

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

**APPEL À PROJETS RÉGIONAL
2017-2020**

MOBILITE ELECTRIQUE DE DEMAIN

**« Déploiement d'infrastructures de recharge
intelligentes de véhicules électriques en Provence-
Alpes-Côte d'Azur – édition 2019 »**

1. CONTEXTE

Un an après l'entrée en vigueur des Accords sur le climat, le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a affirmé, avec l'adoption du plan climat « Une COP d'Avance » en décembre 2017, sa volonté d'être au rendez-vous des grands défis du développement durable, défis environnementaux et économiques. La Région fait ainsi de la transition énergétique et de l'atteinte d'une neutralité carbone l'une de ses priorités.

« Je veux redonner un sens aux actions de la Région. Je souhaite que nous agissions sur tous nos domaines de compétences, afin de préserver la qualité de vie exceptionnelle dont nous bénéficions sur ce territoire. » - M. Renaud Muselier, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le transport représentant 27% des émissions de gaz à effet de serre et le véhicule électrique divisant par deux à trois ces émissions en comparaison d'un équivalent thermique, il constitue l'un des outils principaux de la transition énergétique des transports.

En 2018, il y a 7 000 véhicules électriques et 3 500 véhicules hybrides rechargeables sur notre territoire. La région se situe légèrement en dessous du taux de pénétration du véhicule électrique national (En région : 0,25% du parc de 2 650 000 véhicules particuliers). Le taux de progression constaté entre 2016 et 2018 est important (+30% par an), ce qui nous amènerait à un potentiel doublement du parc à horizon 2021. La répartition est relativement homogène bien que certaines zones soient un peu plus en avance en nombre de véhicules : Nice, Aix-en-Provence, Toulon, Antibes, Avignon et Cannes. Certaines petites communes ressortent particulièrement lorsque l'on regarde le ratio du nombre de véhicules électriques pour 100 habitants : Biot, Mougins, et Valbonne.

Les trois freins évoqués par les usagers concernant l'achat d'un véhicule électrique sont : son prix, son autonomie et le manque de borne de recharge. Une compétitivité économique des véhicules électriques est annoncée pour 2021 par les constructeurs et les prochains véhicules offriront des autonomies réelles répondant aux attentes (de l'ordre de 300-400 km, bien au-delà des besoins réels des déplacements quotidiens). La responsabilité du maillage du territoire en bornes de recharge a été déléguée aux collectivités territoriales. Dans ce sens, la mesure phare de l'axe 1 « Cap sur l'écomobilité » du plan climat vise à équiper le réseau routier d'une station de recharge d'initiative publique tous les 100 km en 2021.

Afin de mettre en œuvre concrètement cette action, une première édition de l'appel à projets « Déploiement d'infrastructures de recharge intelligentes de véhicules électriques en Provence-Alpes-Côte d'Azur » a été publié avec le plan climat régional en décembre 2017. Cette première édition a soutenu le déploiement de plus d'une centaine de nouvelles bornes sur le territoire, en particulier sur des zones blanches peu ou pas équipées et aussi le développement de projets innovants couplant production d'électricité renouvelable et recharge de véhicules électriques.

Cette nouvelle édition a vocation à poursuivre le maillage du territoire et développer des projets innovants réduisant l'impact du véhicule électrique sur le réseau. Aussi, cette édition vient dès lors remplacer la précédente.

2. OBJET DU DISPOSITIF

Les objectifs de cet appel à projets sont de permettre le **développement d'infrastructures de recharge** prioritairement sur voie publique au regard des ambitions de maillage total du territoire d'ici 2021 et d'adresser les problématiques liées au développement massif du véhicule électrique (impact sur le réseau, caractère renouvelable de l'électricité consommée, etc.).

Les taxis étant particulièrement prescripteurs vis-à-vis de la population et étant une profession particulièrement impactée dans le cadre d'un resserrement de la réglementation¹, la Région a mis en place un dispositif spécifique de soutien à l'achat de taxis propres. Afin que ces professionnels puissent recharger régulièrement leurs véhicules sur des bornes à haute disponibilité de service, un financement spécifique des bornes associées leur est proposé dans cet appel à projets.

