

Annexe 6

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

APPEL A PROJET REGIONAL 2017-2020 DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE INTELLIGENTES DE VEHICULES ELECTRIQUES EN PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Table des matières

A. CONTEXTE.....	2
B. OBJET DU DISPOSITIF	52
C. DEFINITIONS	3
D. ELIGIBILITE.....	54
1- Volet « Planification »	5
2- Volet « Expérimentation »	5
2.1 Expérimentations liées aux services.....	54
2.2 Expérimentations liées aux modèles économiques	55
E. RECEVABILITE DES OFFRES.....	7
F. CRITERES DE SELECTION.....	8
1- Montage du projet.....	8
2- Choix territorial.....	8
3- Complémentarité avec les appels à projets en cours ou futurs.....	57
4- Contribution à la recharge intelligente.....	57
G. AIDE ET CONTRAINTES FINANCIERES	58
H. PIECES A FOURNIR ET CALENDRIER	58
I. ENGAGEMENT DES CANDIDATS VIS-A-VIS DU PROJET D'OPERATEUR REGIONAL DE LA DONNEE ENERGETIQUE	59
J. CONTACTS.....	11

A.CONTEXTE

Un an après l'entrée en vigueur des Accords sur le climat, le Président de la Région-Provence Alpes-Côte d'Azur souhaite faire de la région une région exemplaire en matière d'environnement.

« 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.

A travers les transports, la formation, les déchets ou encore l'énergie, la capacité de notre Région d'agir et d'impulser un nouveau modèle permettra de saisir les opportunités en terme d'innovation et de création d'emplois.

Au-delà de la préservation du territoire, c'est la santé et le bien-être des 5 Millions d'habitants qu'il faut préserver.

L'objectif est de faire de Provence-Alpes-Côte d'Azur le moteur des accords sur le climat, de la transition énergétique, du développement et de l'accélération des énergies renouvelables, de la protection de la biodiversité et des espaces naturels, de réduction de la consommation, et de la qualité de l'air.

La démarche de Plan Climat s'inscrit dans la démarche globale du pacte mondial pour l'environnement, et la Région Provence Alpes Côte d'Azur sera le territoire moteur en la matière.

L'axe régional 2, « écomobilité » du plan climat régional, propose l'initiative phare relative à la mobilité électrique.

En effet, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le **véhicule électrique** fait état d'un faible niveau d'équipement. Il représente ainsi en 2016 seulement 0,08% du parc de véhicules immatriculés en région mais affiche une dynamique d'achat réelle avec une offre de la part des constructeurs qui s'étoffe et s'améliore et des mesures gouvernementales incitatives. En termes d'infrastructures, le niveau d'équipement en bornes de recharge se situe dans la moyenne française (1 point de recharge pour 5000 à 15 000 habitants) mais demeure très hétérogène dans les zones urbanisées et les zones rurales et entre les zones urbanisées entre elles. Le déploiement à grande échelle des infrastructures de recharge se met en place aujourd'hui et s'accélère. Porté par les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Energie (AODE), qu'il s'agisse des collectivités (commune ou intercommunalité) ou des syndicats d'énergie qui se sont dotés récemment de la compétence, il est soutenu par des appels à projets du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) opéré par l'ADEME depuis fin 2014. Au total, ce sont ainsi 1250 points de recharge supplémentaires qui sont prévus et financés par le PIA mais dont l'installation est en cours de démarrage.

Les enjeux spécifiques au développement de la mobilité électrique sont les suivants :

- développement de l'interopérabilité logicielle et matérielle des bornes de recharge entre les différents opérateurs
- amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de GES,
- amélioration du pouvoir d'achat des ménages ou des dépenses de fonctionnement des entreprises et collectivités par un plus faible coût d'usage pour les utilisateurs par rapport à des véhicules thermiques
- intégration dans une politique globale de mobilité et d'intermodalité promue par la Région, en complémentarité avec l'offre de transport collectif et les modes actifs.
- prise en compte des besoins supplémentaires de production d'électricité et des questions de distribution par des réseaux électriques qui subissent déjà une pression importante en région.
- maîtrise des filières de recyclage des batteries

Ce dispositif s'inscrit pleinement dans la volonté de la Région d'atteindre à 2050 un territoire « 100% ENR – 100% Efficace » tel que défini dans l'axe 2 « neutralité carbone » de son Plan Climat en cours de création et dans le scénario élaboré dans le cadre du SRADDET où le véhicule électrique tient une place majeure avec l'ambition d'en déployer 240 000 sur le territoire en 2023.

