



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

# **Etudes multi-acteurs pour la décarbonation de la mobilité lourde ou intensive**

Dispositif de soutien

**2024-2025**

# Objectifs

---

Développer les usages de mobilité hydrogène multi acteurs<sup>1</sup> en s'assurant de leur pertinence technico-économique en comparaison avec les autres solutions de décarbonations disponibles.

## Contexte

---

La Région Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre de sa compétence économique et de sa feuille de route Neo Terra, accompagne les entreprises et les territoires dans leurs transitions énergétiques et environnementales.

A l'échelle européenne, le transport routier est responsable de 1/5 du total des émissions de GES et de 1/3 de l'énergie finale consommée.

Le transport intérieur représente 30% des émissions de gaz à effet de serre en France. En 2021, les véhicules lourds (PL, bus et cars) ont émis 34 Mt CO<sub>2</sub> éq., soit 27% du total des GES émis par le secteur des transports (126 Mt CO<sub>2</sub> éq.). Alors que les émissions nationales de GES ont diminué de 20% entre 1990 et 2019, celles des transports ont augmenté de 9%. Le transport est le seul secteur dont les émissions de GES ont cru sur cette période.

Les solutions de décarbonation dans les transports sont diverses, avec des degrés de maturité et de potentiel de décarbonation pouvant varier fortement.

La molécule de dihydrogène (H<sub>2</sub>), communément appelée « hydrogène », peut être une solution de décarbonation intéressante, à la condition que ladite molécule provienne d'une source d'énergie décarbonée.

Elle est souvent mise en concurrence par la solution électrique par batterie alors que les services proposés par ces deux solutions ne répondent pas aux mêmes besoins. Ainsi, pour certains usages, l'hydrogène peut s'avérer plus pertinent que la batterie en offrant plusieurs avantages : le temps de recharge est similaire aux solutions carbonées, une grande autonomie, une charge utile supérieure à celle de la solution batterie. Pour ces différentes raisons, l'hydrogène est une solution particulièrement intéressante pour la mobilité lourde.

En revanche, cette solution manque encore de maturité avec des offres de constructeurs naissantes. De plus, le surcoût de ces nouvelles offres de constructeurs par rapport aux autres solutions de décarbonation est souvent le frein majeur pour le passage à l'achat.

---

<sup>1</sup> Par multi-acteurs il est entendu plusieurs personnes physiques ou morales distinctes.

Une des solutions pour diminuer ce surcoût d'achat très important est de mutualiser des achats groupés. Or de nombreux acteurs de la mobilité lourde à la recherche de solutions de verdissement de leur flotte, sont parfois prêts à lancer des expérimentations sur quelques véhicules. Mais ces intérêts diffus ne permettent pas le passage à l'échelle.

**La Région Nouvelle-Aquitaine souhaite donc encourager la mutualisation des intérêts pour la solution hydrogène, dans le but de favoriser le passage à l'acte via de potentiels achats groupés.** La valeur ajoutée attendue dans cette démarche ne se limite donc pas à la mutualisation des études techniques, mais il est attendu que des leviers de mise en commun et qu'une dynamique liée à l'approche collective émergent. La mise en place de démarches groupées devrait permettre une baisse des frais de développement.

## Conditions et seuil d'éligibilité

---

- Les véhicules éligibles doivent justifier de leur utilisation en Nouvelle-Aquitaine, notamment la localisation des dépôts des véhicules et les trajets prévisionnels à effectuer.
- Les usages éligibles ciblent la mobilité lourde et/ou intensive : camions, remorques frigorifiques bus et autocars, bennes à ordures ménagères, engins non routiers, navires maritimes et fluviaux, taxis, véhicules utilitaires légers, etc.
- Les candidatures groupées d'acteurs dont les besoins énergétiques sont similaires (même typologie de véhicules ou mêmes usages) sont privilégiées.
- Il est toutefois possible de candidater seul. Dans ce cas de figure, il sera nécessaire de faire bénéficier du résultat de ces études à des acteurs dont les besoins énergétiques sont similaires (même typologie de véhicules ou mêmes usages) et souhaitant mener une approche similaire de décarbonation de leur flotte de transport. La candidature doit alors proposer une liste d'acteurs avec des besoins énergétiques similaire et des justifications du partage de résultats sera alors demandé à l'issu des résultats d'étude.
- Les véhicules éligibles sont ceux répondant à des contraintes spécifiques :
  - Charge utile importante ;
  - Longs trajets, nécessitant une forte autonomie ;
  - Temps de recharge/avitaillement contraints ;
  - Autres contraintes spécifiques pour lesquelles l'hydrogène pourrait apporter une réponse
- Les structures porteuses éligibles peuvent être publiques, associatives et/ou privées (ex : Consortiums composé d'acteurs exerçant le même type d'activités, Groupement de SDIS, de Syndicats mixtes de déchets, de Régies des transports, d'artisans, de Ports, de collectivités, d'Aéroports, de Syndicats des énergies, de gestionnaires de flottes taxis, de transporteurs

routiers de marchandises, Technopôles, etc.). Les particuliers ne sont pas éligibles aux aides du présent dispositif.

## Dépenses éligibles

---

**Les dépenses éligibles sont les prestations qui visent les études de flux et de verdissement de flottes, l'évaluation technico-économique d'une conversion de tout ou partie d'une flotte de véhicules appartenant à des acteurs distincts.**

Le demandeur s'appuiera pour cela sur des prestataires externes techniques et/ou juridiques qualifiés.

