

Schéma Directeur Régional Avitaillement en Energie verte et Décarbonée pour Véhicules à Motorisation Alternative

Restitution des travaux d'élaboration



Hôtel de Région, Orléans le 26 Avril 2022 à 14h00





1. Introduction
2. Contexte actuel de l'énergie
3. Etat des lieux de la Mobilité décarbonée et de son approvisionnement
4. Projections à court et moyen termes (2025 et 2030)

10 min de pause

5. Proposition de plan d'actions



Introduction

Ce schéma s'inscrit dans les objectifs opérationnels du SRADDET.

Objectifs

Mobiliser et accompagner les acteurs économiques et publics

Scenarii de développement du maillage multi-énergies

Cartographie des zones à potentiel et pertinentes

production, distribution et usages
→ maillage du territoire régional

Horizons de prospection



Mobilités ciblées



Quelques chiffres :

10 mois de co-construction

1 réunion collective et 2 groupes de travail – près de 60 participants à chaque session

3 questionnaires – 35 participants

17 entretiens



setec



Contexte actuel de l'énergie

Mohamed Amjahdi,
Directeur de l'ADEME
Centre-Val de Loire

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/>



Etat des lieux

Contexte réglementaire

- Loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte
- Loi d'Orientation des Mobilités
- Loi Climat et résilience

Maturité de l'offre véhicules



Mature



Tests en cours



GNV : Mature

Electrique : Mature pour petits tonnages, en développement pour les plus lourds
Hydrogène : en développement

Existence d'infrastructures d'avitaillement



Environ 1500 Points de charge



8 stations



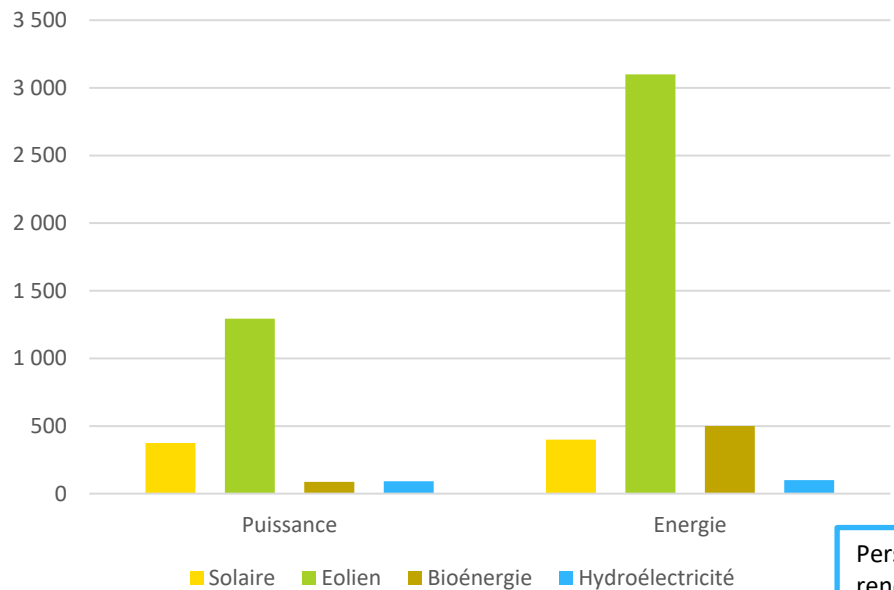
2 stations

Réalisation d'évaluation des usages projetés et des besoins en infrastructures

Les filières énergétiques sur le territoire

Les énergies renouvelables représentent 13,4% de l'énergie électrique produite sur le territoire. L'éolien est largement majoritaire tant en puissance qu'en énergie.

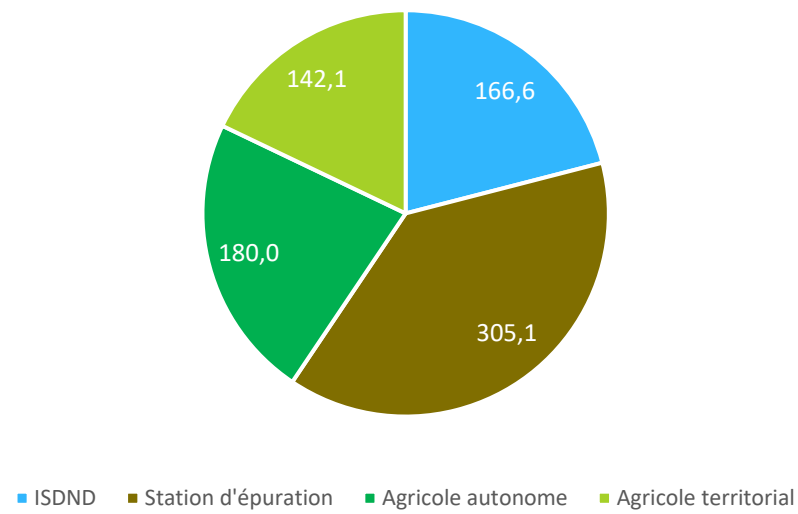
Puissance (en MW) et Energie (en MWh) de l'électricité renouvelable en 2020 en région Centre-Val de Loire



Source : Bilan électrique 2020, RTE

4 sites de récupération de biogaz sur installation de stockage de déchets, 1 station d'épuration et 16 méthaniseurs agricoles en région.

Capacité de production de biogaz selon le type de site (GWh/an)



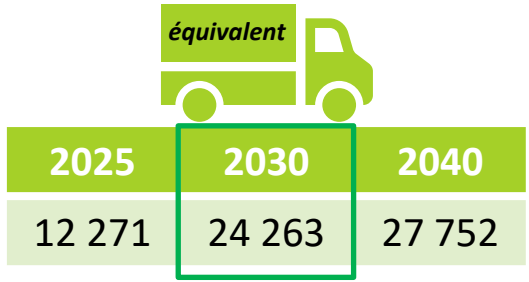
Source : Points d'injection de Biométhane en France en service, GRTgaz

Perspectives de fortes évolutions de la production énergétique renouvelable (électricité + gaz)

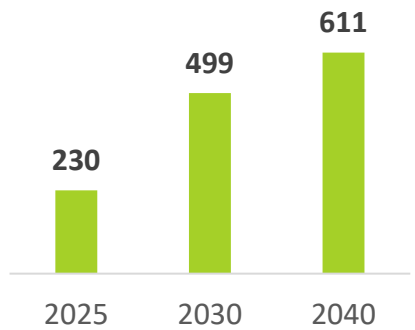
Projections – BioGNV

2030

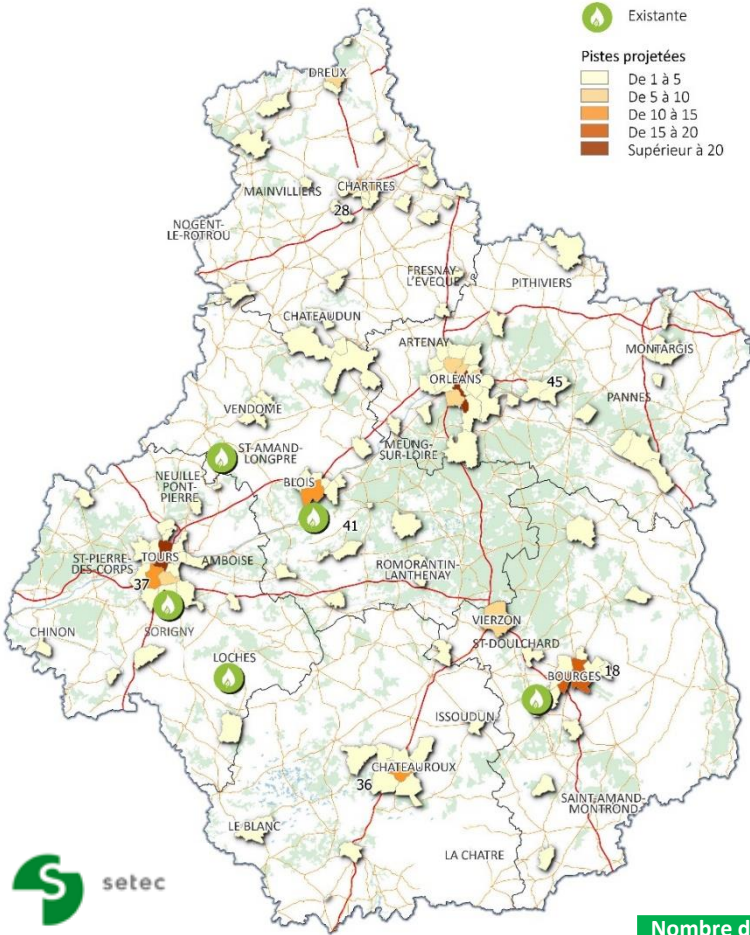
Hypothèses d'évolution du parc



Nombre de pistes GNV



8 stations existantes

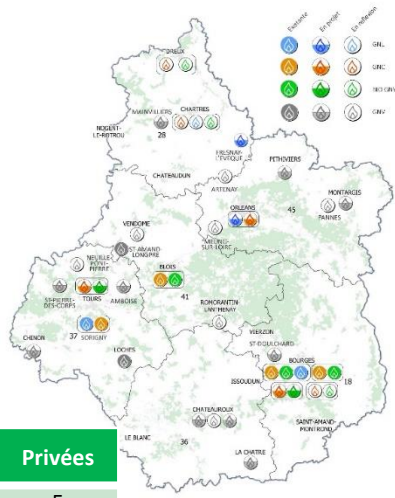


www.regioncentre-valde Loire.fr



491 nouvelles pistes
soit 47 éqvl PL/piste

Le besoin en gaz pour la mobilité
GNV représente moins de 10% de
la production de biogaz projetée



