**Appel à projets pour le déploiement d’une infrastructure en carburants alternatifs – Volet entreprises**

L’appel à projets vise à la mise en œuvre :

**Pour les bornes de chargement**

* De bornes d’une puissance nominale inférieure ou égale à 4kW pour le chargement de vélos, speed-pedelecs ou véhicules légers ;
* De bornes d’une puissance nominale supérieure à 4kW et inférieure ou égale à 22kW ;
* De bornes d’une puissance nominale supérieure à 22 kW et inférieure ou égale à 50kW.

Les bornes d’une puissance supérieure à 50kW ne sont pas autorisées dans le présent appel.

**Pour les infrastructures au gaz naturel**

* Des infrastructures dispensant du GNC dans des implantations situées à proximité du réseau de gaz naturel existant ;
* Des infrastructures dispensant du GNL routier ou fluvial ;
* Des infrastructures dispensant du GNC dans des implantations situées hors du réseau de gaz naturel pour autant qu’ils prévoient une possibilité de raccordements domiciliaires locaux ;
* Les modèles présentant un appoint en biogaz ou exclusivement lié à une unité de biométhanisation pourront être introduits.

Dans les deux derniers cas, l’aide ne portera que sur l’infrastructure de distribution de GNC. Les projets dispensant exclusivement du biogaz devront prouver la dispense d’au minimum 73 tonnes de gaz par an de biométhane (soit 200 kg/jour en moyenne, correspondant au chargement de 5 à 10 véhicules par jour). Les installations devront être conçues et réalisées en respectant les normes en vigueur concernant l’utilisation du biométhane dans le transport et son injection dans les réseaux de gaz naturel.

Pour le GNC, le financement pourra couvrir l’acquisition, le placement et le raccordement des infrastructures au réseau de gaz naturel en ce compris le compresseur.

Les projets prévoyant un raccordement vers une unité dispensant du biogaz seront privilégiés.

Pour le GNL, le financement pourra couvrir l’acquisition et le placement de réservoirs de gaz liquéfié à l’exception de liquéfacteurs.

**Pour les infrastructures à l’hydrogène**

* Des infrastructures dispensant de l’hydrogène à 700 bars. Ces infrastructures doivent également pouvoir dispenser de l’hydrogène à 350 bars.

Dans le cas de l’hydrogène, seule la fourniture d’hydrogène issu de l’électrolyse d’eau sera autorisée. A cet effet, l’avance pourra également couvrir l’équipement en électrolyseur lorsque l’hydrogène est produit sur site. Pour les projets nécessitant l’apport d’hydrogène, le fournisseur devra pouvoir garantir l’origine exclusivement verte de l’hydrogène par toute preuve probante.

Les infrastructures déployées devront pouvoir dispenser un minimum de 50 kg d’hydrogène et pouvoir être prévue pour accueillir, à terme, une capacité de 200 kg minimum par jour.

**Type de soutien**

Le soutien est prévu sous forme d’**avance récupérable** (Fonds wallon Kyoto – 8.000.000 euros et budget classique – 400.000 € – de type « avances récupérables – CODE 8 ») et est défini comme suit :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Projets éligibles** | **Pourcentage d’intervention** | **Montant maximum d’intervention** |
| Bornes d’une puissance nominale inférieure ou égale à 4kW pour le chargement de vélos, speed-pedelecs ou véhicules légers  | 50 | 20.000 € |
| Bornes d’une puissance nominale supérieure à 4kW et inférieure ou égale à 22kW et/ouBornes d’une puissance nominale supérieure à 22 kW et inférieure ou égale à 50kW (1) | 50 | 500.000 € |
| Infrastructure de distribution de GNC | 50 | 1.000.000 € |
| **Infrastructure de distribution de bioGNC (2)** | **75** | **1.500.000 €** |
| Infrastructure de distribution de GNL | 50 | 2.000.000 € |
| **Infrastructure de distribution de bioGNL (2)** | **75** | **2.500.000 €** |
| Infrastructure de distribution en hydrogène | 50 | 2.000.000 € |
| Portefeuilles présentant plusieurs types de carburants | 50 | 2.000.000 € |

1. Les portefeuilles reprenant des bornes d’une puissance nominale inférieure ou égale à 4kW sont autorisés pour autant que ce type de bornes n’excède pas 10% de la valeur du portefeuille.
2. Les portefeuilles reprenant des infrastructures dispensant du bioGNC et ou du bioGNL ne pourront exclusivement reprendre que ce type d’infrastructure. Tout prestataire désirant également proposer des infrastructures dispensant du gaz naturel fossile devra introduire un dossier distinct.

Tout proposant est autorisé à introduire plusieurs portefeuilles de projets.

Les investissements attendus dans le cas de portefeuilles ne reprenant que des bornes de chargement pour véhicules électriques doivent impérativement être réalisés dans au moins deux communes.

**Eligibilité**

Les porteurs de projet seront des acteurs privés tels que des entreprises commerciales ou des associations dotées de la personnalité juridique. Le porteur de projet devra pouvoir garantir la pérennité du projet. Le présent appel est également ouvert à des opérateurs privés établis en société commerciales et dont le siège est domicilié dans un des pays de l’Union européenne.