B. OBJET DU DISPOSITIF

L'objectif de cet appel à projets est de permettre le développement d'un volet intelligent des infrastructures de recharge prioritairement **sur voie publique** pour véhicules électriques afin de limiter les impacts sur le réseau de distribution d'électricité, de développer le recours aux énergies renouvelables et de renforcer la complémentarité avec les schémas de planification (mobilité, urbanisme...) et de déploiement existants (PIA, TEPCV...).

C. 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 recharge 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 ;
- charge intelligente : une charge de véhicule électrique contrôlée par une communication afin de répondre aux besoins des utilisateurs en optimisant les contraintes et les coûts des réseaux et de la production d'énergie au regard des limitations du système et de la fiabilité de l'alimentation électrique ;
- 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 ;
- point de recharge rapide ou à haute puissance : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 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.

D. ELIGIBILITE

Afin de couvrir l'ensemble des champs pouvant conduire à l'introduction de l'intelligence de gestion des flux électriques dans les réflexions autour des IRVE, cet appel à projet comporte 2 volets :

1- Volet « Planification » :

Les documents de planifications sont portés par des aménageurs, le plus souvent publics (collectivités, AODE,...), venant dresser l'état des lieux du territoire couvert, ses potentialités, la perspective d'évolution des besoins en matière de mobilité électrique et le développement des infrastructures qui en découlent (IRVE,...). Ils sont souvent qualifiés de « Schémas Directeurs » voire de « Plans de Déploiement ». En Provence-Alpes-Côte d'Azur, plusieurs de ces schémas ont déjà été adoptés par les aménageurs mais tous n'en sont pas dotés. C'est pourquoi le premier volet du présent appel à projets permettra la prise en compte de deux types d'opérations :

- soit la mise en place d'un document de planification lié à la mobilité électrique incluant une dimension intelligente, prenant en compte les dynamiques de territoires et les contraintes réseaux,
- soit la mise à jour d'un document de planification existant par l'ajout d'une dimension intelligente aux opérations de développement déjà envisagées.

Dans les deux cas, les dispositions contenues dans le document de planification ainsi élaboré devront à minima permettre de définir :

- les zones d'implantations des futures infrastructures de recharge à la maille minimale de la commune,
- les dispositions techniques des infrastructures de recharge qui seront adoptées,
- les dispositions permettant d'assurer l'intelligence et l'interopérabilité des infrastructures de recharge,
- les phasages et calendriers de développement attendus.

2- Volet « Expérimentation »

Le développement de la mobilité électrique rencontre deux principaux freins.

Le premier est lié à la difficulté à attirer les usagers et à favoriser l'acceptabilité sociale du passage de la mobilité thermique vers la mobilité électrique. Les limites inhérentes à l'état de la technologie du véhicule électrique (autonomie,...) sont une réalité et créent encore des réticences fortes chez les usagers potentiels.

Le second est lié au modèle économique de déploiement des réseaux d'IRVE. L'évolution rapide des normes (européennes, françaises,...) tout comme l'évolution du panorama de production énergétique (croissance des énergies renouvelables,...) font varier les perspectives de charges et de recettes des opérateurs créant des risques auxquels il faut aujourd'hui répondre.

C'est pour ces raisons que le volet 2 du présent appel à projet permettra de soutenir deux types d'opérations pilotes :

2.1 Expérimentations liées aux services

Ce volet de l'appel à projet vise à permettre aux porteurs de projet sélectionnés de définir de nouveaux services et de les développer dans le cadre de leur réseau d'IRVE.