Cette édition soutiendra donc trois types de projets :

- Des projets de maillage en bornes de recharge des dernières zones blanches, axes routiers et zones prioritaires pour la Région (Volet A)
- Des projets d'innovation permettant de maîtriser l'impact du véhicule électrique sur le réseau électrique et de le coupler aux énergies renouvelables (Volet B)
- Des projets spécifiques au développement de taxis propres (Volet C)

3. DEFINITIONS

Dans le cadre du présent appel à projet, il convient de s'entendre sur un certain nombre de définitions permettant de clarifier le périmètre d'action présenté ci-après. Ces définitions s'appuient sur le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Les principales définitions au sens de ce décret sont rappelées ci-dessous pour une bonne compréhension des dispositions de l'appel à projets :

- **Véhicule électrique** : un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ;
- **Infrastructure de recharge** : l'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données, la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge ;
- **Station de recharge** : une borne associée à des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes associées à des emplacements de stationnement, alimentée par un même point de livraison du réseau public de distribution d'électricité ou par une même installation locale de production ou de stockage d'énergie et exploitée par un seul opérateur ou groupement d'opérateurs ;
- **Borne de recharge** : un appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de charge (PDC) et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement ; point de recharge : une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ;
- **Borne intelligente** : pour la Région, une borne intelligente intègre trois spécificités :

¹ comme la mise en place de zones à faibles émissions

- Elle est interopérable avec l'ensemble des bornes du réseau français et elle peut être supervisée à distance,
- Elle propose des services améliorés aux usagers : réservation de place, disponibilité temps réel, etc.
- Elle peut être pilotée dynamiquement en puissance, en fonction des besoins des utilisateurs, de contraintes du réseau, d'indicateur de production d'énergie, etc.
- **Point de recharge**
 - **Normale** : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 22 kW ;
 - **Accélérée** : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de l'ordre de 22 kW ;
 - **Rapide** : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW et inférieure à 50kW ;
 - **Ultra-rapide** : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 50 kW ;
- **Point de recharge ouvert au public** : un point de recharge, exploité par un opérateur public ou privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire ;
- **Aménageur** : le maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge, jusqu'à sa mise en service, et le propriétaire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service ;
- **Opérateur d'infrastructure de recharge** : la personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur ou pour son propre compte ;
- **Opérateur de mobilité** : un prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d'accès à la recharge ;
- **Unité d'exploitation** : un réseau homogène d'infrastructures de recharge exploité par un opérateur unique d'infrastructure de recharge ou comme une gamme de services proposée par un opérateur de mobilité ;
- **Itinérance de la recharge** : la faculté pour l'utilisateur, titulaire ou non d'un contrat ou d'un abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructure de recharge sans inscription préalable auprès de l'opérateur exploitant le réseau dont il utilise ponctuellement le service de recharge, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service par l'intermédiaire d'un opérateur de mobilité avec lequel il a un contrat ou un abonnement, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service directement auprès de l'opérateur de l'infrastructure à laquelle il recharge son véhicule ;
- **Plate-forme d'interopérabilité**: un opérateur qui concourt au déploiement de l'itinérance de la recharge en facilitant, sécurisant et optimisant les échanges de données entre les opérateurs d'infrastructure de recharge et les opérateurs de mobilité ;
- **Accès à la recharge** : la procédure qui permet le raccordement d'un véhicule à un point de recharge et le transfert de l'énergie nécessaire à la recharge.

