### 2.1. Influencer sur le type et la masse des véhicules

Le PDUIF pourrait recommander de fédérer les professionnels des secteurs industriels, des transports, la Région et l'Etat par la création d'une instance de gouvernance, pour aboutir à la rédaction d'un cahier des charges qui décrit plus précisément les caractéristiques des nouveaux véhicules urbains. Cela concernerait les voitures, vélos à assistance électrique, scooters électriques et véhicules utilitaires légers. Selon les experts, c'est l'usage des vélos à assistance électrique qui est susceptible de se développer avec ampleur.

Les véhicules thermiques à grande sobriété énergétique et les véhicules électriques seraient dimensionnés en fonction des besoins de mobilité les plus courants.

Les parcs des entreprises et des administrations peuvent être ciblés en priorité car ils sont aujourd'hui constitués à 90% de véhicules roulant au diesel. Quant au parc des ménages, son état est préoccupant : près de 70% des véhicules qui ont été acquis d'occasion, roulent au diesel, la durée de leur détention ne cesse d'augmenter et les frais liés à leur entretien ne cessent de se réduire.

En outre, cette démarche pourrait aboutir à la création d'un label « NVU ».

Ce label permettrait ainsi de distinguer les véhicules compatibles avec les objectifs du PDUIF et à leur octroyer des avantages en termes d'acquisition, de stationnement et d'usage.

##### 2.2. Soutenir les projets liés à l'électricité et au biogaz

La Région Ile-de-France pourrait subventionner les bornes de recharges électriques sur l'espace public et à usage public.

Ces bornes pourraient intégrer des systèmes de gestion intelligente de l'énergie, pour réduire leur impact sur la consommation globale. Une partie d'entre elles pourrait être issue d'énergies renouvelables.

Les réseaux et emplacements pour la recharge en biogaz (issue de la méthanisation) des véhicules ont aussi besoin d'être soutenus.

##### 2.3. Promouvoir une nouvelle tarification pour le stationnement

Dans le cadre du plan de déplacement urbain, il convient d'engager avec les collectivités locales, un dialogue pour une tarification préférentielle pour le stationnement des nouveaux véhicules urbains, dans les parkings sur voirie, en ouvrage et les parcs-relais. De manière plus générale, il s'agit de lancer la réflexion sur la prise en compte de l'emprise au sol des véhicules dans la modulation. C'est-à-dire que les places de stationnement seraient converties en espace de stationnement avec des tarifs adaptés en fonction du gabarit du véhicule.

### 2.3.bis Aider à décongestionner les voies franciliennes

La congestion des voies franciliennes s'avère coûteuse. Les nouveaux véhicules urbains devraient bénéficier de l'usage des voies réservées multimodales. Ce sont ceux qui utilisent l'électricité et le gaz, les véhicules en autopartage et à haut taux d'occupation ou covoiturage. En l'absence de définition réglementaire du covoiturage, la définition proposée par la Région Ile-de-France reposerait sur un seuil de 3 personnes. Cela suppose de trouver une modalité technique pour identifier les nouveaux véhicules urbains. Des systèmes techniques d'identification des véhicules doivent être envisagés. Des technologies innovantes existent ou sont en phases actives de développement.

### 2.4. Cibler des territoires prioritaires pour des expérimentations

Les projets devraient trouver des territoires d'expérimentations qui prennent en compte les bassins de vie. Selon l'INSEE, « le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi ».

Le périurbain doit être la cible des expérimentations en matière des NVU avec les services associés dont l'autopartage. Les projets des quartiers relevant de la politique de la ville, déterminés en fonction du montant des revenus par habitant, au sein de la région francilienne pourront bénéficier d'une bonification. De même que les projets intégrés dans les nouveaux quartiers urbains (NQU). Il semble impératif d'intégrer les projets de NVU, en phase amont des projets d'aménagement.

### 2.5. Développer l'usage mutualisé et l'interopérabilité des NVU

L'usage partagé des nouveaux véhicules urbains doit être soutenu, avec vigueur par la Région. En effet, il s'agit d'agir sur le comportement des franciliens. A ce titre, l'autopartage a prouvé ses capacités de réduction de l'usage du véhicule thermique individuel. Il doit se développer en veillant à l'interopérabilité des systèmes mis en place, quelle que soit la portion du territoire francilien considéré. Le covoiturage nécessite aussi de bien s'articuler avec les autres modes de déplacements.

