



# **Renforcement économique des écosystèmes hydrogène par l'usage mobilité**

Dispositif de soutien

**2026**

# Objectifs

---

Le présent dispositif vise à renforcer l'équilibre économique des projets de stations de distribution d'hydrogène pour la mobilité lourde s'inscrivant dans la stratégie régionale.

## Contexte

---

La Région Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre de sa compétence économique et de sa feuille de route Néo 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 décarbonations est souvent le frein majeur pour le passage à l'achat.

L'équilibre économique des stations de distribution hydrogène repose sur l'utilisation par le plus grand nombre d'usagers possible.

**La Région vise donc à renforcer les écosystèmes hydrogène les plus matures en soutenant quelques usagers supplémentaires, permettant**

**ainsi un meilleur équilibre économique des projets de stations de distribution ou de production.**

## Usages ciblés de l'hydrogène

---

**La vocation première de ce dispositif de soutien est d'accompagner les usages.**

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 usages visés sont principalement :

- Usage pour la mobilité lourde ou intensive des professionnels et/ou collectivités dans les secteurs routier et maritime en priorité.
  - o Transport terrestre de marchandises ou de déchets : véhicules utilitaires de société et véhicules lourds en priorité (camions, bennes à ordures ménagères ...),
  - o Transport terrestre de passagers : véhicules lourds (autocars, bus, mini bus ...) et flotte captive professionnelle
  - o Transport maritime et fluvial de passagers (navires, navettes ... de tourisme, plaisance, transport public ...)
  - o Transport maritime et fluvial de marchandises
  - o Usages agricole
  - o Navires de pêche et conchyiculture/ostréiculture
- Usage pour le transport logistique et le fonctionnement des équipements de manutention ou des engins lourds de chantier : chariots élévateurs, barges portuaires, grues, chariots bagages des aéroports et ports ...
- Usage d'alimentation électrique de certains équipements isolés et non desservis par le réseau électrique (substitution de combustible fossile ciblée ici), ou non adaptés à l'électrification.
- Usage de fret ferroviaire (en zones portuaires ou industrielles, derniers km)

Le nombre de véhicules accompagnés financièrement sera limité par typologie d'usage et par acteur.

La pertinence du recours à une motorisation avec de l'hydrogène par rapport à une solution avec batteries devra être explicité dans la présentation du projet.

Les équipements spécifiques dédiés au rétrofit de véhicules diesel, pour la mise en place d'une motorisation hydrogène soit électrique avec pile à combustible soit en injection thermique seront également pris en compte. Dans le cas d'une motorisation à injection thermique, l'hydrogène doit être le carburant principal.

## Porteurs de projets attendus

---

**Tout type de structure hormis les particuliers peut candidater à ce dispositif. Le porteur de projets devra obligatoirement avoir un projet d'investissement en Nouvelle-Aquitaine.** La participation dans le projet de PME, start-up, tant en ingénierie qu'en fourniture d'équipements, et idéalement en termes de co-investissement (partage du risque), notamment dans le cadre de consortiums industriels, est fortement encouragée en amorçage de cette filière émergente en Nouvelle-Aquitaine.

Le projet explicitera la part régionale en termes de compétences, de matériels installés, de mise en œuvre, de suivi ou de maintenance. Pour connaître l'ensemble des acteurs régionaux sur ces différentes thématiques, le maître d'ouvrage pourra se rapprocher du « Cluster Énergie Stockage » ([www.energies-stockage.fr](http://www.energies-stockage.fr)) ou de l'Agence régionale de Développement et d'Innovation ADI NA ([www.adi-na.fr](http://www.adi-na.fr)).