4. PROJETS ET BENEFICIAIRES ELIGIBLES

Pour chacun des trois types de projets éligibles à cette édition de l'appel à projets, sont détaillés ci-dessous le périmètre des projets et les bénéficiaires ciblés.

a. Volet A : Amélioration du maillage du territoire en points de charge ouverts au public

L'objectif de la Région est d'atteindre, à court terme, un maillage du territoire cohérent et équilibré mais aussi d'orienter la recharge de véhicules électriques sur des lieux qui lui paraissent particulièrement en cohérence avec la stratégie énergétique régionale. Pour cela, les investissements soutiendront en priorité des bornes intelligentes se déployant² :

- Sur des zones mal couvertes (identifiées sur la base d'un ratio inférieur à 1 point de charge public pour 10 véhicules électriques, en prenant en compte un scénario tendanciel de développement du nombre de véhicules électriques à horizon 2021),
- Sur des zones concernées par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ou une zone à faible émission (ZFE),
- Sur des zones urbaines denses où la charge au domicile est particulièrement contrainte,
- Sur des parkings relais (P+R), des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) ou sur des aires de covoiturage,
- Sur des stations de recharge existantes justifiant d'une saturation d'usage des bornes déjà installées,
- Sur des sites regroupant des activités logistiques ayant vocation à desservir des zones urbaines et périurbaines situées à proximité,

Les bornes devront être intelligentes au sens de la définition présentée en partie 3.

Les bénéficiaires de l'aide peuvent être des aménageurs publics ayant la compétence Infrastructure de recharge pour véhicule électrique, des gestionnaires d'infrastructures publiques de transport ou des entreprises privées dans le cadre d'un contrat de concession ou d'un contrat de partenariat avec un aménageur public ou un gestionnaire d'infrastructures publiques. Il sera demandé aux entreprises privées déployant des bornes :

- Sur des zones couvertes par un réseau d'initiative publique : que les tarifs proposés au public soient validés par la maîtrise d'ouvrage du réseau d'initiative publique.
- Sur des zones non couvertes par un réseau d'initiative publique : que les tarifs proposés au public soient cohérents avec les réseaux voisins.

b. Volet B : Projets d'infrastructures de recharge innovantes

En lien avec la dynamique Flexgrid³ visant à faire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur une région pionnière des réseaux intelligents, la Région soutiendra les projets d'infrastructures de recharges innovantes qui adresseront les sujets suivants :

- Réduction de l'impact de la recharge de véhicules électriques sur le réseau

² Un schéma de développement des infrastructures liées aux carburants alternatifs est en cours de construction par la Région. Les orientations retenues dans le schéma pourraient cependant amender ou ajuster ces zones prioritaires.

³ Flexgrid est un programme qui vise à déployer un ensemble d'équipements et de technologies Smart Grids arrivés à maturité industrielle, pour dynamiser le tissu économique et faire de la Région une vitrine à l'export du savoir-faire français en matière de Smart Grids.

- Couplage de la recharge de véhicules électriques avec des énergies renouvelables, sous réserve qu'il soit conçu en conformité avec la démarche de réseau intelligent de Flexgrid.

Ces projets devront, en plus de se déployer sur le territoire régional :

- Intégrer une flotte d'une quinzaine de véhicules électriques (légers, utilitaires légers et poids lourds), a minima, permettant de démontrer l'intérêt du service développé (le subventionnement de l'achat des véhicules électriques n'est pas intégré au présent appel à projets),
- Présenter un modèle économique de la solution à terme,

Les bénéficiaires peuvent être des aménageurs publics ayant la compétence infrastructures de recharge des véhicules intelligents (IRVE) ou des entreprises privées.

c. Volet C : Points de recharge pour taxis

En dehors de cet appel à projets, un dispositif de soutien à l'achat de taxis propres sera proposé par la Région lors de l'Assemblée plénière du 14 décembre 2018. **Les décisions d'intervention de la Région veilleront à assurer un équilibre territorial des bénéficiaires tout en donnant priorité à ceux circulant régulièrement dans des zones concernées par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ou une zone à faible émission (ZFE).**

Ce volet de l'appel à projet vise à financer les bornes de recharge nécessaires à l'usage de taxis électriques. Les projets de bornes devront :

- Démontrer que les bornes d'initiative publique environnantes déjà déployées ne sont pas suffisantes dans le cadre des missions quotidiennes des chauffeurs,
- **Privilégier des sites à fort potentiel en termes de taxis ou à enjeux spécifiques en zone rurale, notamment pour des missions de transport à caractère sanitaire ou pour des personnes en perte d'autonomie ou en situation de handicap.**

Les bénéficiaires de l'aide peuvent être des aménageurs publics ayant la compétence infrastructures de recharge des véhicules intelligents (IRVE) ou des entreprises privées dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage publique.