Nombre de stations	Publiques	Privées
En service	3	5
En projet	7	7
En réflexion	6	4

4.5. Organiser des journées de démonstration des véhicules dans chaque département

Cible(s)

Grand public et professionnels

Pilote(s) de l'action

Région et Collectivités

Co-pilote(s) pressenti(s)

Concessionnaires locaux

Contexte

Les véhicules à motorisation alternatives n'étant pas encore démocratisés, certaines personnes peuvent avoir des appréhensions ou simplement ne pas connaître ces technologies.

Objectifs

Faire connaître et essayer les véhicules décarbonés au grand public.

Description

Solliciter des **constructeur(s) et utilisateur(s)** de véhicules à carburant décarboné.

Calendrier

5 journées en 2023

Indicateurs de suivi

- Nombre d'évènements.
- Types de véhicules présentés.

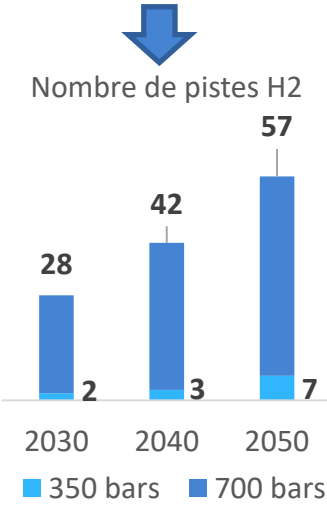
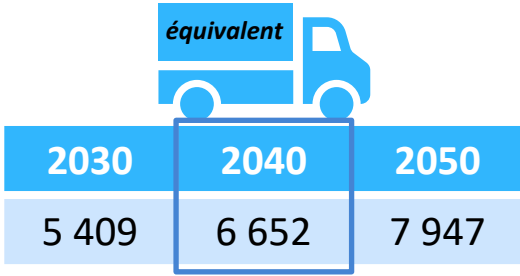
Estimation financière

10 jours par évènement

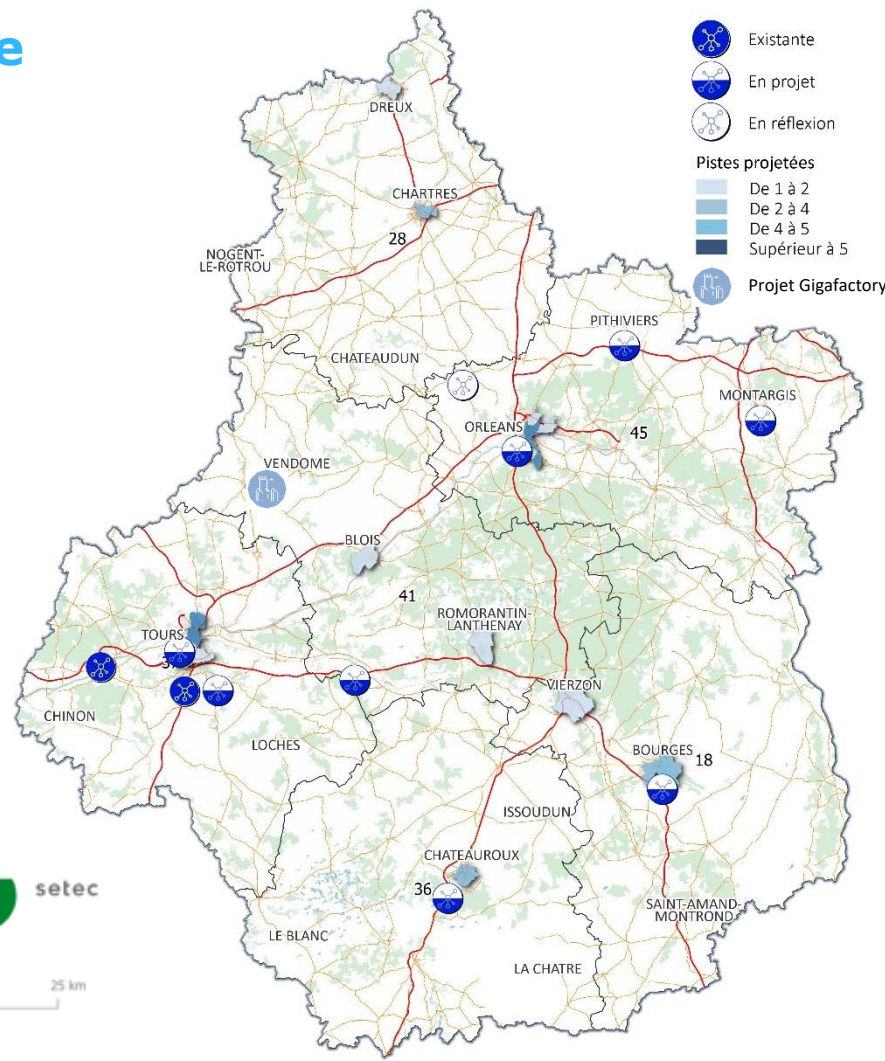
Projections – Hydrogène 2030



Hypothèses d'évolution du parc



2 stations existantes



43 nouvelles pistes
soit
180 éqvl PL/piste

Le besoin en H2
pour la mobilité
représente moins
de 5% de la
production d'ENR
projetée



2.5. Accompagner le modèle économique lors de l'acquisition de véhicules alternatifs

Cible(s) Collectivités, auto-entrepreneurs, TPE et PME ayant un établissement ou une succursale dans la Région et Grand public

Porteur(s) de l'action Région, Ademe, SDE, Collectivités

Contexte

Les camions représentent 5% des émissions de gaz à effet de serre du territoire et les camionnettes (Véhicule Utilitaire Léger, VUL) en représentent 4%. Les **véhicules électriques, hydrogènes ou bioGNV réduisant significativement ces émissions** en comparaison de leurs équivalents thermiques, ils constituent l'un des outils principaux de la transition énergétique du transport de marchandises.

Objectifs

Accélérer la conversion des véhicules vers des motorisations alternatives. En effet, le parc de VUL est vieillissant et polluant.

Description

Etude d'une évolution de la **fiscalité et d'aides à l'acquisition**

- Condition d'achat : par un professionnel exerçant en Région Centre Val de Loire
- Le bénéficiaire s'engage à ne pas vendre la voiture dans les 24 mois suivant son acquisition

Calendrier Entre 2023 et 2025

Indicateurs de suivi Nombre de véhicules par PTAC et par motorisation financés

Projections – Electrique

2030

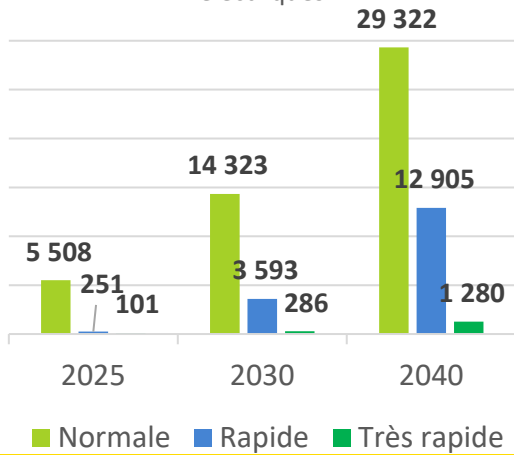
Hypothèses d'évolution du parc

Nombre de
véhicules
(tous types)



