

8 - Transports	
81 - Transports commun voyageurs	33.05
Schéma régional des stations d'avitaillement GNV et BioGNV d'accès public	

PROGRAMME(S)

81.20 - Transports collectifs et modes doux

TYPOLOGIE DES CREDITS

PP

Investissement

EXPOSE DES MOTIFS

Conformément à la loi n°2015-991 promulguée le 07 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la Région Bourgogne-Franche-Comté a élaboré le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), permettant notamment d'identifier les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional.

En outre, la loi n°2015-992 promulguée le 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), tend à renforcer l'indépendance énergétique et la compétitivité économique, à lutter contre le changement climatique et à préserver l'environnement et la santé humaine.

Plus récemment, la loi n°2019-1428 promulguée le 24 décembre 2019 portant sur l'orientation des mobilités (LOM), vise à favoriser les mobilités alternatives à l'automobile, plus respectueuses de l'environnement et de la santé publique.

Par ailleurs, la loi LOM impose aux Régions de définir des bassins de mobilité. C'est pourquoi, la Région Bourgogne-Franche-Comté a adopté, lors de l'Assemblée plénière des 25 et 26 juin 2020, une préfiguration de ces bassins, qui déterminent des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) compétentes pour définir des solutions de mobilités diversifiées et adaptées aux contextes locaux.

L'objectif de ces bassins vise, ainsi, à couvrir l'ensemble du territoire régional en matière de déplacements, tout en aboutissant à la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050.

A cette fin, le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) a été réalisé pour le volet routier du SRADDET, en concertation avec les Départements et l'Etat.

Le RRIR a pour objectif de contribuer à renforcer l'attractivité des territoires, favoriser le fonctionnement en réseau des départements et bassins de vie, ouvrir les territoires sur le reste du territoire national, et donner aux territoires un accès aux infrastructures à haut niveau de service et au service de l'impératif de « décarbonation » des transports.

Il s'agit de décliner les axes du RRIR selon différentes fonctionnalités, telles que : la connexion des pôles entre eux, une équité territoriale et une complémentarité entre les modes de transport, la desserte économique des territoires, la desserte des espaces naturels classés au rayonnement régional et national, ainsi qu'une contribution à la transition énergétique.

En effet, un scénario Région à Energie Positive (REPOS) a également été présenté lors de l'Assemblée plénière des 25-26 juin 2020. Objectif de la stratégie de mandat, et repris dans le SRADDET, il prévoit notamment un développement important de toutes les énergies renouvelables. Celui-ci, conformément au Schéma Régional Biomasse (SRB) établi en concertation avec les acteurs de la filière, envisage une production totale de biogaz de 1,5 TWh en 2030 et 7,6 TWh en 2050, soit d'environ 1/3 de la consommation actuelle de gaz naturel (tous usages confondus). Les stations d'avitaillement en GNV permettront également un approvisionnement en GNV d'origine renouvelable (biogaz issu de méthanisation pyrogazéification ou méthanation).

La part de biogaz restera minoritaire dans le réseau de gaz naturel, même s'il existe des perspectives d'une proportion plus importante dépendant de stratégies des acteurs et du recours ou non à de grandes installations de production de biogaz s'appuyant sur des cultures énergétiques dédiées.

La Région Bourgogne-Franche-Comté souhaite faire de ce RRIR et de ce REPOS, d'une part un support dans le développement de nouvelles mobilités à l'échelle des déplacements régionaux, dont fait partie intégrante le schéma directeur de stations d'avitaillement en GNV en accès public, adopté lors de l'Assemblée plénière des 25 et 26 juin 2020, et d'autre part une perspective de débouchés pour le BioGNV.

Le présent règlement a pour but d'accompagner les collectivités locales, les sociétés ou exploitants de transport, les sociétés d'économies mixtes locales et leurs filiales, ainsi que les sociétés par actions simplifiées, les sociétés anonymes et les sociétés à responsabilité limitée, en tant que maîtres d'ouvrage, dans le déploiement des stations GNV et BioGNV publiques dont elles ont la charge.

BASES LEGALES

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L2224-37, L4111-2, L4211-1, L4311-2, exposant les compétences de la Région et des Communes en matière de mobilité ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L220-1, L222-1 B, L541-39 ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L1111-1 à L1111-3, L1211-1 à L1211-3, L1231-3 ;

Vu la directive 2014/94/UE et visée par la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) 2019-2023 et 2024-2028 ;

Vu le code de l'énergie, et notamment ses articles L100-4 ;

Vu le schéma régional de stations d'avitaillement GNV adopté par l'Assemblée plénière des 25-26 juin 2020 par délibération n°20AP.199 ;

Vu le règlement n°1407/2013 de la commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du TFUE aux aides *de minimis*, modifié par le règlement (UE) 2020/972 du 2 juillet 2020.