Ces nouveaux services. Ceux-ci pourront être de toutes natures mais devront notamment favoriser la communication avec les usagers et la diminution des sollicitations du réseau telles que :

- Gestion dynamique de la donnée pour une optimisation avec la production d'énergie renouvelable locale
- Offre du meilleur tarif disponible / visibilité des tarifs en temps réel
- Utilisation du véhicule électrique pour le stockage / déstockage de l'électricité (prototype de Vehicle-to-Grid)
- Optimisation des trajets et des recharges
- Services aux usagers / dialogue avec les utilisateurs
- Réservation de places pour la recharge
- Interopérabilité entre IRVE gérées par des opérateurs différents (facturation, modalité d'abonnement, billettique,...)
- Mise en place de contrats d'échange entre opérateurs (SPIE, Bouygues, GFresh miles, Sodetrel, KiwiPass,...)
- Contrôle de l'accès au service de recharge, enregistrement des demandes et des paramètres essentiels de l'usage du service
- Suivi de l'état des points de recharge sur l'ensemble du réseau,
- Actions à distance pour garantir la sécurité des biens et des personnes et assurer en toutes circonstances le service de recharge,
- ETC,...

Ces opérations devront notamment viser à mettre en lien les acteurs de l'énergie et les acteurs de la mobilité pour permettre la meilleure optimisation possible des réseaux IRVE / électriques. Elles devront présenter un niveau d'interopérabilité satisfaisant en proposant notamment à l'abonné d'un opérateur de recharge ou de mobilité d'utiliser le réseau d'un autre opérateur au fur et à mesure de ses déplacements.

Le présent appel à projet pourra à ce titre prendre en charge :

- les études de faisabilité (technique, économique, réglementaire, contractuelle)
- la réalisation de démonstrateurs / opérations tests

Il exclut les dépenses liées au développement de nouvelles solutions logicielles d'interopérabilité.

2.2 Expérimentations liées aux modèles économiques

Afin de permettre aux acteurs régionaux de tester des opérations de montée en capacité de leurs infrastructures de recharge pour tendre vers l'intégration de l'intelligence dans leur réseau, ce volet vise à soutenir la mise en place d'opérations pilotes permettant de tester des modèles économiques la rendant viable à travers l'un des deux axes suivants :

- définir un modèle permettant le gain de capacité des infrastructures de recharge existantes par exemple via la mise à jour des protocoles d'échange (OCPP 2.0 -> ISO / IEC,...),
- définir un modèle permettant l'intégration dans les infrastructures à installer des normes les plus récentes : ISO 15118, IEC 63110, IEC 63119,...

Le présent appel à projet pourra à ce titre prendre en charge :

- les études de faisabilité (technique, économique, réglementaire, contractuelle)
- les études et/ou la mise en œuvre d'une politique de tarification et de stratégies incitatives
- les études de modèle économique
- la réalisation de démonstrateurs / opérations tests

E. RECEVABILITE DES OFFRES

Les candidats peuvent librement répondre à un ou plusieurs des volets présentés au point D sous réserve des éléments suivants :

- sont éligibles au volet 1 les projets portés par des aménageurs publics uniquement publics ayant la compétence en matière d'IRVE (villes, agglomérations, groupement de communes, métropoles, syndicats intercommunaux, départements, établissements publics aménageurs ayant la compétence en matière d'infrastructures de recharge de véhicules électriques,...),
- sont éligibles au volet 2 les projets portés par des aménageurs publics ayant la compétence en matière d'IRVE ou les opérateurs de recharge agissant pour eux (délégation de service public,...) respectant les conditions suivantes :
 - Tout projet lié à l'interopérabilité entre systèmes devra être porté par un groupement d'au moins deux acteurs éligibles opérant chacun une unité d'exploitation,
 - Tout projet déposé devra comprendre une phase d'investissement permettant de tester le service / modèle et ne pas se limiter à des études de faisabilité.
 - Tout projet pourra donner lieu à un partenariat avec des opérateurs d'infrastructures de recharge sur terrains privés (grandes surfaces, stations-services, entreprises,...) mais le porteur devra être l'aménageur public ou son délégataire.