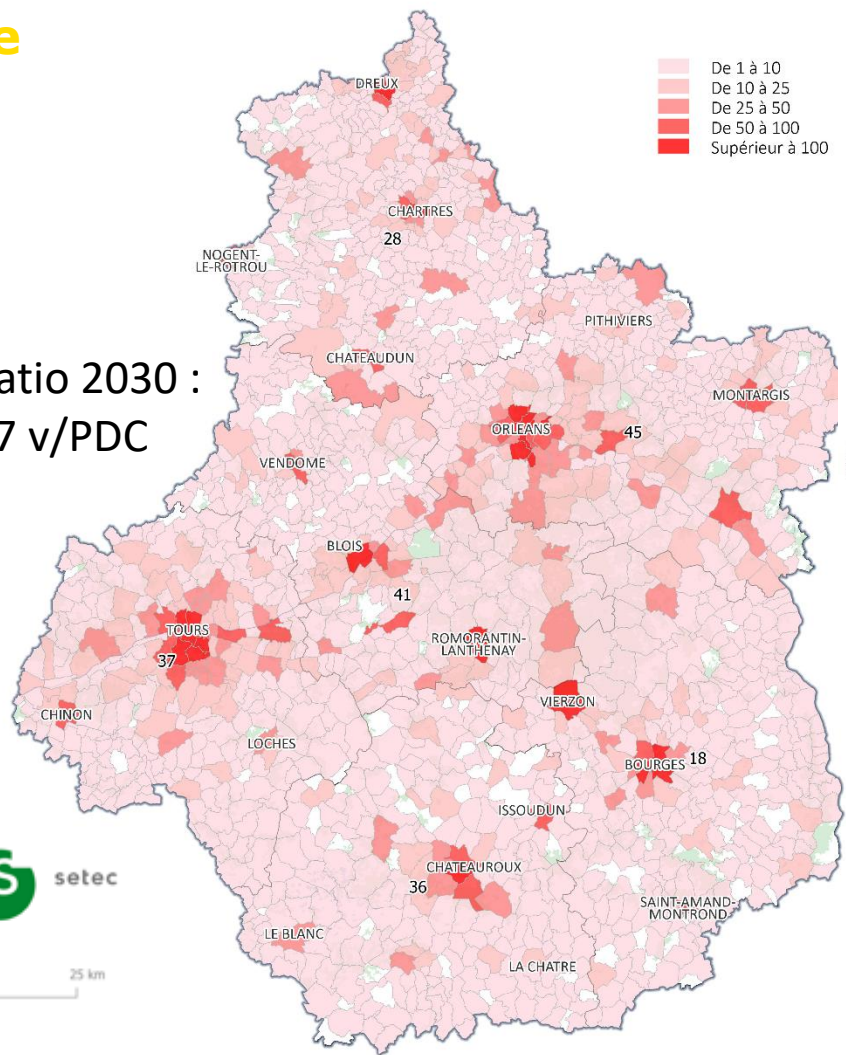
2025	2030	2040
119 719	321 817	636 644

Nombre de points de charge
électriques

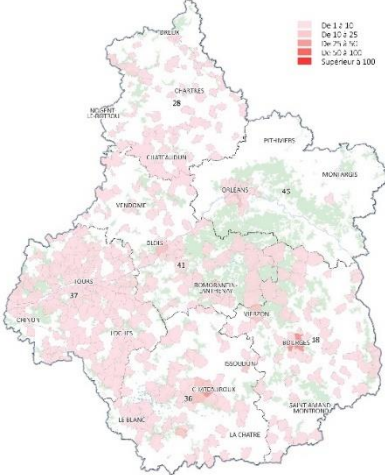


1 457 points de charge existants

Ratio 2030 :
17 v/PDC



Existant



Le besoin en EnR pour
la mobilité électrique
représente moins de
1% de la production
projetée



setec



2.4. Créer un service d'autopartage par véhicules électriques

Cible(s) Grand Public usagers de véhicules électriques et hybrides rechargeables

Porteur de l'action



Partenaire(s) Communautés de Communes

Contexte

Face à l'augmentation des prix du pétrole, à l'étalement urbain et à l'envie de contribuer à la préservation de l'environnement, de nouveaux services comme l'autopartage séduisent de plus en plus de particuliers. Les usages prévisionnels de ce service ont permis de faire le choix d'une motorisation électrique pour ces véhicules avec des infrastructures de charge dédiées pour garantir l'accès au service et avec un point de charge accessible au grand public pour contribuer au maillage du territoire.

Objectifs

- Accompagner le développement de la mobilité électrique,
- Participer au maillage du territoire en infrastructures de charge.

Description

Expérimentation d'un service d'autopartage en véhicules électriques en vue d'un déploiement d'environ une centaine de véhicules répartis dans 56 Communautés de Communes de la Région avec partenariat avec des garages associatifs. Chacune des Communautés de Communes sera équipée d'une infrastructure de charge dédiée avec un point accessible au grand public

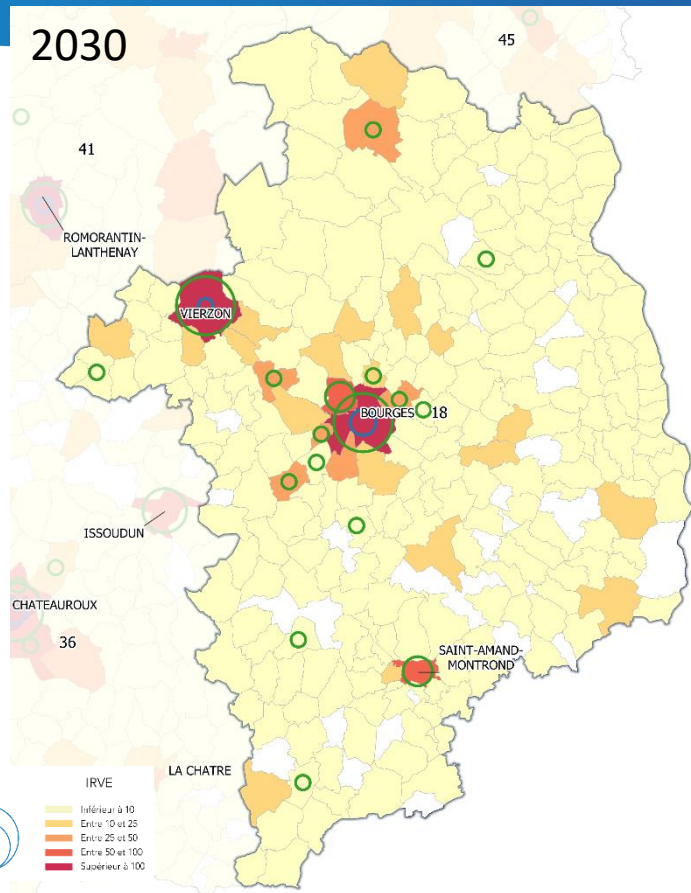
Calendrier

- Phase 1 en 2023 : expérimentation du service dans quelques Communautés de Communes
- Phase 2 : selon résultats de l'expérimentation : déploiement de 300 véhicules et infrastructures sur l'ensemble de la Région

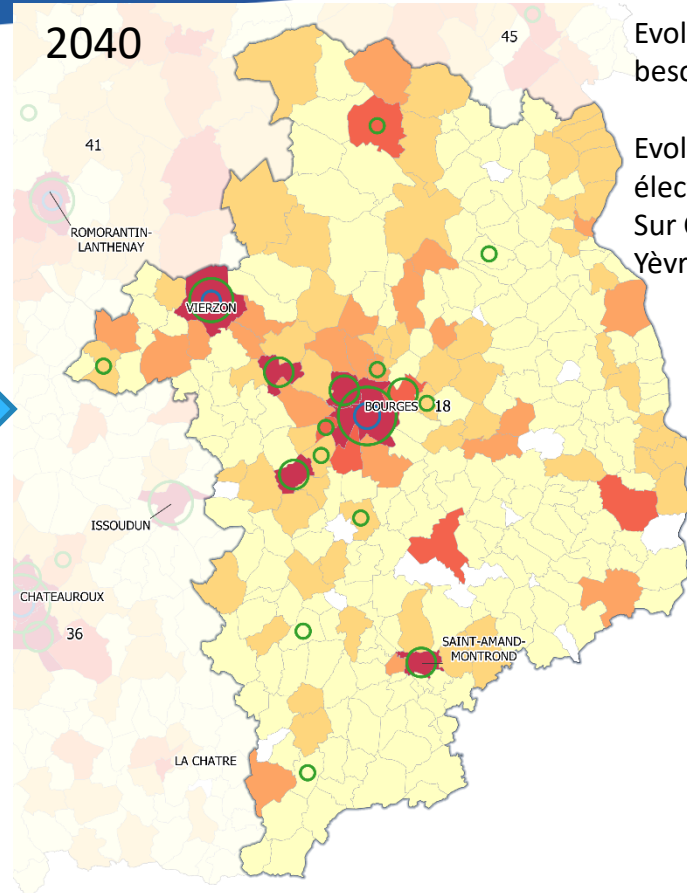
Indicateurs de suivi Nombre de véhicules déployés, de points de charge déployés. Nombre de charges réalisées sur le PDC accessible au public

Projections 2030 – 2040 dans le Cher (18)