## Critères d'appréciation du projet

---

Sur la base des éléments fournis demandés par le service instructeur de la Région, les principaux critères devant permettre d'apprécier le projet sont les suivants :

- **La pertinence de l'hydrogène** au regard des autres solutions de décarbonations existantes : des éléments chiffrés sur le nombre de kilomètres parcourus chaque année par le véhicule, la charge utile liée au type d'activité, les contraintes en temps de recharge, un comparatif explicite avec la solution électrique si elle existe sur le marché. A ce titre, la Région accompagne certains types d'études au travers de son [dispositif de soutien « Etudes multi-acteurs pour la décarbonation de la mobilité lourde ou intensive »](#).
- **La performance environnementale** : réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard d'une situation de référence, réduction des émissions de polluants, etc.
- **La valorisation énergétique** : communication d'un bilan énergétique : consommations d'énergie avec une comparaison par rapport à la solution carbonée de référence

- **Le modèle économique** : le calcul du TCO (Total Cost of Ownership), détermination du coût global du projet, description du montage économique du projet...
- **La maturité du projet** : présentation du calendrier prévisionnel de déploiement de la flotte.
- **La fiabilité du projet** : solvabilité financière du porteur, plan de financement, liste et solvabilité des partenaires
- **La pertinence géographique du projet :**
  - o L'usage ciblé doit venir s'approvisionner sur une infrastructure de distribution basée en région Nouvelle-Aquitaine, qu'elle soit déjà mise en service ou bien en cours de déploiement. Les véhicules éligibles doivent justifier de leur utilisation en Nouvelle-Aquitaine, notamment la localisation des dépôts des véhicules et les trajets prévisionnels à effectuer.
  - o Avant toute candidature, les potentiels usagers intéressés par ce dispositif sont donc invités à se rapprocher des services de la Région pour identifier le point d'avitaillement en hydrogène le plus proche et ainsi vérifier l'éligibilité du critère géographique.
- **La présence d'une innovation technologique (techniques ou nouveaux usages)** n'est pas un critère obligatoire mais sera favorisé dans l'instruction. Par exemple, le développement de l'offre technologique et industrielle régionale de solutions, notamment portée par des start-up, TPE et PME régionales innovantes sera particulièrement encouragé. Il en sera de même pour la conduite d'expérimentations sur de nouvelles technologies ou de nouveaux process .

**Les critères ci-dessus seront analysés dans le dossier de candidature. Ils feront également l'objet d'un retour d'expérience au bout d'1 an d'exploitation, qui sera analysé par le service instructeur lors de la phase de demande de versement de la subvention.**

## Contenu attendu de la candidature

---

Les éléments de présentation et technico-économiques du projet devront être transmis uniquement par voie électronique. Le dépôt de candidature, s'accompagnera d'un courrier de demande d'aide régionale. Pour être examiné, le dossier de demande d'aide devra être nécessairement complet avec l'ensemble des éléments demandés par le service instructeur de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Cela comprend :

- La « fiche de demande préalable »
- Le Kbis et RIB du demandeur

- Les 3 dernières liasses fiscales du demandeur et les 3 derniers bilans comptables
- Une présentation du projet (contexte, état d'avancement, problématiques à résoudre...) et des parties prenantes/participants au projet (activité, intérêt au projet...),
- le calendrier prévisionnel d'achat de véhicule ou de rétrofit,
- Le/les devis détaillés d'achat de véhicule ou de rétrofit ou le contrat de location
- Les éventuels co-financements sollicités.

Selon la complexité du dossier, d'autres pièces justificatives pourront être demandées.

Les investissements ciblés et potentiellement éligibles à ce dispositif, concernent les usages en mobilité lourde routière et maritime.

Un suivi des performances des équipements et du projet global sur un an sera systématiquement demandé et conventionné.

Par ailleurs, la Région encourage la réalisation d'études préalables en amont des investissements, pour définir au mieux le contour et les caractéristiques du projet. A ce titre, la Région accompagne certains types d'études au travers de son [dispositif de soutien « Etudes multi-acteurs pour la décarbonation de la mobilité lourde ou intensive ».](#)

## Participation financière de la Région

---

**Les financements européens et nationaux dédiés aux usages de l'hydrogène devront être fléchés en priorité par les porteurs de projet.**

La demande d'aide devra être effectuée avant l'acquisition des équipements, et avant signature des bons de commande pour justifier de l'incitativité de l'aide.

Les aides sont octroyées pour l'achat ou la location de véhicules. Dans ce deuxième cas, la pertinence de la durée de location sera analysée par le service instructeur. La Région favorisera des durées de location longues (>12 mois) mais pourra recevoir des demandes pour des locations plus courtes si celle-ci est incluse dans un projet plus long-terme.