Pour l'ensemble des volets, les projets devront veiller à la prise en compte de la politique locale et globale de mobilité et d'intermodalité promue par la Région, en complémentarité avec l'offre de transport collectif et les modes actifs.

Note : Il est à noter que les candidats peuvent répondre à tout ou partie de l'appel à projet. Ils devront cependant identifier à quel volet du dispositif se rapportent les

éléments constitutifs de leur opération car un candidat ayant répondu aux volets 1, 2.1 et 2.2 pourra voir son projet retenu pour aucun, un seul, deux ou trois composantes de son opération.

F. CRITERES DE SELECTION

Sur l'ensemble des volets de l'appel à projets, les critères de sélection des projets seront les suivants :

1- Montage du projet

La réussite d'un projet passant notamment par son caractère concerté et cohérent défini par un ensemble d'acteurs, les projets seront également évalués en fonction :

- De la nature du partenariat évaluée à travers la qualité et la complémentarité des membres réunis dans le partenariat (aménageurs, constructeurs automobiles / IRVE, opérateurs de mobilité, opérateurs de recharge,...)
- De la nature des co-financeurs (Caisse des Dépôts et Consignations,...) et de la part d'intervention régionale sollicitée
- Du nombre de gestionnaires d'unités d'exploitations réunis dans le groupement.

2- Choix territorial

Les candidats devront justifier :

- de la pertinence du choix du territoire de projet (zone résidentielle, zone d'activité, pôles d'échanges multimodaux, ports de plaisance,...),
- de la cohérence du positionnement vis-à-vis de l'offre de transport collectif,
- de la cohérence avec les documents de planification existants (SRADDET, schémas directeurs,...),
- de la contribution au développement de l'intermodalité (installation aux abords de gares, ports de plaisance,...).

3- Complémentarité avec les appels à projets en cours ou futurs

Les projets présentés devront prendre en compte les déploiements prévus dans les précédents dispositifs Programme d'Investissements d'Avenir, les programmes des lauréats TECV et tout autre dispositif (ADVENIR,...). Cette prise en compte devra concerner aussi bien par les opérateurs nationaux que régionaux ou locaux afin de garantir une cohérence de l'ensemble du déploiement.

4- Contribution à la recharge intelligente

L'arrivée du véhicule électrique constitue un élément clé dans la gestion du réseau électrique. Les projets proposés seront donc évalués au regard de leur contribution potentielle à la limitation de la tension demandée au réseau électrique à travers :

-Le dimensionnement du nombre de points de charge en fonction des paliers de puissance pour l'équipement d'un territoire. Celui-ci devra être effectué en veillant à la régulation des puissances appelées pour limiter les renforcements des réseaux au niveau local.

-L'intégration de la gestion dynamique de la puissance de charge

-La mise en place d'un dialogue avec le réseau.

-L'optimisation des recharges des véhicules électriques lors des « heures creuses » pour limiter la pointe de consommation, lisser la consommation énergétique et limiter la production d'électricité à partir de sources très polluantes (centrales thermiques).

-Le développement de service de flexibilité sur les infrastructures de recharge pour inviter en temps réel l'utilisateur à réagir en baissant sa charge lors des pics de consommation ou sur signal RTE de type Ecowatt, en augmentant la puissance de recharge au moment des pointes de production renouvelable.

-La réduction des appels de puissance générés lors du branchement des voitures aux bornes rapides en utilisant un dispositif de stockage d'énergie avec système de management local de l'énergie en communication interactive avec la supervision de l'opérateur de recharge¹.

G. AIDE ET CONTRAINTES FINANCIERES

Les coûts éligibles permettant de déterminer le montant de l'aide régionale apportée par le présent appel à projet sont les suivants :

- pour le volet 1 : participation maximale à hauteur de 50% du montant total,
- pour le volet 2 : participation maximale à hauteur de 70% du montant total avec un plafond de 150 000 €,

Sont exclues des coûts éligibles les dépenses de communication, rémunérations des agents publics,...

Le projet pourra donner lieu à un cofinancement public et/ou privé.