DESCRIPTIF DE L'INTERVENTION

OBJECTIFS

L'objectif de l'accompagnement de la Région est de promouvoir la pratique des mobilités alternatives (notamment le biogaz) en développant un réseau structurant de stations d'avitaillement GNV et BioGNV d'accès public (dites stations-marchés et stations-territoires), en cohérence avec les axes identifiés dans le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR), document conforme au SRADDET pour le volet routier.

Il s'agit également de développer la filière de production de gaz vert à partir de la méthanisation.

NATURE

Subvention

MONTANT

- **Aménagement d'infrastructures** (*création de stations d'avitaillement GNV et BioGNV en tant que station accessible tout public*) :
 - Taux basé à hauteur de 20 % du montant HT du projet
 - Aide plafonnée à 200 000 € HT.

FINANCEMENT

Ce règlement d'intervention n°33.05 diffère du règlement d'intervention n°40.01 intitulé Croissance et relatif à différentes typologies d'intervention, en l'occurrence le paragraphe 5 – performance environnementale, visant exclusivement les entreprises industrielles et les sociétés de transport, en accordant une aide aux camions.

Les modalités de versement de l'aide régionale se déclinent comme suit :

- Une avance de 20 % à la signature de la convention sur demande du bénéficiaire qui devra justifier l'engagement de l'opération ;
- Un acompte ou plusieurs acomptes peuvent être versés sur justification des dépenses acquittées (état détaillé des mandats visé du comptable public) au fur et à mesure de l'avancement de l'opération.
Les acomptes sont calculés au prorata des dépenses réalisées. En cas de versement d'une avance, le premier acompte ne peut être versé que si sont justifiées les dépenses afférentes à l'avance.

L'avance et les acomptes seront plafonnés à 80 % du montant de la subvention ;

- Le règlement du solde, calculé au prorata des dépenses réalisées, est versé une fois réception des **justificatifs** :
 - du bilan financier de l'opération signé de la personne compétente ;
 - de l'état récapitulatif des dépenses réalisées signé.

La Région se réserve la possibilité d'exiger que cet état soit accompagné des factures acquittées correspondantes si la compréhension de son contenu rend nécessaire cette communication.

BENEFICIAIRES

Les EPCI et communes de Bourgogne-Franche-Comté ;
Les sociétés et exploitants de transport, incluant les Sociétés Publiques Locales (SPL) ;
Les sociétés d'économies mixtes locales (SEML) et leurs filiales ;
Les sociétés par actions simplifiées (SAS), les sociétés anonymes (SA) et les sociétés à responsabilité limitée (SARL).

CRITERES D'ELIGIBILITE

L'éligibilité concerne :

- les stations référencées dans le schéma directeur, document à l'appui de ce règlement d'intervention et en conformité avec les axes routiers du RRIR, sont éligibles (*cf. cartographie des stations d'avitaillement GNV en 2030 (en annexe)*) ;
- les stations (avec un accès au public) situées au sein d'un dépôt d'une société de transport et à proximité des axes du RRIR, dont les EPCI ne sont pas référencés dans le schéma directeur.

Ainsi, sont éligibles :

- La création d'infrastructures ;
- L'engagement d'une part significative (supérieure à 51 %) de BioGNV d'origine régionale dans l'approvisionnement et la vente ;
- L'engagement à fournir un rapport annuel d'activité sur les 5 premières années suivant la mise en service de la station, incluant :
 - o Les modalités d'approvisionnement en énergie propre (mix énergétique) ;
 - o Le taux de disponibilité de la station ;
 - o La fréquentation de la station et selon le type d'usagers ;
 - o Le nombre d'entreprises du territoire clientes régulières de la station ;
 - o Les prix pratiqués et les volumes de carburants / énergie distribués par la station ;
 - o Les opérations de maintenance préventive et curative réalisées ;
- La justification des cibles et actions concrètes engagées en faveur de la production de biogaz sur le territoire.

Pour rappel, comme le prévoit le schéma directeur, l'investissement d'une station GNV devra nécessairement prendre en compte :

- L'aménagement du site qui comprend le terrassement, le VRD et le génie civil : installation du chantier, reprise de la voirie, mise en place des réseaux électricité et gaz, créations des ouvrages divers (canalisations) ;
- L'électricité qui comprend l'alimentation des distributeurs, l'éclairage du site, la vérification de la conformité par un organisme de contrôle ;
- La partie liée à la sécurité incendie ;
- Les installations GNC qui comprennent les compresseurs, les bouteilles de stockage et la distribution du GNV : flexibles et mode de paiement ;
- Les bureaux d'études extérieurs qui réaliseront les différentes études nécessaires à la création de la station : analyse et étude risque foudre, analyse et impact acoustique, étude de sol ;
- La maîtrise d'œuvre ;
- Le raccordement au réseau de gaz ;
- L'achat de la parcelle.