5. AIDE ET CONTRAINTES FINANCIERES

Pour le volet A « Amélioration du maillage du territoire en points de charge ouverts au public »:

- Subvention jusqu'à 50% du montant total d'investissement dans le respect du règlement financier et du régime européen évoqué plus bas dans ce document,
- Plafond de subvention à 15 000 € par borne et 150 000€ par projet,
- Seuls les coûts d'investissement seront pris en compte (non pris en compte : études amonts, coûts de raccordement, communication, rémunération du personnel mobilisé, etc.)

Pour le volet B « Projets d'infrastructures de recharge innovantes » :

- Subvention jusqu'à 50% du montant total du projet d'investissement dans le respect du règlement financier et du régime européen évoqué plus bas dans ce document,
- Plafond de subvention à 150 000 € par projet,
- Seuls les coûts d'investissement seront pris en compte (non pris en compte : études amonts sauf celles qui concernent directement la conception du projet, coûts de raccordement, communication, rémunération du personnel mobilisé, etc.)

Pour le volet C « Points de charge pour taxis » :

- Subvention jusqu'à 30% du montant total du projet d'investissement avec une bonification à 10% si le projet inclut une ou plusieurs borne(s) ouverte(s) au public sur une plage horaire quotidienne, dans le respect du règlement financier et du régime européen évoqué plus bas dans ce document,
- Plafond de subvention à 15 000 € par borne et 50 000€ par projet,
- Seuls les coûts d'investissement seront pris en compte (non pris en compte : études amonts, coûts de raccordement, communication, rémunération du personnel mobilisé, etc.)

Conformément au règlement financier de la Région, les demandes de subvention d'investissement doivent être déposées au moins un mois avant la date prévisionnelle de début de réalisation du projet concerné par la demande. Les dépenses liées au projet et réalisées avant cette échéance seront inéligibles.

Pour les acteurs publics, l'aide régionale est cumulable avec les aides de l'Etat et d'éventuelles autres aides de collectivités. **Le cumul d'aides publiques est plafonné à 80% du budget du projet.** En cas de dépassement de ce taux, l'aide régionale est revue à la baisse à due concurrence. Les versements de l'aide accordée se feront conformément aux dispositions du règlement financier de la Région que les lauréats de l'appel à projets devront respecter. Les projets devront également respecter les dispositions précisées dans le régime cadre exempté de notification N° SA.40405 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2020.

Pour les acteurs privés, le régime d'aide susceptible d'être appliqué dans le cadre du présent appel à projets est le régime d'aide exempté N° SA.40405 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2020, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie N° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014. En cas d'application de ce régime pour de l'investissement en faveur des mesures d'efficacité énergétique, le taux maximal d'aide publique (**toutes aides publiques confondues**) sera :

- **Petite entreprise : 50%**
- **Moyenne entreprise : 40%**
- **Grande entreprise : 30%**

Le taux d'intervention qui sera proposé par la Région sera ajusté pour respecter ces cadres.

6. CRITERES DE SELECTION

Les éléments suivants seront pris en compte et valorisés dans l'analyse des projets pour l'ensemble des volets :

- **Clarté de l'argumentation** justifiant le besoin en infrastructure et les problématiques auxquelles elles répondent,
- **Clarté de la présentation du projet** proposé,
- **Pertinence des choix d'implantation** des infrastructures,
- **Cohérence du projet vis-à-vis du développement des transports collectifs** et du développement de l'**intermodalité**,
- Cohérence avec les documents de planification existants (SRADDET, Schémas, etc.),
- Pertinence des partenariats évaluée à travers la qualité et la complémentarité des membres réunis (aménageurs, développeurs, opérateurs de mobilité, opérateurs de recharge, etc.)
- Les financements extérieurs mobilisés (ADVENIR, etc.)