Les versements de l'aide accordée se feront conformément aux dispositions du règlement financier de la Région² que les lauréats de l'appel à projet devront respecter.

H. PIECES A FOURNIR ET CALENDRIER

La Région souhaite sélectionner les projets les plus pertinents et les plus réalistes proposés par les candidats sans pour autant les conduire à se lancer dans une réflexion utilisant leurs ressources sans contrepartie. C'est pourquoi la sélection se déroulera en deux temps :

- une première phase donnera lieu à l'analyse technique et d'opportunité des projets,
- une seconde phase donnera lieu à l'instruction proprement dite des projets retenus dans la première phase

¹ Associée à une gestion maître-esclave, la recharge rapide pourra être contrôlée en temps réel entre deux véhicules branchés afin de ne pas appeler trop d'énergie sur les réseaux de distribution d'électricité

² Téléchargeable à l'adresse : www.regionpaca.fr/vivre-ensemble/subventions.html

Les pièces à fournir dans le cadre de la candidature au présent appel à projet seront distinctes en fonction de la phase concernée:

- pour la première phase, les candidats devront transmettre à la Région :
 - .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), le partenariat, les ambitions, le calendrier et tout autre élément prouvant son respect des éléments définis au point D. et d'en apprécier la qualité selon les critères définis au point F.
 - .un budget prévisionnel indiquant les dépenses et recettes attendues **tenant compte des règlementations européennes en fonction de la qualité du porteur de l'opération.**
- pour la seconde phase, les candidats retenus dans la première phase devront transmettre à la Région l'ensemble des éléments prévus dans le cadre d'une demande de subvention d'investissement type³.

Afin de permettre un déploiement harmonieux des projets et une sélection équitable entre les projets à différents stades de développement au moment de la parution de l'appel à projet, cet appel à projet est ouvert de façon permanente sur la période 2017-2020. Le tableau ci-dessous présente les délais pour la première session de l'assemblée régionale à laquelle les candidats pourront voir leur dossier voté par la Région :

Première session	Phase 1	Remise des candidatures	30 Avril 2018
		Analyse et sélection	Mai 2018
	Phase 2	Remise des dossiers complets	15 Septembre 2018
		Sélection et délibération	Octobre 2018

A l'issue de cette première sélection, les candidats potentiels pourront envoyer leurs projets au fil de l'eau pour une instruction au fur et à mesure de l'avancement des opérations et de la consommation des budgets régionaux.

I. ENGAGEMENT DES CANDIDATS VIS-A-VIS DU PROJET D'OPERATEUR REGIONAL DE LA DONNEE ENERGETIQUE

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.

³ Téléchargeable à l'adresse : www.regionpaca.fr/vivre-ensemble/subventions.html

En fonction des avancées de ces travaux, les lauréats du présent appel à projet pourront être sollicités pour participer aux travaux en lien avec les données générées par les IRVE. Ils s'engagent dès lors à fournir à l'opérateur régional les données fournies par les IRVE financées qui pourront leur être demandées et notamment celles en temps réel.

Les candidats à l'Appel à Projet peuvent se rapprocher des référents déterminés au point J. pour toute information complémentaire.

J.CONTACTS

Le dépôt des candidatures pour la phase 1 est à adresser par voie postale ou informatique à :

Valentin LYANT
Direction de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Energétique
Service Transition Energétique
27 Place Jules Guesde
13481 Marseille CEDEX 20
vlyant@regionpaca.fr

et

Marie-Aimée QUADRIO
Direction de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Energétique
Service Transition Energétique
27 Place Jules Guesde
13481 Marseille CEDEX 20
maquadrio@regionpaca.fr

Le dépôt des candidatures pour la phase 2 est à adresser par voie postale à :

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 de Valentin LYANT & Marie-Aimée QUADRIO - Direction de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Energétique - Service Transition Energétique)

Il sera obligatoirement complété d'un envoi informatique aux adresses : vlyant@regionpaca.fr et maquadrio@regionpaca.fr

Pour toute question sur l'appel à projet, contactez : vlyant@regionpaca.fr ou maquadrio@regionpaca.fr