2030



2040

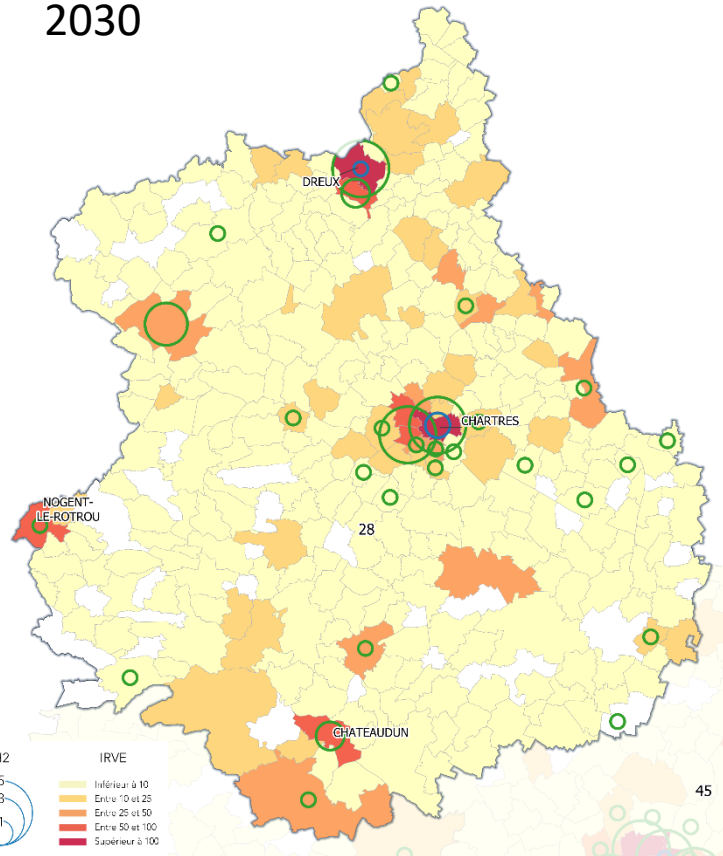


Evolution générales des besoins en électrique

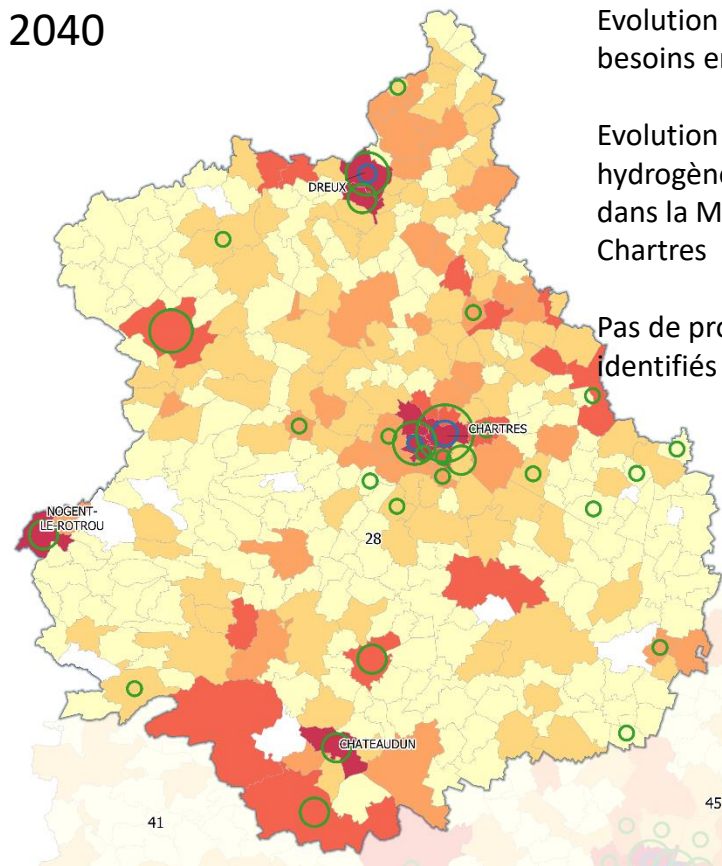
Evolution GNV et électrique à St Florent Sur Cher et Mehun sur Yèvre

Projections 2030 – 2040 en Eure-et-Loir (28)

2030



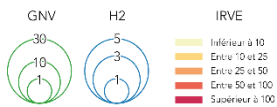
2040



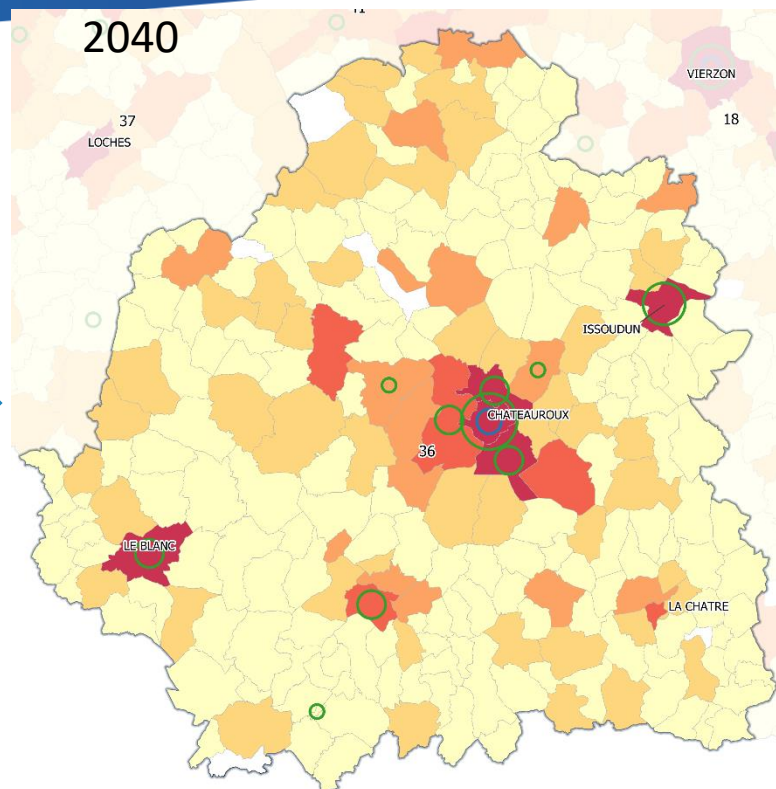
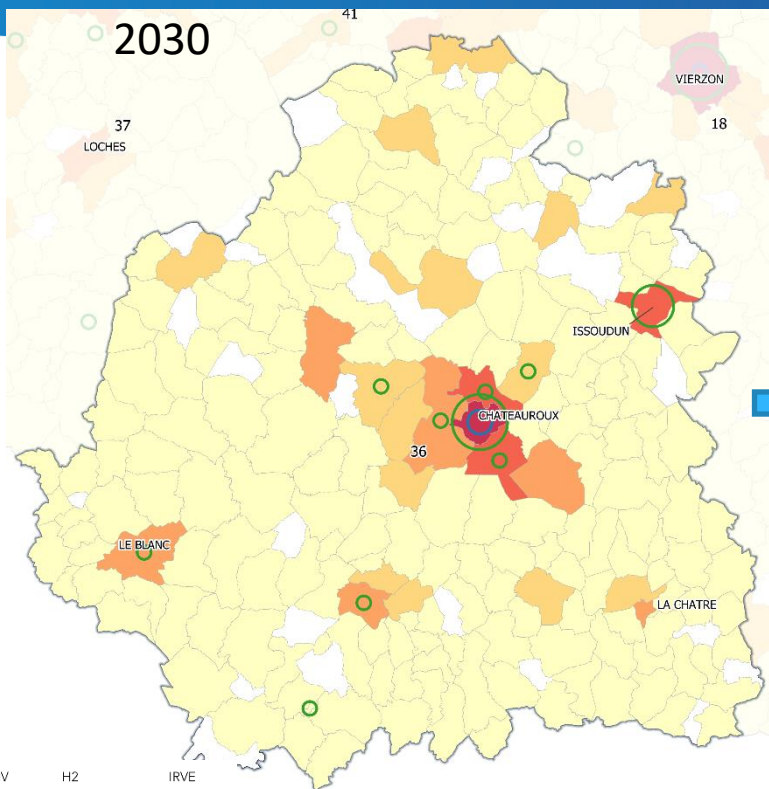
Evolution générales des besoins en électrique

Evolution GNV, hydrogène et électrique dans la Métropole de Chartres

Pas de projets H2 identifiés à ce jour



Projections 2030 – 2040 en Indre (36)



Evolution générales des besoins en électricité

Evolution GNV, hydrogène et électrique dans la
Métropole de Chateauroux et Argenton Sur Creuse