Critères spécifiques au volet A « Amélioration du maillage du territoire en points de charge ouverts au public »: Les projets portés par des aménageurs publics ayant la compétence infrastructures de recharge des véhicules intelligents (IRVE) seront traités en priorité

- Les projets inscrits dans les Contrats Régionaux d'Equilibre Territorial, dispositif de financement des projets d'aménagement des territoires de la région, seront traités en priorité
- Les projets de maîtrise d'ouvrage publique

Critères spécifiques au volet B « Projets d'infrastructures de recharge innovantes » :

- Les projets ayant une brique intégrée à l'appel à projets régional Smart PV 3.0 seront traités en priorité
- Les projets intégrant des cofinancements seront traités en priorité
- Les projets doivent intégrer un ensemble d'entreprises du territoire régional
- Les projets doivent intégrer un partenaire aménageur public a minima dans les travaux de conception (intégration dans les groupes de travail par exemple) voir dans les phases de déploiement
- Les projets qui pourront être répliqués, à terme, sur les réseaux de bornes déployés dans l'espace public seront particulièrement étudiés

Critères spécifiques au volet C « Points de charge pour taxis » :

- Les projets seront traités au prorata du nombre de taxis présents sur les territoires, comme évoqué précédemment
- Les projets de déploiement de bornes associés à des flottes de plus de 5 taxis électriques seront traités en priorité
- Les projets déployant des bornes ouvertes au public sur certaines plages horaires quotidiennes seront traités en priorité
- Les projets pouvant s'appuyer sur une puissance réseau disponible à proximité et mutualisant l'abonnement d'électricité avec un acteur déjà installé seront valorisés

7. PIÈCES A FOURNIR ET CALENDRIER

a. Pièces à fournir

Pour l'ensemble des volets, le candidat est invité à fournir :

- Une lettre de candidature à l'appel à projets datée et signée par les représentants habilités du porteur
- Une présentation technique du projet permettant d'en apprécier le contenu, précisant le ou les volets au(x)quel(s) répond le/les candidat(s), les problématiques traitées, les ambitions, le calendrier et tout autre élément prouvant son respect des thématiques adressées par l'appel à projets
- Le détail des acteurs impliqués et le rôle qu'ils jouent dans le projet,
- Un budget prévisionnel indiquant les dépenses et recettes attendues tenant compte des réglementations européennes en fonction de la qualité du porteur de l'opération, une explication du modèle économique du projet développé,
- Un état des lieux des points de charges ouverts au public sur le territoire de déploiement sous forme d'un tableur (Excel ou équivalent) : bornes d'initiative publique, bornes d'initiative privées ouvertes au public, projets clés identifiés, etc.

- Données géographiques des bornes envisagées dans le projet sous forme d'un tableur (Excel ou équivalent) au format national open data,
- Les éléments administratifs (Kbis, etc.) prévus dans le cadre d'une demande de subvention d'investissement⁴

Eléments à fournir spécifiquement pour le volet A « Amélioration du maillage du territoire en points de charge ouverts au public » :

- Une analyse du maillage du territoire actuel et à venir (avec le projet déployé) selon les ratios mentionnés dans ce document et la manière dont le projet répond à ce ratio,
- Des éléments sur les tarifs envisagés, une projection d'usages envisagés et une projection de recettes associées mentionnant le point d'équilibre (sur l'exploitation, sur la rentabilité des infrastructures) visé,
- Une justification du modèle de réseau déployé (d'initiative publique et financé par le public, de maîtrise d'ouvrage publique et financé par le privé, etc.)

Eléments à fournir spécifiquement pour le volet B « Projets d'infrastructures de recharge innovantes » :

- Détail de la stratégie énergétique envisagée dans le projet (puissance EnR intégrée au projet, revente et autoconsommation envisagée, tarifs de rachat visés, courbes de charge envisagées, lien avec la stratégie énergétique régionale, capacités du projet à réduire l'impact sur le réseau, etc.),
- Détail des fonctionnalités développées au regard des problématiques adressées,
- Détail sur le modèle économique à terme en faisant apparaître les grands postes d'investissement, le marché potentiel, le temps de retour sur investissement,
- Argumentation sur le caractère répliquable du projet déployé et sur la manière dont il pourrait être déployé sur des réseaux d'initiative publique,
- Détail de la flotte de véhicules électriques impliquée dans le projet,
- Clarification des rôles de chacune des entreprises impliquées,
- Lien, s'il y a lieu, avec les projets de bornes d'initiative publique voisines.

