



Appel à Projets

Mobilités innovantes et décarbonées

Jeux Olympiques et Paralympiques 2030

DOSSIER DE PRESENTATION

1 - Eléments de contexte

L'objectif de neutralité carbone en 2050 a été adopté par la France et inscrit dans la loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, la stratégie nationale bas carbone dressant le chemin à suivre pour réduire d'un facteur 6, en 30 ans, l'empreinte carbone moyenne d'un français.

Des réponses à l'urgence climatique et écologique doivent ainsi être apportées, à la mesure des attentes et des enjeux, appelant pour cela une vision globale et partagée des objectifs et du chemin pour les atteindre. C'est la raison pour laquelle la transformation écologique et énergétique du territoire régional est au cœur du projet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de l'adoption des Plans climat aux budgets verts en passant par les feuilles de route thématiques de la planification écologique régionale.

Dans notre région, les transports sont responsables de plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 40% sont imputables au transport de marchandises, avec 95 % des consommations énergétiques des transports provenant d'hydrocarbures. En outre, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement exposée aux effets du changement climatique de plus en plus prégnants.

Pour le secteur des transports et de la mobilité, les objectifs de la Région, adoptés par délibération le 23 juin 2023, se déclinent en quatre orientations stratégiques régionales pour la transition écologique et énergétique de la mobilité, formant l'acronyme ACoRS : l'**A**daptation aux défis écologiques et sociaux mondiaux, la **C**onversion des véhicules et la diminution de l'intensité carbone des carburants, le **R**eport modal et la multimodalité, la **S**obriété des modes de vie et des déplacements motorisés associés.

Aux côtés des enjeux de décarbonation et d'optimisation de la mobilité des personnes, habitants, salariés et visiteurs de la région, le transport de marchandises est une condition essentielle au bon fonctionnement de l'économie locale et des territoires tout en étant source d'externalités négatives : émissions de gaz à effets de serre, pollutions atmosphériques et sonores, congestion et artificialisation des sols, impact paysager, etc. D'autant que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est notamment marquée par de forts contrastes en termes d'équipements et de flux de déplacements, avec une plus forte concentration de l'activité sur l'axe rhodanien et sur la zone littorale, tandis qu'une partie des territoires ruraux et alpins demeure plus enclavée, avec des enjeux environnementaux exacerbés, renforçant le besoin de sobriété des pratiques/comportements, et de maîtrise des externalités du transport.

Dans ce contexte, de nouveaux besoins émergent en termes de services de mobilités, de flottes de véhicules décarbonés et/ou partagés, de refonte et d'optimisation des chaînes d'approvisionnement, ou encore de foncier et d'immobilier logistique de proximité.

Pour répondre à ces enjeux et notamment pour favoriser le report modal des flux routiers vers des modes plus sobres, collectifs et massifiés, la Région soutient l'expérimentation et le développement de nouvelles solutions de mobilité des personnes et d'adaptation des modèles d'organisation de la chaîne logistique, du premier au dernier kilomètre.

Parallèlement, la décision du Comité International Olympique du 24 juillet 2024 d'attribuer l'organisation et l'accueil, pour la première fois dans la Région Provence Alpes-Côte d'Azur, des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 constitue une opportunité exceptionnelle d'accélérer le développement économique, social et environnemental du territoire régional.

Fondée sur un modèle de sobriété et de responsabilité environnementale répondant aux besoins des habitants des territoires notamment alpins, l'organisation de cet événement vise un héritage

significatif des jeux en termes de développement et de rayonnement. Il constitue ainsi un défi tout autant qu'une opportunité. L'articulation des défis climatiques et écologiques et de l'héritage à horizon 2050 de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 appelle la mobilisation d'acteurs publics et privés locaux pour apporter dès aujourd'hui des réponses adaptées aux spécificités des territoires.