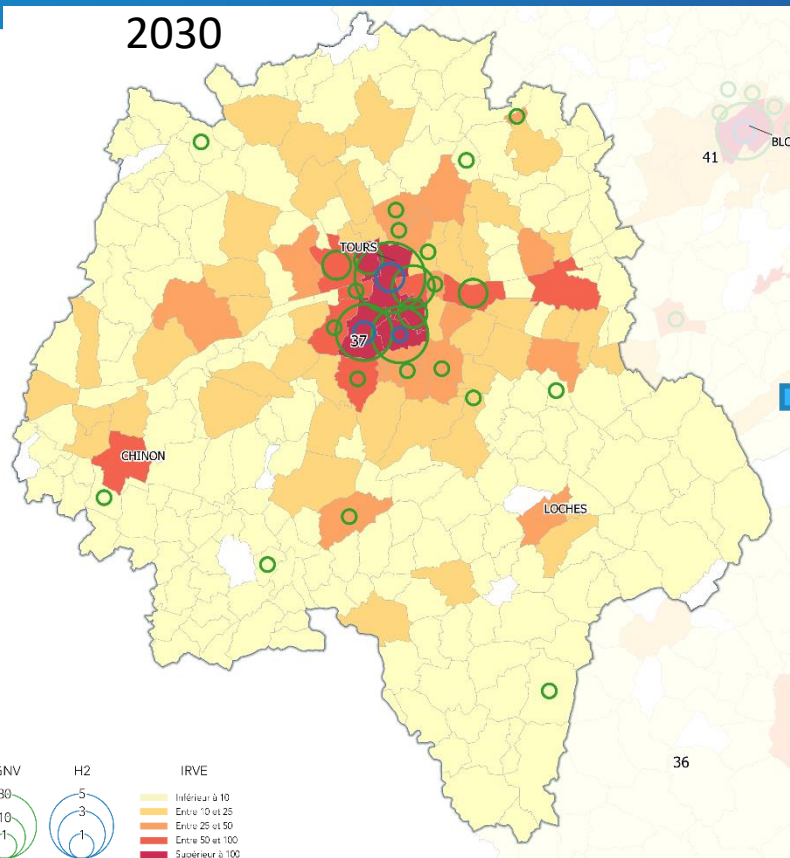


setec

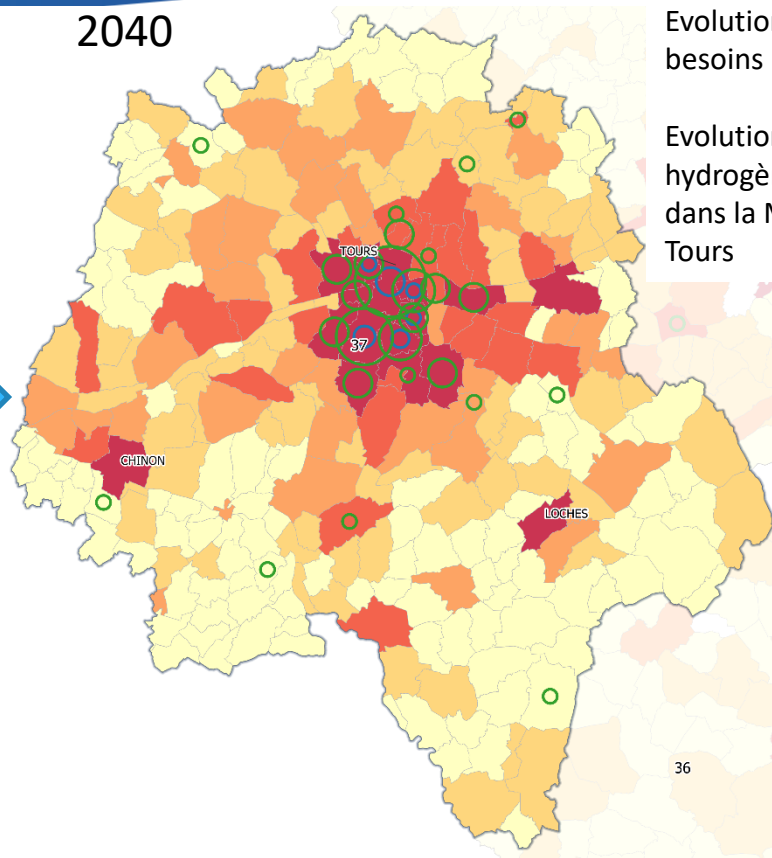


Projections 2030 – 2040 en Indre-Et-Loire (37)

2030



2040

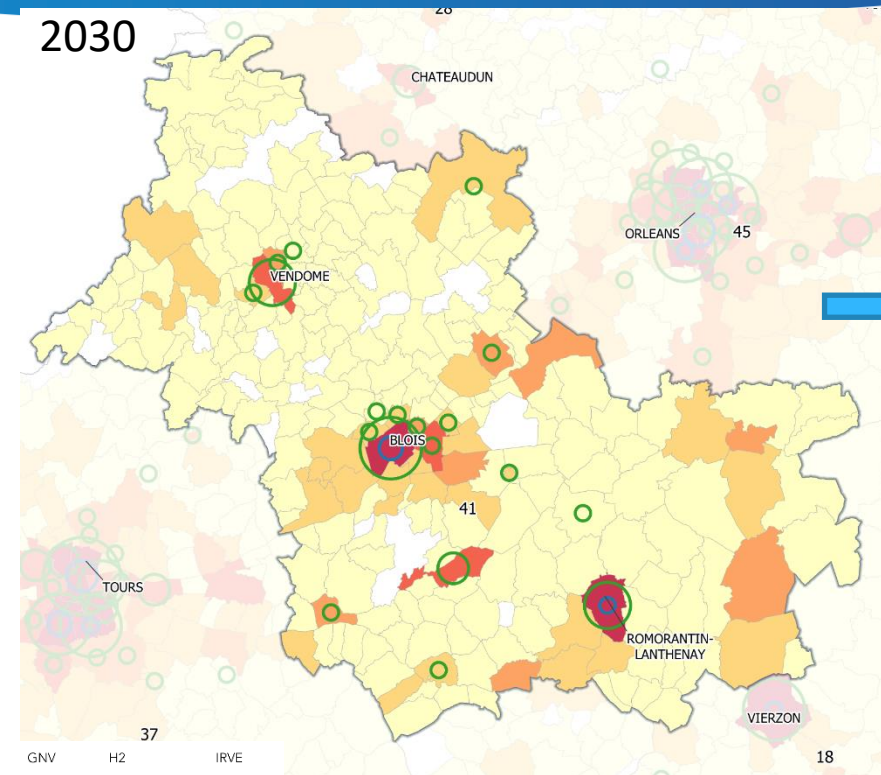


Evolution générales des besoins en électrique

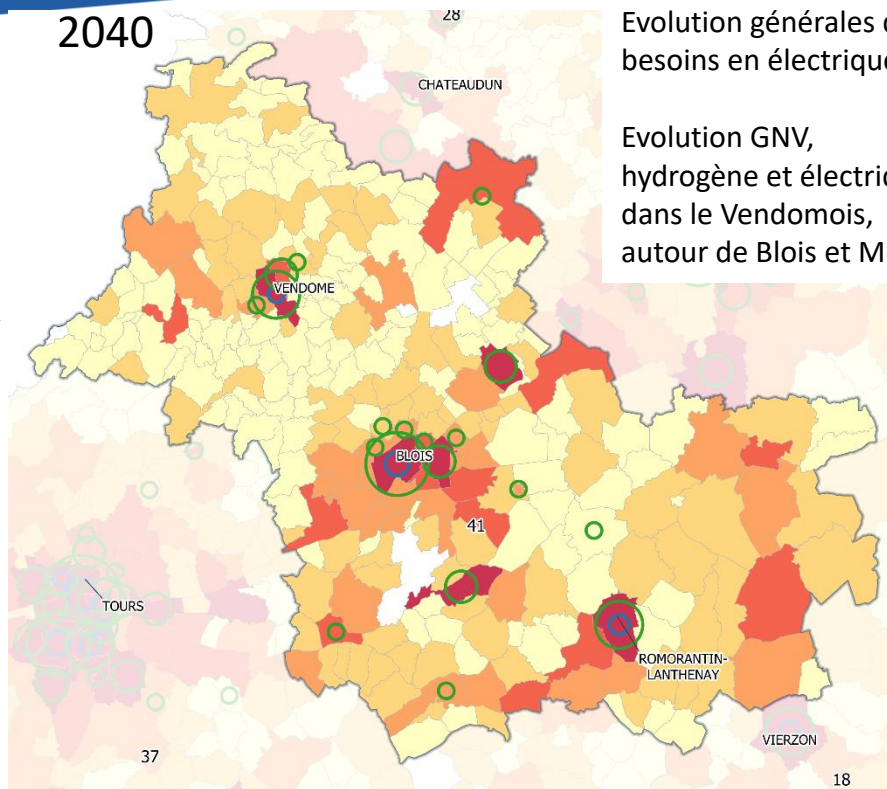
Evolution GNV, hydrogène et électrique dans la Métropole de Tours