Eléments à fournir spécifiquement pour le volet C « Points de charge pour taxis » :

- Carte des lieux d'implantation, trafic des taxis associés, liste des véhicules électriques déjà en circulation ou prévus dans les 3 prochaines années (lettre d'engagement de la part des chauffeurs)
- Éléments sur le plan de financement du projet, les tarifs visés, les usages envisagés en faisant apparaître le temps de retour sur investissement.

b. Dépôt des dossiers

Le dépôt des candidatures doit être effectué **avant le 26 avril 2019** en ligne sur <https://subventionsenligne.maregionsud.fr/> ou par voie postale à l'adresse suivante :

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Cellule Subvention
27 Place Jules Guesde
13481 Marseille CEDEX 20

(Préciser sur le courrier d'accompagnement : « à l'attention d'Arthur COUSSY - Direction de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Énergétique - Service Transition Énergétique)

⁴ Téléchargeable à l'adresse : www.regionpaca.fr/vivre-ensemble/subventions.html

Il sera obligatoirement complété d'un envoi informatique à : acoussy@maregionsud.fr

Les candidats à l'Appel à projets peuvent se rapprocher du référent mentionné ci-dessous pour toute question relative à la formulation de leur projet et du dossier associé :

Arthur COUSSY
Chargé de mission Mobilité Durable
Direction de l'Aménagement du Territoire
et de la Transition Energétique - Service Transition Energétique
acoussy@maregionsud.fr

8. ENGAGEMENT DES CANDIDATS VIS-A-VIS DE LA REGION

Les récentes discussions nationales comme régionales ayant pu avoir lieu sur le sujet ont mis en avant l'importance de la question des données et de leur exploitation par les différents opérateurs afin d'offrir aux usagers des services de plus en plus adaptés et en temps réel. De plus, la question de la place d'un « tiers de confiance » offrant une infrastructure transparente permettant le dépôt et l'exploitation des données apparaît cruciale. Dans cette optique, la Région a lancé en 2017 dans le cadre du programme Flexgrid un projet expérimental de plateforme régionale de données et services Energie à une échelle infra-régionale et à un pas de temps proche de l'instantané, ainsi qu'une réflexion sur la création d'un opérateur régional de la donnée.

En fonction des avancées des travaux, les lauréats du présent appel à projets pourront être sollicités pour participer aux travaux en lien avec les données générées par les infrastructures de recharges des véhicules intelligents (IRVE). Les bénéficiaires de l'aide régionale seront sollicités par la Région pour partager les données fournies par leurs infrastructures de recharge des véhicules intelligents (IRVE), notamment celles en temps réel.

Le bénéficiaire de l'aide régionale s'engage à ne pas revendre les infrastructures sous moins de 10 ans à compter de la date d'acquisition. Il s'engage à mettre en avant de manière visible depuis l'extérieur (flocage ou autocollants) l'intervention de la Région (avec un kit communication fourni par la Région) sous réserve de demande de restitution de l'aide. Il s'engage à se rendre disponible pour d'éventuelles actions de communication ou de valorisation du projet par la Région ou ses partenaires.

Le bénéficiaire s'engage à fournir à la Région les statistiques énergétiques et d'usage liées au projet déployé. Il s'engage à fournir un document bilan du projet 18 mois après le déploiement du projet et de se tenir disponible pour le présenter dans les locaux de la Région.

Dans le cas de manquements aux engagements inscrits dans le présent règlement, ne tenant pas compte des rappels par courrier de la Région, le bénéficiaire se verra dans l'obligation de restituer la totalité du montant de la subvention.