Aujourd'hui, l'autopartage et le covoiturage souffrent d'un déficit de connaissances auprès des particuliers et des professionnels. Ce point a été relevé durant l'enquête publique relative au PDUIF. La Région est souvent interpellée pour mettre en place une grande campagne d'information et de formation sur ces sujets.

Par ailleurs, le développement de l'ensemble de ces nouveaux services associés aux nouveaux véhicules requiert l'usage d'un seul titre de transport. C'est donc la question, au-delà du Pass Navigo à tarif unique, d'un « Pass unique mobilité » qui est soulevée. Celui-ci permettrait de charger des unités de transports, pour un accès facilité grâce aux nouvelles technologies, à tout le bouquet de la mobilité durable.

**Pour conclure l'ensemble de ce travail, je tiens à rappeler que les premières préconisations de ce rapport seront prises en compte dans le plan de déplacements de la Région Ile-de-France (PDUIF), en cours de modification.**

**De plus, il est envisagé de créer des mesures spécialement dédiées aux nouveaux véhicules urbains, dans le cadre du futur plan régional pour la mobilité durable (PRMD). Celui-ci devrait être approuvé au premier trimestre 2014.**

**Enfin, des partenariats seront établis avec l'Etat et l'ADEME, dans le cadre de futures relations contractuelles.**

## ANNEXE N°2 AU RAPPORT

### Modalités de calcul des objectifs de la Région en matière d'électromobilité

#### 1 – Objectif de déploiement en Île-de-France

Objectif en termes de véhicules électriques ou hybrides rechargeables :

Le Plan National pour les véhicules décarbonés de 2009 présente seulement un objectif de pénétration des véhicules rechargeables de 5% du parc automobile en 2020. L'EGT 2010 faisant état d'un parc francilien de 4,9 millions de véhicules, cela donnerait au PDUIF un objectif de 245 000 véhicules seulement.

Cependant le SRCAE arrêté en décembre 2012, avec lequel le PDUIF doit être compatible (art. L1214-7 du Code des transports), avance un objectif plus ambitieux.

L'orientation ELEC 1.3 du SRCAE fixe l'objectif suivant :

A l'horizon 2020, l'objectif national est de 2 millions de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en circulation. Pour l'Île-de-France, l'Etat et la Région se fixent un objectif minimal de 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, correspondant à 20% de l'objectif national (soit la part de la population francilienne dans la population française).

Le PDUIF reprendra donc cet objectif d'intégrer 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc automobile francilien, en remplacement de véhicules thermiques.

Ces véhicules nécessitent le développement d'infrastructures de recharge adaptées.

Distinction entre point de charge principal et point de recharge secondaire :

Extraits du Livre Vert sur les infrastructures de recharges – avril 2011

Le lieu de stationnement principal se distingue du lieu de stationnement secondaire comme étant le lieu où les véhicules stationnent la majorité du temps, généralement de nuit, et récupèrent la grande majorité de leurs besoins d'électricité « carburant ». Le lieu de stationnement secondaire étant quant à lui un lieu de stationnement court, généralement partagé (hypermarchés, voirie, etc.).

Divers travaux et expérimentations montrent que 90% - a minima - de la recharge s'effectue sur le lieu de recharge principal en recharge normale (3 kVA), les 10% restants étant effectués sur des lieux partagés publics (voirie, parking public) ou privés (hôtels, hypermarchés etc.), grâce à des solutions de recharge qui peuvent varier en puissance (normale, accélérée ou rapide). Ces besoins de charge secondaires correspondent à des besoins d'appoint pour accroître la flexibilité d'usage du véhicule (cas du VE) durant la journée ou la part de km roulés en électrique de façon à améliorer le bilan économique du véhicule (cas des VHR).

Développement des points de charge principaux :

Principe : 1 véhicule = 1 point de recharge

Implantation géographique :   Espaces privés : habitat collectif, habitat individuel, entreprises.  
  Espaces ouverts au public : parc de stationnement en ouvrage  
  Espaces publics : stationnement sur voirie

Objectif régional :

Conformément au principe « 1 véhicule = 1 point de charge », à horizon 2020, il sera nécessaire de disposer de 400 000 points de recharge principaux. Cette infrastructure est considérée comme une caractéristique intrinsèque du véhicule. Elle doit donc être financée par l'acheteur du véhicule et ne peut faire l'objet de subvention régionale auprès de particuliers.