Les investissements sur ces « usages » de l'hydrogène pourront être accompagnés sur fonds régionaux.

Coûts admissibles :

a) Concernant les investissements sur l'achat de véhicules, les coûts admissibles sont les coûts supplémentaires liés à l'achat du véhicule, calculés comme étant la différence entre les coûts d'investissement liés à l'achat du véhicule et les coûts d'investissement liés à l'achat d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme

aux normes de l'Union Européenne applicables déjà en vigueur et qui aurait été acquis sans l'aide ;

b) Concernant les investissements sur la location de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle, les coûts admissibles sont les coûts supplémentaires liés à la location du véhicule, calculés comme étant la différence entre la valeur actuelle nette liée à la location du véhicule et la valeur actuelle nette liée à la location d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union Européenne applicables déjà en vigueur et qui aurait été loué sans l'aide. Les coûts d'exploitation liés à l'exploitation du véhicule, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en considération, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location ;

c) Concernant les investissements de rétrofit consistant en la mise à niveau de véhicules leur permettant d'être considérés comme des véhicules propres ou des véhicules à émission nulle, les coûts de l'investissement dans la mise à niveau.

#### Taux d'aide

Les taux d'aide s'appliquent sur la base des coûts admissibles, sur le coût total HT ou sur le surcoût environnemental (solution de référence déduite) pour les investissements matériels et immatériels liés au programme d'investissements.

Le soutien financier s'appuie sur le régime cadre exempté de notification N° SA.111726 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026 ainsi que sur le régime cadre exempté de notification N° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2024-2026.

Conformément au règlement d'intervention de la Région et aux régimes d'aides d'Etat, le taux d'aide régionale respectera les taux d'accompagnement en vigueur au moment de l'instruction du dossier.

A titre d'exemple les taux d'accompagnement en vigueur à la sortie du dispositif sont les suivants

Pour les véhicules propres :

- Grandes entreprises : jusqu'à 20 % maximum
- Moyennes entreprises : jusqu'à 40 % maximum
- Petites entreprises et start-up : jusqu'à 50% maximum

Pour les véhicules à émission nulle :

- Grandes entreprises : jusqu'à 30 % maximum
- Moyennes entreprises : jusqu'à 50 % maximum
- Petites entreprises et start-up : jusqu'à 60% maximum

**L'intervention financière accordée par la Région peut être compatible et cumulable avec d'autres financements publics, dans la limite des plafonds règlementaires d'aides publiques cumulées. Les co-financements publics sollicités devront figurer dans le plan de financement.**

### Phasage des versements

Un premier versement de 60% aura lieu à réception véhicules et/ou des infrastructures sur présentation des factures. Le solde final de 40% sera versé au bout d'1 an après réception de la dernière facture et sur réception d'un rapport de REX dont le contenu sera explicité au sein de la convention d'attribution de l'aide.

**En fonction de la pertinence, de l'intérêt et de la qualité des projets, des besoins de financement et de la disponibilité budgétaire, la Région est seule souveraine pour valider l'opportunité d'une étude, d'un investissement ou d'un suivi, et pour 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>1</sup>.**

## Confidentialité des données, obligation de publicité

En termes de communication, une fois le projet sélectionné, les porteurs de projets lauréats de ce dispositif de soutien, auront l'obligation de mentionner le soutien financier apporté par la Région Nouvelle-Aquitaine à ce projet dans leurs actions et outils de communication concertés (plaquette, dossier de presse, site internet...) et les interviews Presse. La mention « avec le soutien technique et financier de la Région Nouvelle-Aquitaine » avec le logo de la Région juxtaposé devra être apposée.

## Calendrier

Les candidatures pourront être déposées et instruites au fil de l'eau tout au long de l'année 2026.

L'instruction des dossiers sera dépendant de la complétude du dossier de candidature et de la qualité des éléments fournis par le porteur de projet.

L'aide sera accordée sur délibération du Conseil régional en Commission permanente.

## Contacts

Pour tout renseignement relatif à ce dispositif de soutien et le dépôt de dossier :

**Ariane Riffaud**

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

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