C'est pourquoi, afin de proposer des solutions innovantes pour la mobilité des personnes et des biens, la Région entend soutenir des initiatives et expérimentations opérationnelles à déployer en amont de 2030, dans une logique de pérennité et d'héritage, dans la droite ligne des travaux du Parlement des Jeux olympiques et paralympiques 2030, tout en permettant une visibilité mondiale pour ces initiatives à l'occasion de cet événement planétaire.

2 - Cadrage stratégique

Les mobilités des personnes et des biens sont appelées à évoluer afin de répondre aux dynamiques de la demande de déplacement, aux changements d'usage couplés aux évolutions réglementaires ou normatives. Ils doivent à cette occasion relever les défis de décarbonation et de sobriété (foncière, énergétique, matérielle), couplés aux enjeux de qualité de l'air, de transition énergétique, d'adaptation au changement climatique, et de développement économique, notamment touristique.

Ce faisant, la politique des transports en région Provence-Alpes-Côte d'Azur vise notamment à concourir aux objectifs des documents cadres régionaux suivants :

- Plan Climat régional, en termes de diminution des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques ;
- Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), visant à renforcer l'économie productive et industrielle, sécuriser les approvisionnements, assurer le dynamisme commercial et touristique, conforter de nouveaux modèles de développement circulaire et de proximité ;
- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable, et d'Égalité des Territoires (SRADDET), en termes de territorialisation des activités, dont logistiques, de capacités multimodales régionales, de maîtrise de l'artificialisation et d'amélioration de la performance intermodale globale ;

En outre, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tant que région-pilote de la démarche de planification écologique¹ nationale, a confirmé son engagement en faveur de la décarbonation des transports, confortant son ambition de neutralité carbone à 2050, déclinée en actions concrètes relatives à l'offre en infrastructures et en services de transport multimodaux, et aux changements de comportements et de pratiques.

A cet effet, il est essentiel d'agir collectivement sur le système global de transport et logistique (infrastructures, services, comportements / pratiques, énergies) selon une diversité de leviers technologiques, organisationnels, opérationnels, et comportementaux.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2030 constituent par ailleurs une vitrine exceptionnelle pour les porteurs de projets qui peut permettre d'exposer des initiatives en termes par exemple technologique ou de modèle d'usage, dans une logique d'héritage au niveau des Alpes françaises 2030, et plus largement au niveau français, européen et international.

¹ <https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/la-planification-ecologique-en-region-provence-alpes-cote-dazur/plan-de-transformation>

3 - Objet de l'Appel à Projets

Face à ces enjeux climatiques, sociétaux et économiques, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur lance un **Appel à Projets « mobilités innovantes et décarbonées »** anticipant le bon déroulement et l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 pour les transports dans les territoires régionaux.

Cet appel à projets soutiendra l'émergence de solutions de mobilité des personnes et/ou des marchandises à préparer en amont des JOP 2030, puis à pérenniser localement, voire à transférer dans d'autres territoires, comme héritage post JOP.

Cet AAP se veut un **catalyseur de changements de pratiques** et un **vecteur d'innovations** au service de la décarbonation des transports. Il doit participer à l'émergence de **projets exemplaires et pérennes**. La **mobilisation d'un large panel d'acteurs publics et privés** du transport est recherchée, en écho au Parlement des jeux d'hiver 2030, aux Contrats Opérationnels de Mobilité des bassins de mobilité établis dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), et aux Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL).

Il soutient à la fois :

- **la Stratégie régionale de transition écologique des transports²** articulée autour de 4 leviers :
 - Adaptation et résilience au changement climatique / défis écologiques ;
 - Conversion des flottes, efficacité énergétique ;
 - Report modal, intermodalité, meilleur remplissage des véhicules ;
 - Sobriété des déplacements, maîtrise de la demande / des flux.
- **le Plan Régional de la Logistique à 2030³** structuré en 4 défis :
 - La décarbonation, en lien avec l'objectif de neutralité à l'horizon 2050 ;
 - La sobriété foncière et énergétique, en lien avec de nouvelles formes d'implantations logistiques ;
 - La résilience et la multimodalité des chaînes logistiques, en lien avec la connectivité, la massification et le report modal ;
 - La logistique du premier/dernier km, en lien avec la distribution des marchandises (y compris *reverse* et circuits courts).
- **la démarche de territorialisation de la planification écologique en Provence-Alpes-Côte d'Azur⁴**, dont le volet transport est synthétisé en 2 feuilles de route thématiques :
 - "Mieux se déplacer " ;
 - "Mieux transporter les biens".