Projections 2030 – 2040 en Loir-Et-Cher (41)

2030



2040



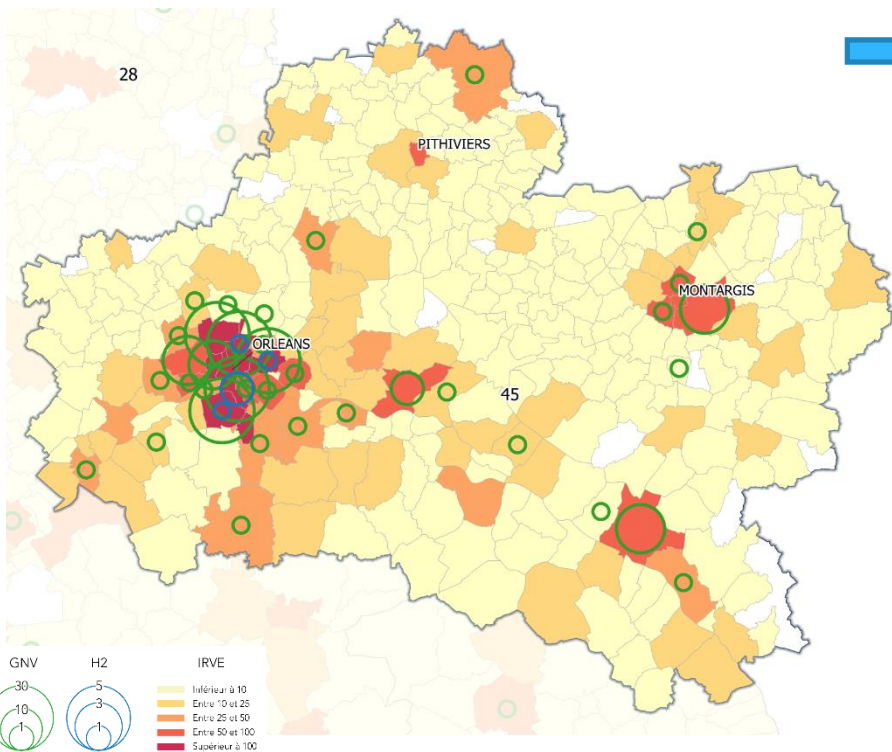
Evolution générales des besoins en électrique

Evolution GNV, hydrogène et électrique dans le Vendomois, autour de Blois et Mer

Projections 2030 – 2040 en Loiret (45)

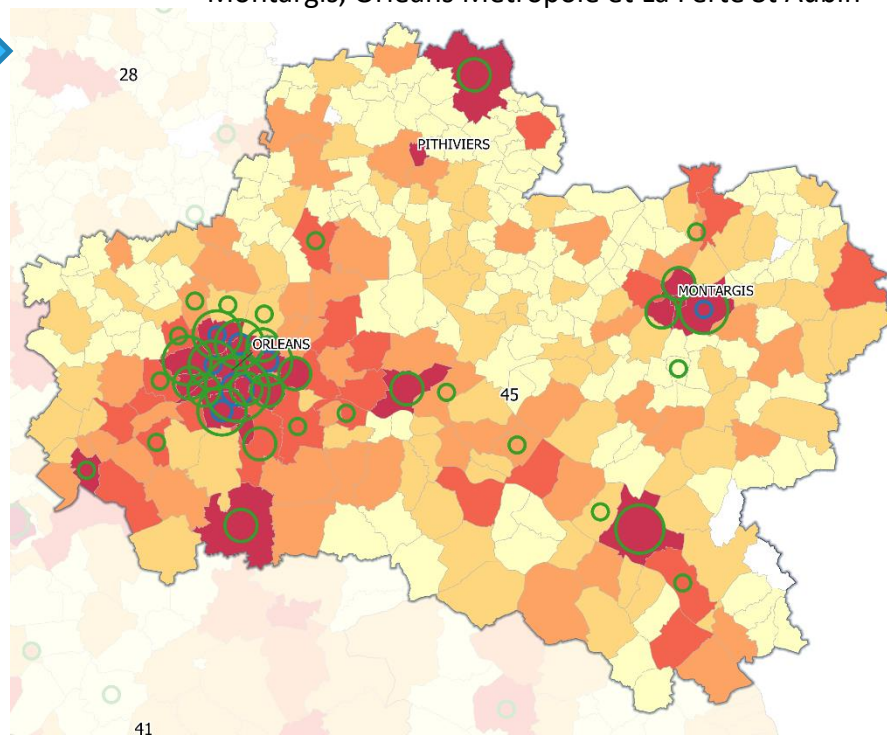
Evolution générales des besoins en électrique

2030



2040

Evolution GNV, hydrogène et électrique autour de Montargis, Orléans Métropole et La Ferté St Aubin



Proposition de Plan d'actions

19 actions réparties selon 4 axes :

Axe 1 – Gouvernance

Axe 2 – Développement des écosystèmes de mobilité alternative par énergie verte et décarbonée

Axe 3 – Encouragement à la conversion de stations existantes et au retrofit de véhicules

Axe 4 – Accompagnement

Recherche de pilote et co-pilote(s) pour chaque action en cours.

1.1. Poursuivre le COPIL élargi

Pilote de l'action



Co-pilote(s)
pressenti(s)

DREAL, ADEME, Avere et FNCCR ont déjà lancés au niveau national, SDE, Collectivités

Contexte

L'usage des véhicules à motorisations alternatives est croissant. Cette évolution nécessite d'inculquer de nouvelles connaissances et habitudes.

Objectifs

Accompagner les décideurs locaux sur les enjeux de cette mobilité alternative par un relai d'informations et la mise en place de formations.

Description

- Identifier un thème pour le **webinaire** ou le **temps d'échange** (état de la **recherche et innovation** de la mobilité alternative par énergie verte et décarbonée, la **conversion des stations**, le **rétrofit de véhicules**, veille sur les aides financières disponibles pour les infrastructures, évolutions technologiques et réglementaires, **suivi mensuel** de l'évolution des usages dans les infrastructures et de l'**évolution des motorisations** en Région pour un retour régulier ainsi que des indicateurs des actions du schéma), les acteurs participant au webinaire (les entreprises peuvent parler de leur retour d'expérience, de nouvelles technologies, les financeurs peuvent parler des **solutions de financement** adaptées, les structures publiques peuvent parler de l'**accompagnement** qu'elles proposent), les acteurs à qui le webinaire pourrait bénéficier
- Fixer un calendrier et diffuser le lien de connexion et l'ordre du jour

Calendrier

Dès septembre 2022, fréquence bimestrielle

Estimation financière

Variable entre 1000 et 20 000 €/an selon les thématiques abordés

Proposition de Plan d'actions

Axe 1 – Gouvernance

1.2. Définir et suivre les modalités de soutien financier par partenariats

Cible(s)

Projets d'infrastructures et véhicules

Pilote de l'action

Co-pilote(s) pressenti(s)



DREAL, ADEME, Avere et FNCCR, SDE, Collectivités

Contexte

Les projets d'infrastructure et d'usages des véhicules nécessitent un accompagnement financier.

Objectifs

Organiser une instance en charge de la définition des modalités de soutien financiers aux projets.

Définir et suivre les actions de soutien financier.

Calendrier

Dès septembre 2022, fréquence annuelle

Indicateurs de suivi

Budgets alloués

1.3. S'appuyer sur la centrale d'achat GIP Approlys Centr'achats

Cible(s)

Etudes et réalisation d'infrastructures d'avitaillement GNV et H2.

Pilote de l'action



Objectifs

Faciliter l'implantation d'infrastructures d'avitaillement.
Homogénéiser les infrastructures et le parcours clients

Description

La **centrale d'achat**, telle que décrite au Code des Marchés Publics, permet en effet, à un pouvoir adjudicateur, telle la Région, de se constituer en acheteur public pour d'autres personnes publiques. La centrale d'achat aurait pour objectif la **fourniture**, l'**installation**, la **maintenance** d'infrastructures d'avitaillement **GNV et Hydrogène** à ses adhérents, avec une adhésion gratuite.

Calendrier

1^{er} trimestre 2023

Indicateurs de suivi

Montant des commandes réalisées

Estimation financière

2 jours par mois

1.4. Créer une charte, un label régional ou une convention de partenariat

Cible(s) Projets d'infrastructures d'avitaillement électriques, GNV et Hydrogène

Pilote de l'action



Contexte

Pour que la mobilité se développe dans de bonnes conditions, le maillage territorial doit être cohérent.

Objectifs

Développer le service d'avitaillement en cohérence avec le territoire.

Description

Créer un document permettant aux maîtres d'ouvrage publics ou privés d'offrir aux usagers un **service cohérent à l'échelle régionale** pour leur avitaillement.