Le projet de station d'avitaillement sera défini comme étant soit :

- Une station « marché » : elles sont initiées par des besoins locaux, en particulier des besoins des transporteurs routiers. Elles sont situées à proximité des grands centres logistiques et axes de circulation majeurs ;
- Une station « territoire » : elles sont à l'inverse initiées par les collectivités avec des objectifs environnementaux : qualité de l'air ou énergétiques : territoires à énergies positives pour la croissance verte, méthanisation.

Le projet devra obligatoirement prendre en considération les aspects du SRADDET, en matière d'exemplarité environnementale, à savoir :

- insertion paysagère ;
- filtration des eaux pluviales de voirie ;
- réduction des impacts environnementaux en phase chantier ;
- limiter la minéralisation et l'imperméabilisation des sols ;
- prise en compte du corridor écologique ;
- limiter la pollution lumineuse.

Les dépenses éligibles comprennent :

- * Les coûts d'investissements (HT), hors génie civil, raccordements réseaux, études et installation pour l'ensemble des stations éligibles, à savoir :
 - Le financement des équipements gaz (uniquement stockage, bornes de distribution, système d'authentification et sécheur) pour une station-marché / territoire ;
- * Station proposant du GNV et du BioGNV, ou *a minima* du GNC et une recharge rapide de véhicule tout public ;
- * Station tout public avec accès aux Poids Lourds (notamment plus de 3,5 tonnes), Bennes à Ordures Ménagères et Autocars ;
- * Station multi-énergie (Hydrogène, GNV-BioGNV, Electrique) ;
- * Station localisée dans les sociétés de transport et proposant une borne à usage public ;
- * Station aménagée par une personne morale de droit privée éligible au titre du présent RI.

Ne sont pas éligibles :

- Station ne proposant pas une borne publique et éloignée des axes du RRIR ;
- Les travaux d'entretien (coûts de maintenance des stations) ;
- Les compresseurs ;
- Le génie civil et aménagement ;
- Les raccordements réseaux (dont raccordement électrique) ;
- Les études et l'installation de la station.

PROCEDURE

DEPOT DU DOSSIER – DEMARRAGE DU PROJET

Le dossier complet de demande d'aide doit contenir :

- L'étude de projet :
 - *création de stations GNV et BioGNV d'accès public ;*
 - *type de station (stations multi-énergie, stations « marché » et stations « territoire ») ;*
 - *emplacement géographique et plan de situation détaillé de l'opération ;*
 - *adéquation avec les autres modes de transport (intermodalité, mobilité douce et prise en compte de bornes de recharge)*
 - *impact environnemental du projet :*
 - *intégrer dans la démarche de réflexion et de conception du projet le triptyque « éviter – réduire – compenser » ;*
 - *prise en compte d'études amont sur le volet environnemental et/ou paysager (inventaires faune/flore, études sur la biodiversité, les eaux et les sols) ;*
 - *limitation de l'imperméabilisation des sols (mise en œuvre de matériaux filtrants sur les espaces circulés : enrobé/béton drainant ou poreux, enrobé/dalle alvéolaire, revêtement avec liant végétal, dalles et pavés disjoints, résine drainante) ;*
 - *gestion des eaux pluviales – limitation du ruissellement (mise en place de solutions de régulation et de stockage des eaux de pluies permettant l'infiltration à la parcelle et le retour à la nappe) ;*
 - *prise en compte de la biodiversité environnante : conserver et valoriser la végétation préexistante sur le site (arbres, haies, massifs et flores), conserver et valoriser les structures (enrobé/béton drainant ou poreux, enrobé/dalle alvéolaire, dalles et pavés disjoints, revêtement avec liant végétal, résine drainante), conserver les corridors écologiques, diminuer la pollution lumineuse ;*
 - *limitation des effets de surchauffe (choix des couleurs et des matériaux de revêtements de sols extérieurs tels que la voirie ; panneaux photovoltaïques ; toit végétalisé) ;*