- Développement des points de charge secondaires :

Principe : développer un maillage d'infrastructures de recharge d'appoint accessibles au public pour rassurer l'utilisateur quant à l'autonomie de son véhicule.

Puisque plus de 90% de la recharge d'un véhicule s'effectue sur le point de charge principal (privé), il est nécessaire que l'offre de recharge complémentaire (sur espace ouvert au public) couvre 10% des besoins de charge des véhicules.

Règle de calcul : 1 point de charge secondaire pour 10 véhicules

Horizon 2020 : 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables

**Objectif du PDUIF : 40 000 points de recharge secondaires**

Implantation géographique : le Livre Vert sur les infrastructures de recharges (avril 2011) estime qu'environ 40% de la recharge secondaire devrait être effectué sur voirie et le reste dans les espaces accessibles au public (parc de stationnement en ouvrage, parking de centres commerciaux, stations services...).

Règle de calcul : 40% sur voirie, 60 % hors voirie

Horizon 2020 : 40 000 points de recharge secondaires

**Objectif du PDUIF : 16 000 points de recharge secondaires sur voirie**

**24 000 points de recharge secondaires hors voirie**

Objectif régional :

Développer un maillage pertinent de 40 000 points de recharge d'appoint accessibles au public, **dont 16 000 sur voirie, ce qui représente entre 6000 et 8000 bornes de recharge sur voirie à raison de 2 ou plus rarement 4 points de charge par borne.**

Afin de ne pas fausser le principe de concurrence qui prévaut dans le Code du commerce, les subventions régionales ne pourront être accordées aux points de recharges situés hors espace public (hors voirie).

La Région souhaite accorder son soutien aux projets de développement de points de recharge secondaires sur voirie, portés par des communes ou intercommunalités ayant la compétence transport et inscrits dans un plan de déploiement qui permet d'assurer le maillage du territoire.

## 2 – Principes des seuils d'intervention de la Région

Pour que les infrastructures de recharges d'appoint soient efficaces, elles doivent constituer un maillage du territoire régional proportionnel aux besoins prévisibles, donc aux circulations et stationnements probables de véhicules électriques dans les différents territoires.

Des indicateurs facilement accessibles et incontestables doivent permettre de décrire l'attractivité du territoire. Il est fait le choix classique pour les projets de transport de retenir les nombres d'emplois et d'habitants. Pour éviter de pénaliser les territoires selon leur fonction urbaine : plutôt orientée vers l'habitat, plutôt orientée vers l'activité, ou équilibrée, il n'est pas proposé un seuil unique (de type P+E) mais deux seuils reposant indépendamment sur les deux indicateurs.

Seuil de population:  $12\ 000\ 000h / 16\ 000pdr = 750$  habitants pour 1 point de recharge

Seuil d'emploi par point de recharge =  $6\ 000\ 000e / 16\ 000pdr = 375$  emplois pour 1 point de recharge

L'objectif de la Région est que sur l'ensemble du territoire, on puisse atteindre un niveau d'équipement proche de ces seuils. C'est lorsque ce résultat sera atteint que l'attractivité réelle des NVU deviendra crédible pour les utilisateurs au niveau régional. Les moyens doivent donc être mobilisés en direction des territoires qui n'ont pas atteint les seuils. Des densités très supérieures sur certains territoires ne présentent pas d'intérêt car elles nécessiteraient une dépense publique sans accroître l'attractivité globale du système. En effet, les usagers continueraient de craindre de sortir du territoire et de se rendre dans les zones sous équipées où ils ne sont pas surs de pouvoir recharger leur véhicule.

- exemple :

EPCI de grande couronne de 99 000 habitants et 36 600 emplois.

$99\ 000 / 750 = 132$  points de recharge

$36\ 600 / 375 = 97,6$  points de recharge

→ La Région pourrait intervenir jusqu'à ce qu'il y ait 132 points de recharge répartis de façon cohérente sur le territoire de l'EPCI. Le territoire ne sera pas pénalisé par un taux d'emploi inférieur à la moyenne régionale.



# PROJET DE DELIBERATION

DU

## 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 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.