Calendrier

- Création du document en 2023
- Mise à jour en 2028
- Mise à jour en 2038

Estimation financière

3 jours en 2023, 3 jours en 2028, 3 jours en 2038

Proposition de Plan d'actions

Axe 1 – Gouvernance

Temps d'échange



Proposition de Plan d'actions

Axe 2 – Développement des écosystèmes de mobilité alternative par énergie verte et décarbonée

2.1. Créer un service d'autopartage par véhicules électriques

Cible(s) Grand Public usagers de véhicules électriques et hybrides rechargeables

Porteur de l'action



Partenaire(s)

Communautés de Communes

Contexte

Face à l'augmentation des prix du pétrole, à l'étalement urbain et à l'envie de contribuer à la préservation de l'environnement, de nouveaux services comme l'autopartage séduisent de plus en plus de particuliers. Les usages prévisionnels de ce service ont permis de faire le choix d'une motorisation électrique pour ces véhicules avec des infrastructures de charge dédiées pour garantir l'accès au service et avec un point de charge accessible au grand public pour contribuer au maillage du territoire.

Objectifs

- Accompagner le développement de la mobilité électrique,
- Participer au maillage du territoire en infrastructures de charge.

Description

Expérimentation d'un service d'autopartage en véhicules électriques en vue d'un déploiement d'environ une centaine de véhicules répartis dans 56 Communautés de Communes de la Région avec partenariat avec des garages associatifs. Chacune des Communautés de Communes sera équipée d'une infrastructure de charge dédiée avec un point accessible au grand public

Calendrier

- Phase 1 en 2023 : expérimentation du service dans quelques Communautés de Communes
- Phase 2 : selon résultats de l'expérimentation : déploiement de 300 véhicules et infrastructures sur l'ensemble de la Région

Indicateurs de suivi Nombre de véhicules déployés, de points de charge déployés. Nombre de charges réalisées sur le PDC accessible au public

2.2. Allocation de temps de chargé de mission dédié au développement de ces écosystèmes

Cible(s) Collectivités, porteurs de projets d'infrastructures, usagers

Porteur de l'action



Contexte

La synergie de différents types d'acteurs gravitant autour de la mobilité décarbonée offre un potentiel de développement d'écosystème nécessaire.

Objectifs Développer un écosystème par type de carburant décarboné, 1 à 2 par département.

Description

Pour chaque type de carburant décarboné :

- Identifier les acteurs de la **production**, du **transport**, de la **distribution** de carburant. Identifier tous les acteurs de la mobilité décarbonée (vendeur, mainteneurs, assureurs, financeur ...)
- Organiser des **temps d'échanges** réguliers de différentes natures (COPIL, webinaires ...) pour partager des **solutions**, des **idées**, des **retours d'expériences** et pour faire émerger des projets.

Calendrier

Développer à court terme, continu

Indicateurs de suivi

- Nombre d'acteurs
- Nombre de temps d'échange
- Nombre de projets émergents des écosystèmes

Estimation financière

3 jours par trimestre

2.3. Développer les réseaux gazoduc et hydrogénoduc d'approvisionnement des stations

Cible(s)	Collectivités, porteurs de projets d'infrastructures		
Pilote(s) de l'action	SDE ou département, Région	Co-pilote(s) pressenti(s)	Fournisseurs/transporteurs de carburants
Contexte			
Le réseau de distribution de gaz est bien développé mais il reste quelques zones qui ne sont pas desservies. Le réseau d'hydrogénoduc émerge en France depuis quelques années. Aujourd'hui tout est à faire et ce développement doit se faire en cohérence avec la production d'hydrogène et l'usage.			
Objectifs			
Disposer de réseaux de gazoducs et hydrogénoducs pour alimenter les stations de distribution.			
Description			
• Identifier les besoin de création/d'extension de réseau • Etudier la faisabilité technique, économique et environnementale du projet • Réaliser les travaux de création/d'extension de réseau et de raccordement			
Calendrier	Développer à court terme		
Indicateurs de suivi			
• Longueur du réseau créé/de l'extension de réseau • Coûts d'études • Coûts de réalisation			

2.4. Accompagner le modèle économique lors de la création d'infrastructures de distribution et de production d'énergies renouvelables locales

Porteur(s) de l'action



Partenaire(s)

Ademe, banques

Contexte

La production d'énergies renouvelables et la distribution de carburants alternatifs sont des activités qui nécessitent des infrastructures et des technologies spécifiques et coûteuses. S'il est envisagé une station d'avitaillement avec production d'hydrogène intégrée, il est nécessaire que de la production régionale d'électricité renouvelable soit la source énergétique de la production d'hydrogène.

Objectifs

- Permettre aux projets, accessible au public, à l'équilibre économique précaire de se faire aider afin de mailler le territoire.
- Inciter au recours à l'énergie locale pour alimenter les stations d'avitaillement.

Description

- IRVE : pourcentage du montant d'investissement pour une borne normale et rapide ainsi que sur vélo route accessible au public
- GNV et H2 : accessibles au public, 20% du montant des investissement pour les équipements

Aides aux CAPEX et/ou OPEX, sous réserve d'une fourniture énergétique locale et de développement des infrastructures

Calendrier

- 1ère phase : 2023-2025 pour les IRVE (20% du montant) et le GNV
- 2ème phase : 2025-2030 pour les IRVE (5% du montant), GNV et l'hydrogène

Indicateurs de suivi

Nombre d'infrastructures financées, nombre de nouveaux kWh et m3 de biogaz produit, adossé à l'avitaillement

Estimation financière

Pour la première phase, en 2025 : 4,5 M€ pour les 5881 bornes de recharge électrique et 28 M€ pour 230 pistes de station BioGNV

2.5. Accompagner le modèle économique lors de l'acquisition de véhicules alternatifs

Cible(s) Collectivités, auto-entrepreneurs, TPE et PME ayant un établissement ou une succursale dans la Région et Grand public

Porteur(s) de l'action Région, Ademe, SDE, Collectivités

Contexte

Les camions représentent 5% des émissions de gaz à effet de serre du territoire et les camionnettes (Véhicule Utilitaire Léger, VUL) en représentent 4%. Les **véhicules électriques, hydrogènes ou bioGNV réduisant significativement ces émissions** en comparaison de leurs équivalents thermiques, ils constituent l'un des outils principaux de la transition énergétique du transport de marchandises.

Objectifs

Accélérer la conversion des véhicules vers des motorisations alternatives. En effet, le parc de VUL est vieillissant et polluant.

Description

Etude d'une évolution de la **fiscalité et d'aides à l'acquisition**

- Condition d'achat : par un professionnel exerçant en Région Centre Val de Loire
- Le bénéficiaire s'engage à ne pas vendre la voiture dans les 24 mois suivant son acquisition

Calendrier Entre 2023 et 2025

Indicateurs de suivi Nombre de véhicules par PTAC et par motorisation financés

3.1. Accompagner le modèle économique lors de la conversion d'infrastructures de distribution de carburant d'origine fossile

Cible(s)	porteurs de projets d'infrastructures		
Porteur(s) de l'action	Région et/ou SDE	Partenaire(s)	
Contexte			
La Région compte presque 200 stations services pour les carburants fossiles, le nombre de véhicules adaptés s'amenuisant, ces stations, qui participe souvent à la vie locale ne doivent pas être laissées à l'abandon.			
Objectifs			
• Mettre à niveau les infrastructures d'avitaillement en carburant décarboné existantes. • Conversion de stations à carburants fossiles avec des propositions de "carburants" verts et décarbonés ou de services.			
Description			
• Identifier les besoins des propriétaires d'infrastructures en terme d'accompagnement (achat/renouvellement de nouveaux équipements, comprendre les évolutions en termes de normes et de réglementation, mise en relation avec des industriels, des distributeurs, accompagnement dans la mise à jour du dimensionnement ...) • Réaliser un document avec les dernières évolutions en termes de réglementation, de retours d'expériences, de contacts utiles.			
Calendrier		Premier trimestre 2023	
Indicateurs de suivi			
Nombre d'infrastructures à mettre à niveau, ratio entre les infrastructures mises à niveau et celles qu'il reste à mettre à niveau.			
Estimation financière		1 jour par projet	

3.2. Accompagner le modèle économique lors du retrofit de véhicules à motorisation alternative

Cible(s) Particuliers et professionnels

Porteur(s) de l'action Région, Ademe, SDE, Collectivités

Contexte

L'arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, encadre et à faire connaître la possibilité de convertir son véhicule. De plus, depuis le 1er avril 2021, la plupart des voitures essence peuvent être équipées d'un boîtier E85 (Ethanol) homologué par l'état. Plusieurs entreprises locales réalisent ces transformations de véhicules.

Objectifs

Faire connaître le retrofit, ses possibilités, ses limites, les initiatives locales.