**Accessibilité des infrastructures**

Les porteurs de projet devront garantir un accès aux infrastructures sans contrainte particulière et de façon à les maximiser.

En ce qui concerne les bornes de chargement, les porteurs de projet doivent en garantir un accès 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Cet accès, doit pouvoir se faire sans contrainte particulière et de façon à maximiser l’accès aux bornes de rechargement. Conformément à l’article 4, alinéa 9 de la Directive 2014/94/UE : « Tous les points de rechargement ouverts au public prévoient, en outre, la possibilité d'un rechargement ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec le fournisseur d'électricité ou l'exploitant concerné ».

Le mécanisme de vente de service de fourniture d’électricité devra être le plus universel possible en permettant le payement par abonnement fixe, par payement direct ou par utilisation d’autres abonnements préexistants.

Il sera également demandé que les emplacements visés aient un temps d’immobilisation limité pour chaque véhicule en cours de rechargement afin d’en permettre une optimisation de l’usage. Le projet devra explicitement spécifier les mesures envisagées afin de limiter le temps d’immobilisation.

**Zones géographiques**

Les porteurs de projet devront définir l’intégration de leur(s) projet(s) dans une stratégie globale liée tant aux besoins du territoire de référence que dans le cadre des enjeux liés à la mobilité. Par territoire de référence, il est entendu tant les zones urbaines, péri-urbaines, les zones d’intérêt économiques que les zones rurales. Les infrastructures peuvent être envisagées tant sur le réseau routier structurant que le réseau non structurant.

En ce qui concerne les infrastructures à l’hydrogène ou au GNL, l’inclusion dans le tissu économique et l’accessibilité au réseau structurant seront essentiellement mises en avant.

En ce qui concerne les bornes, la stratégie spécifiée devra intégrer, parmi ses options, le principe du « charger follows cars » afin de couvrir en premier lieu les zones où la demande est actuellement la plus importante ou celles particulièrement en déficit du point de vue du nombre de points de ravitaillement ou de bornes de rechargement.

**Typologie des infrastructures**

Les infrastructures devront être conformes aux dispositions sectorielles en la matière et aux prescrits de la Directive 2014/94/UE sur le déploiement d’une infrastructure en carburants alternatifs.

Pour rappel, au niveau international, les normes existantes sont les suivantes :

* EN62196-2 Points de recharge électrique normaux pour véhicules à moteur ou pour les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA)
* EN62196-3 Points de recharge à haute puissance en courant continu (CC)
* EN 16723-1:2016 (Gaz naturel et biométhane pour utilisation dans le transport et biométhane pour injection dans les réseaux de gaz naturel - Partie 1 - Spécifications du biométhane pour injection dans les réseaux de gaz naturel)
* EN 16723-2:2017 (Gaz naturel et biométhane pour utilisation dans le transport et biométhane pour injection dans les réseaux de gaz naturel - Partie 2 : Spécifications du carburant pour véhicules automobiles)

Le gaz naturel qu’il soit comprimé ou liquéfié, le biogaz qu’il soit comprimé ou liquéfié et l’hydrogène dispensé aux infrastructures devront répondre aux normes et standard en vigueur pour l’alimentation des véhicules terrestres.

**Mécanisme de remboursement de l’aide**

S’agissant d’un mécanisme de soutien par avance récupérable, un engagement inconditionnel sera demandé au porteur de projet. Un plan d’amortissement linéaire sera proposé par le porteur de projet et ensuite arrêté par le Gouvernement. Le porteur de projet pourra également proposer une période de remboursement prévue entre 5 et 10 ans (7 ans pour les bornes de chargement), afin de permettre au modèle économique de s’établir (les premières années étant généralement moins rentables que les dernières).

Une formule de remboursement anticipé devra également être proposée par le porteur si la rentabilité s’avère proche des estimations théoriques.

Un taux d’intérêt de 0,82% sera appliqué aux remboursements conformément aux dispositions du Règlement de la Commission (EC) No 794/2004 du 21 avril 2004 implémentant le Règlement du Conseil (EC) No 659/1999 (le taux d’actualisation est calculé en ajoutant 100 points de base au taux de base, celui-ci étant de -0,18% au 1er janvier 2019).

**Eligibilité des dépenses**

1. **Pour les bornes de chargement**

Sont éligibles au financement :

* les frais d'acquisition de matériel et de logiciel ;
* les frais de raccordement ;
* les frais de modification d'infrastructure.
1. **Pour les infrastructures au gaz naturel**

Sont éligibles au financement :

* les frais liés à l’unité de distribution du GNC ou LNG ;
* Pour le GNC, le compresseur ;
* Pour le GNC, les infrastructures de stockage du GNC ;
* Pour le GNC, les frais de raccordement
* Pour le GNL, les réservoirs et tout dispositif de maintien du gaz liquide ;
* Pour le GNL, les chambres de détente et compresseur.