- Le coût du projet :
 - o *document descriptif et plan de financement équilibré en dépenses et en recettes de l'opération envisagée ;*
 - o *coût estimé avant mise en œuvre ;*
 - o *échancier prévisionnel de réalisation ;*
 - o *devis des prestations réalisées (dépenses en euros HT et en euros TTC) ;*
 - o *si présence d'aides supplémentaires : indiquer l'institution et le montant de l'aide accordée ;*
- L'état des lieux sur le territoire :
 - o *déploiement déjà engagé ou envisagé par les distributeurs existants ;*
- La lettre de demande de subvention signée par une personne habilitée et adressée à Madame la Présidente du Conseil régional ;
- Le numéro SIRET ;
- La domiciliation bancaire et postale du comptable assignataire ;
- Spécifiquement aux collectivités locales (EPCI et communes) :
 - o La délibération, ou le cas échéant, décision de l'autorité de l'autorité compétente accompagnée de la délibération de délégation de compétence l'autorisant à solliciter la subvention régionale ;
 - o L'attestation d'assujettissement à TVA pour les dépenses relatives à l'opération subventionnée ;
- Spécifiquement aux sociétés/exploitants de transport :
 - o Le statut juridique de l'entreprise* (lorsqu'il s'agit d'une première demande) et éventuellement modifications ultérieures ;
 - o La liste des dirigeants ;
 - o La date d'inscription au registre du commerce ou des métiers et code NAF/APE ;
 - o La liste des concours financiers et/ou subventions en nature en provenance de toute collectivité publique dont le demandeur a bénéficié au cours des trois dernières années ;
 - o Les bilans, compte de résultat et annexes et liasses fiscales des trois derniers exercices clos ;
 - o L'attestation sur l'honneur** précisant que le demandeur est en situation régulière à l'égard de la réglementation, notamment fiscale, sociale et environnementale.

* Sauf pour les entreprises individuelles ou unipersonnelles mais y compris pour les entreprises en la forme associative

* Toute fausse déclaration est passible de peines d'emprisonnement et d'amendes prévues par les articles 441-7 du code pénal

Ce dossier doit être adressé à la Région avant tout commencement d'exécution du projet à l'adresse postale ci-dessous :

Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté
Hôtel de Région
4 square Castan
CS 23502
25031 Besançon Cedex

En raison d'une aide régionale basée sur un principe *de minimis*, la demande de subvention n'est possible que pour un projet par bénéficiaire.

Rappel : toute demande d'aide régionale devra être antérieure au démarrage des travaux.

INSTRUCTION

L'instruction des dossiers est réalisée par la Direction des Mobilités et des Infrastructures.

Un accusé de réception sera envoyé au bénéficiaire, pour l'informer du caractère complet ou incomplet de son dossier et du délai dont il dispose pour le compléter.

INSCRIPTION DE LA DEMANDE

La subvention sera accordée en fonction de l'arrivée des projets.

DECISION

L'aide pourra être octroyée par délibération du Conseil régional réuni en Commission permanente.

EVALUATION

Le Schéma régional de stations d'avitaillement GNV étant une politique publique, une évaluation est demandée comme le définit l'article 1 du décret n°98-1048 du 18 novembre 1998 relatif à l'évaluation des politiques publiques : « *L'évaluation d'une politique publique, au sens du présent décret, a pour objet d'apprécier [...] l'efficacité de cette politique en comparant ses résultats aux objectifs assignés et aux moyens mis en œuvre* ».

Indicateurs :

- Nombre de stations créées en 2025, puis en 2030 ;
- Données de consommation selon un calendrier semestriel (volume gaz classique / gaz vert) ;
- Fréquentation de la station ;
- Part significative de BioGNV d'origine régionale (*a minima* 51 %) ;
- Impact environnemental selon le triptyque « éviter – réduire – compenser » ;
- Promotion de la station *via* le PCAET.

DISPOSITIONS DIVERSES

L'ensemble des stations d'avitaillement du schéma régional réalisées figureront sur le site *Mobigo*, plateforme de la mobilité régionale.

Toute bascule d'une station de GNV et BioGNV en BioGNV uniquement, ne sera possible qu'à partir de 5 ans d'utilisation.

Une convention de type RBF sera signée entre les parties (porteurs de projets et Région) afin de pouvoir bénéficier du financement accordé par la Région.

Ce règlement d'intervention prendra fin le 31/12/2024.

TEXTES DE REFERENCES

- Délibération n° 20AP.222 du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté du 9 octobre 2020 (donnant délégation à la Commission permanente)
- Délibération n° 21CP.400 de la Commission permanente du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté du 9 avril 2021
- Délibération n° 21CP.1085 de la Commission permanente du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté du 29 octobre 2021

Maillage régional des stations d'avitaillement GNV à horizon 2030 (potentiel de 76 stations pour 25 équivalents-camions)

Potentiel de stations GNV en 2030 pour 25 équivalents camions - Région Bourgogne-Franche-Comté