### **Etudes éligibles**

- Réalisation d'un état des lieux/diagnostic approfondi à caractère technique et/ou organisationnel avec une étude critique et comparative des différentes solutions envisageables. L'étude vise à accompagner les potentiels consommateurs d'hydrogène (mobilité, industrie, stationnaire) dans leur réflexion de décarbonation, collectivement en regroupant plusieurs acteurs avec les mêmes problématiques. Les profils d'usage seront analysés pour déterminer quel(le) énergie/carburant est la/le plus adapté(e).

- Si pertinent, l'étude de faisabilité juridique et administrative pour un achat groupé est également éligible.

Dans tous les cas, l'étude doit comprendre des recommandations opérationnelles.

### **Contenu minimum attendu**

- 1) Validation des caractéristiques : bilan détaillé de flux de personnes et de marchandises, rapport sur les contraintes d'exploitation
- 2) Analyse multicritères comparant la solution hydrogène (pile à combustible ou injection directe selon l'offre disponible au moment de l'étude) aux solutions alternatives.

Toute solution alternative possible doit faire partie de cette étude comparative (électrique-batterie, bioGNV, etc.) pour chaque type de flotte éligible. Une réflexion sur l'optimisation des flux est également demandée : par exemple, si une solution logistique alternative permet un meilleur usage de la solution batterie.

L'étude comparera la solution carbonée utilisée communément et les solutions de décarbonation, en neuf et en rétrofit (si existant sur le marché).

Les éléments suivants devront être analysés :

- les contraintes d'exploitation

- Quantification des flux (marchandises, personnes) par véhicules : moyenne journalière, hebdomadaire et annuelle.
  - Evaluation de la typologie des trajets par temps de trajets et kilométrage : moyenne journalière, hebdomadaire et annuelle.
  - Compatibilité entre usage et performance technique
  - Consommation par véhicule et par typologie de carburant
  - Quantification de l’empreinte carbone et autres impacts environnementaux (polluants atmosphériques, consommation en ressources primaires). Cette quantification doit s’opérer sur une base annuelle et par véhicule.
  - Analyse du surcoût brut ainsi que du TCO
- 3) Propositions de scénarios de conversion de flottes  
 Dans le cas où la faisabilité technique est démontrée, le prestataire proposera obligatoirement un scénario de conversion de flottes à l’hydrogène. La quantité de consommation d’hydrogène potentiellement utilisée devra être évaluée. Si cela s’avère pertinent, d’autres scénarios basés sur d’autres technologies pourront par ailleurs être proposés.
- 4) Evaluation des besoins (formation, adaptation atelier, test des solutions, gestion de la maintenance,...) pour atteindre les objectifs de décarbonation.

## Bénéficiaires et Montant des aides

---

Le bénéficiaire de l’aide pourra être une structure publique ou privée

Les aides seront attribuées sous forme de subvention.

L’aide régionale s’appuiera sur le régime cadre exempté de notification n° SA 111726. A titre d’exemple les taux plafonds en vigueur lors du lancement du présent dispositif sont les suivants :

Grandes entreprises	Moyennes entreprises	Petites entreprises
60 %	70 %	80 %

Les aides portant sur la partie étude d’opportunité et de faisabilité attribuées à des collectivités ne sont pas des aides d’Etat et pourront bénéficier d’une aide jusqu’à hauteur de 70 % des dépenses éligibles.

Les aides régionales pourront éventuellement être cumulables avec d’autres aides (ADEME, Etat) sous réserve du respect des règles et des encadrements en vigueur.

**Dans tous les cas et fonction de la qualité des projets et de la disponibilité budgétaire, la Région est seule arbitre pour valider l’opportunité d’un projet, attribuer une aide et en définir son montant.**

**Enfin, dans le cadre de ce dispositif, le soutien régional aux grands groupes n'est pas prioritaire<sup>2</sup> .**

## Dépôt des candidatures

---

Les demandes devront être adressées par l'entité qui sera bénéficiaire du soutien financier régional.

Elles devront être adressées aux chargés de missions concerné (cf. contacts ci-après) avant tout démarrage des études. Les dépenses éligibles ne seront prises en compte qu'à partir de la date de dépôt de la candidature.

La demande comprendra à minima :

- Lettre de saisine
- Le Kbis et RIB du demandeur,
- Une présentation du projet (contexte, état d'avancement, problématiques à résoudre...)
- Une présentation des parties prenantes/participants au projet (activité, intérêt au projet...),
- La méthodologie pour mobiliser et engager les participants et le calendrier prévisionnel,
- Le/les devis détaillés des prestataires retenus : le cahier des charges proposé devra s'appuyer et respecter les critères d'éligibilité et le contenu des études précédemment décrit ;
- Plan de financement contenant les éventuels co-financements sollicités,

## Calendrier

---

Les candidatures pourront être déposées et instruites au fil de l'eau tout au long de l'année 2024 et 2025.

## Contacts

---

**Ariane Riffaud**  
[ariane.riffaud@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:ariane.riffaud@nouvelle-aquitaine.fr)

**Charles Verrier**  
[charles.verrier@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:charles.verrier@nouvelle-aquitaine.fr)

---

<sup>2</sup> Grands groupes : > 5000 salariés ; CA > 1,5 milliards d'€ ou bilan > 2 milliards d'€