Les frais de biométhaniseur ne sont pas pris en compte. Les coûts liés à la purification nécessaire du biogaz peuvent être pris en compte.

1. **Pour les infrastructures à l’hydrogène**

Sont éligibles, l’acquisition et le placement des infrastructures en ce compris les aires de stockage d’hydrogène et les chambres de détente nécessaires. Les frais liés à la mise en œuvre d’une unité d’électrolyse peuvent également être pris en compte.

Ces divers frais seront prouvés sur base de pièces justifiant la fourniture des infrastructures et des prestations liées à leur placement.

**Divers**

Les villes et communes de la zone géographique sélectionnée seront obligatoirement consultées dans le processus de déploiement. L’intégration du déploiement des infrastructures dans le cadre d’une initiative POLLEC sera également privilégiée.

En ce qui concerne l’infrastructure, le porteur de projet aura l’obligation de travailler en association avec le(s) GRD(s) de la zone.

**Procédure de dépôt des offres**

Les offres seront remises en deux phases :

1. Pour la première étape, les soumissionnaires présenteront l’objectif souhaité de leur projet, les données administratives de la société, le budget indicatif, l’état d’avancement des négociations pour le développement de leur projet, le modèle économique envisagé et tout élément susceptible de pouvoir être présenté.

La date de dépôt de la phase 1 est fixée au **15 avril 2019**.

1. Pour la seconde étape, les soumissionnaires apporteront des précisions sur leur stratégie de déploiement, le budget définitif, les plans et implantations éventuelles, le modèle économique retenu, le plan de remboursement et tout élément susceptible de pouvoir être présenté.

La date de dépôt de la phase 2 est fixée au **01 juin 2019**.

Les projets seront déposés à l’aide du formulaire joint à l’appel.

Dans les 10 jours calendrier qui suivent la date de dépôt de la phase 1, l’Administration signifie aux soumissionnaires l’invitation ou non à remettre offre à la phase 2.

**Aucun soumissionnaire ne sera directement admis à la phase 2 sans avoir remis offre à la phase 1.**

**Documents requis au dépôt définitif des offres**

**A peine de nullité absolue de l’offre**, les soumissionnaires devront remettre, joints au formulaire définitif, les documents suivants :

* Le plan de remboursement attendu ;
* Les comptes consolidés de l’année 2017 et provisoires (ou définitifs si disponibles) de 2018 ;
* Un plan d’affaire du proposant sur les trois prochaines années (2019, 2020 et 2021) validés par le réviseur aux comptes de la société ou par toute société d’audit légalement habilitée à le valider.

Ces documents permettront de déterminer si l’avance récupérable proposée pourra effectivement être remboursée par le soumissionnaire. En cas d’approbation du projet, des conditions spécifiques directement liées à la situation du soumissionnaire pourront être requises.

**Processus de sélection**

La sélection définitive des projets par le Gouvernement se fera sur proposition du Ministre du Climat, après analyse de ceux-ci par le Département de l’Energie et du Bâtiment durable de la DGO4 en partenariat avec la DGO2 et l’Agence wallonne de l’Air et du Climat.

Outre les documents obligatoirement requis qui feront l’objet d’une analyse spécifique, les projets seront évalués sur divers critères :

1- Expérience du proposant ou du consortium : 25 points. Cette expérience sera évaluée en fonction des références motivées et relatives au type de projet déposé du proposant ou du consortium et de son habilité à mettre en œuvre et de gérer les infrastructures proposées.

2- Territoire de référence : 25 points. Afin de quantifier cet aspect, le proposant ou le consortium définira précisément le territoire sur lequel le déploiement sera effectué en précisant comment celui-ci a été défini. Un territoire à faible densité d’infrastructure de rechargement sera favorisé, ainsi que les territoires où une demande potentiellement importante pourra être démontrée.

3- Qualité du matériel déployé : 25 points. Ce point sera évalué en fonction de la conformité du matériel qui sera amené à être déployé en regard de la Directive 2014/94/UE. Le matériel doit au minimum être conforme à la Directive (critère d’exclusion). Les critères d’évaluations seront notamment la robustesse, l’accessibilité et la facilité de paiement.

4- Stratégie commerciale : 25 points. Ce point vise spécifiquement à l’approche commerciale du service. Ce critère sera évalué en fonction de la visibilité (affichage, site web), application internet des installations qui sera donnée aux utilisateurs potentiels ainsi qu’au aspect de gestion de la clientèle (système de fidélisation, etc.)

Le score minium est de 50/100 et par critère de minimum 10/25.

Les projets sélectionnés feront l'objet d'un arrêté de subventionnement précisant en détail les modalités contractuelles et budgétaires liées au projet.

**Contact**

Tout contact peut être obtenu auprès de :

Monsieur Pascal LEHANCE, Attaché

DGO4 – Département de l’Energie et du Bâtiment durable

Direction de la Promotion de l’Energie durable

Rue des Brigades d’Irlande 1,

5100 JAMBES

Tél. : 081/48.63.32

Courriel : pascal.lehance@spw.wallonie.be