Description

Etude d'une évolution de la fiscalité et d'aides au retrofit

Dédier un temps du COPIL élargi avec intervention d'acteurs locaux pour présenter leur **retour d'expérience en conversion** de leur flotte et d'entreprises locales réalisant du **retrofit**. Le **process** à suivre, les possibilité d'**aides financières**, les réponses à des questions telles que le devenir du moteur actuel pourront être présenter.

Exemple Participation à des appels à projets tels que la conversion de plusieurs dizaines de cars scolaires régionaux en électrique avec un exploitant en cours actuellement

Calendrier Dernier trimestre 2022

Estimation financière À définir selon étude

Plan d'actions

Axe 2 – Développement des écosystèmes de mobilité alternative par énergie verte et décarbonée

Axe 3 – Encouragement à la conversion de stations existantes et au retrofit de véhicules

Temps d'échange



4.1. Créer un support régional de réponse aux questions des maîtres d'ouvrage pour l'implantation d'infrastructures de charge

Cible(s)

Porteurs de projets d'infrastructures et collectivités

Pilote(s) de l'action



Contexte

La complexité et le manque de recul sur les infrastructures d'avitaillement en carburants décarbonés engendre des questions chez les porteurs de projets.

Description

Créer une **plateforme en ligne** de type forum où les porteurs de projets pourront poser leurs questions et obtenir des **informations** relatives aux projets d'infrastructure d'avitaillement en énergies décarbonées.

Calendrier

- Développer à court terme
- Continu

4.2. Proposer des appels à manifestation d'intérêt régionaux

Cible(s)

Porteurs de projets d'infrastructures ou écosystèmes complets avec un volet mobilité verte et décarbonée

Porteur(s) de l'action

Partenaire(s)



Contexte

Le développement d'une filière, de nouveaux modes, de nouveaux usages est souvent initialisé par la réalisation de projets qui permettent de les définir et d'expérimenter des solutions.

Objectifs

Un AMI permet d'identifier les acteurs et financeurs qui pourront développer des solutions répondant au besoin exprimé par cet AMI. Il permet de lancer les réflexions des acteurs du territoire sur un sujet bien précis.

Description

- Identifier des **besoins** précis dans le but de constituer des marchés
- Rédiger des **AMI**

Indicateurs de suivi

- Nombre d'AMI proposés
- Nombre de réponses

4.3. Utiliser le portail de l'ACTE pour relayer les informations sur les mobilités alternatives par énergie verte et décarbonée

Cible(s) Collectivités, porteurs de projets d'infrastructures, propriétaires de véhicules

Pilote(s) de l'action Gestionnaire du portail de l'ACTE - DREAL, Préfectures et Région

Contexte

Il existe des solutions pour se tenir informé des projets en cours et des appels à projet. Ces informations se trouvent sur des sites internet différents selon le carburant et ne sont pas concentré à un seul endroit.

Objectifs

Utiliser le portail de l'ACTE pour concentrer et relayer des informations relatives aux infrastructures et appels à projets.

Description

- **Initiatives locales** (start up ou reconversion d'entreprise à l'instar de Borgwarner) et mises en service d'infrastructures,
- Support des éléments présentés en COPIL élargi
- Lien vers les sites référençant les **appels à projets** nationaux et européens,
- Lien vers les **sites nationaux** (France Hydrogène, AFGNV, Avere, Afirev, AiRe...)
- Lien vers des **simulateurs de conversion de véhicules**

Indicateurs de suivi

- Nombre de projets d'infrastructure
- Nombre d'appels à projets

4.4. Développer la mobilité alternative dans les formations

Cible(s) Porteurs de projets d'infrastructures, mainteneurs et vendeurs

Pilote de l'action



Co-pilote(s) pressenti(s)



Contexte

Avec le développement de la mobilité décarbonée émergent de nouveaux métiers. Les nouvelles typologies d'infrastructures doivent être montées, maintenues et exploitées et les véhicules maintenus. De nouvelles compétences et expertises techniques sont nécessaires pour répondre aux besoins.

Objectifs

- Développer les compétences liées à la construction, la maintenance et l'exploitation des infrastructures de distribution de carburants alternatif.
- Faciliter l'accès aux offres d'emploi dans le domaine de la production, la distribution et l'usage de l'électricité, du GNV et de l'hydrogène pour la mobilité en les référençant sur un même site.
- Développer les compétences liées aux nouveaux besoins créés par le développement de la mobilité décarbonée, à l'entretien, la maintenance et le retrofit des véhicules à motorisation alternative

Description

- Phase 1 - Diagnostic : **Estimations des besoins** et des perspectives d'emploi de cette filière, **cartographie des métiers en tension** et cartographie des formations existantes
- Phase 2 – **Mobilisation** des acteurs de la **formation** (rectorat et organismes de formation) et de l'**orientation** (Identifier les métiers qui vont évoluer, identifier les nouvelles compétences, identifier des lieux et du personnel de formation)
- Phase 3 – En partenariat avec **Pôle Emploi**, porter cette thématique auprès de collectivités pour l'emploi local + utiliser le dispositif DEFI pour accompagner ces métiers

Calendrier Développer à court terme, continu

Indicateurs de suivi Nombre de places offertes aux étudiants, volume horaire, taux de réussite, nombre de postes pourvus

4.5. Organiser des journées de démonstration des véhicules dans chaque département

Cible(s)

Grand public et professionnels

Pilote(s) de l'action

Région et Collectivités

Co-pilote(s) pressenti(s)

Concessionnaires locaux

Contexte

Les véhicules à motorisation alternatives n'étant pas encore démocratisés, certaines personnes peuvent avoir des appréhensions ou simplement ne pas connaître ces technologies.

Objectifs

Faire connaître et essayer les véhicules décarbonés au grand public.

Description

Solliciter des **constructeur(s) et utilisateur(s)** de véhicules à carburant décarboné.

Calendrier

5 journées en 2023

Indicateurs de suivi

- Nombre d'évènements.
- Types de véhicules présentés.

Estimation financière

10 jours par évènement

4.6. Communiquer sur l'usage pour la mobilité des énergies vertes et décarbonées

Cible(s) Grand public et professionnels

Pilote(s) de l'action



Objectifs

- Communiquer régulièrement sur le développement de la mobilité décarbonée en Région Centre-Val de Loire
- Promouvoir la mobilité décarbonée sur le territoire de la Région Centre-Val de Loire.

Description

- Phase 1 : créer une rubrique régulière dédiée dans les **newsletters régionales** (COP, Etoile, Dev-UP...) et des collectivités. Désigner une personne/un poste/une équipe pour la collecte d'informations l'identification de projets et d'initiatives, la rédaction.
- Phase 2 : Créer un **film promotionnel** sur l'usage des véhicules à motorisation alternative par énergie verte et décarbonée. Faire appel à une entreprise de communication pour la conception et la réalisation du film. Identifier les sujets principaux qui seront évoqués dans le film (le vélo électrique, les différents carburants et leurs origines, les solutions d'avitaillements, les véhicules, les usages).
- Phase 3 : organiser une communication dans la **presse spécialisée**. Identifier les acteurs ayant réalisé ou participer à des projets de décarbonation de la mobilité à travers la réalisation d'une infrastructure ou l'utilisation de véhicules. Mettre en lien des journalistes avec ces acteurs.

Calendrier Phase 1 mensuel ou trimestriel pour faire un tour d'horizon et phase 2 : D'ici 2024, renouveler en 2028 et en 2048 (selon les évolutions et l'état d'avancement du développement de la mobilité décarbonée)

Estimation financière

- Phase 1 : Newsletter entre 20€/mois (pour 20000 e-mails) et 60€ /mois (pour 100 000 e-mails)
- Phase 2 : 1200 € pour la réalisation d'un film d'1 minute, 50€ par semaine pour la diffusion dans les petits cinémas et 250€/semaine dans les grands cinémas

Proposition de Plan d'actions

Axe 4 – Accompagnement

Elaborer un schéma directeur régional de la décarbonation de la logistique, du fret et du transport routier

Cible(s)

Logisticiens

Pilote(s) de l'action



Co-pilote(s) pressenti(s)

Logisticiens

Descriptif

Les véhicules attendent le déploiement d'infrastructures d'avitaillement et pour se développer les infrastructures ont besoin de sécuriser leurs usages. Dans les prochaines années, la conversion des flottes professionnelles des secteurs de la logistique, du fret et l'ensemble du transport routier de marchandises est indispensable, si celle-ci est coordonnée par un schéma directeur régionale, elle pourra accompagner judicieusement les développements des projets d'infrastructures d'avitaillement.

Calendrier

2eme trimestre 2023

Indicateurs de suivi

Parution schéma

Estimation financière

60 k€

Plan d'actions

Axe 4 – Accompagnement

Temps d'échange





MERCI
POUR VOTRE ATTENTION