Les projets éligibles devront contribuer à **l'optimisation des mobilités des personnes et/ou des marchandises**, en prévision des Jeux olympiques 2030, tout en veillant à la pérennité et à la transférabilité des solutions proposées, et à la **réduction de leurs externalités négatives**.

Ils devront être **localisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, démontrer leur valeur ajoutée pour les sites olympiques, et par extension pour les Alpes du Sud dans une logique d'héritage post JOP.**

² Délibération n° 23-0240 du 23 juin 2023

³ Délibération n°23-0009 du 24 mars 2023

⁴ <https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/la-planification-ecologique-en-region-provence-alpes-cote-dazur/plan-de-transformation>

Seront privilégiés les projets s'appuyant sur la **collaboration** et la **mutualisation** entre opérateurs, donneurs d'ordre, filières, en volumes et en ressources (foncières, immobilières, équipements, véhicules, humaines, ...), ainsi qu'entre collectivités (pour assurer la cohérence des règles ou pratiques et faciliter la montée en compétences).

Les solutions proposées pourront couvrir les champs suivants :

- de la sensibilisation-communication-formation, par exemple à des usagers massifiés et moins carbonés que le véhicule individuel pour le transport des personnes ou le poids-lourd thermique pour le transport de marchandises ;
- des technologies (y compris digitales) ;
- des outils/équipements ;
- des services de mobilités et logistiques ;
- ou encore des systèmes organisationnels, innovants et adaptés à différents modes de déplacement et filières (industries vertes, agroalimentaire, déchets, e-commerce, BTP, santé).

Les projets relatifs au transport de marchandises pourront traiter de logistique multimodale massifiée ou cyclo-logistique, de logistique des premiers, derniers et avant-derniers kilomètres, des circuits courts, de *reverse* logistique, de logistique pour compte propre (artisans, commerçants), et devront **répondre à une combinaison d'objectifs** tels que :

- Optimiser et rationaliser des flux en volume et en distance ;
- Améliorer le chargement des véhicules et réduire les retours à vide ;
- Massifier, sur courte distance le cas échéant, en intégrant la rationalisation des pré/post acheminements et le traitement des ruptures de charge ;
- Mixer les usages ou fonctions (fret-voyageurs et leurs bagages, dépôts/ateliers/parkings ou flottes partagés ...) ;
- Optimiser l'usage du foncier/de l'immobilier logistique comme vecteur de rationalisation, d'intermodalité le cas échéant, et de décarbonation des flux (hubs logistiques, mobiles le cas échéant, stocks tampon...) ;
- Améliorer l'accueil de la logistique pour limiter les conflits d'usage, en veillant aux problématiques d'aménagement, d'accessibilité / circulation et de stationnement (point d'accueil logistique de proximité, aires de stationnement / livraison...) ;
- Contribuer au changement de comportements et de pratiques tendant vers davantage de sobriété et améliorant l'acceptabilité de la fonction logistique ;
- Expérimenter des technologies innovantes dans une logique de pérennisation (ex. transport de marchandises par voie terrestre ou aérienne (ex. drone) décarboné et au meilleur coût pour les territoires ;
- Promouvoir ainsi l'émergence de solutions logistiques fiables, optimisées, et sobres énergétiquement.

Les projets relatifs à la mobilité des personnes devront apporter des solutions nouvelles ou optimisées permettant de **répondre aux objectifs** suivants :

- Contribuer à réduire de façon significative les émissions de CO2 et gaz à effet de serre pour l'ensemble de la chaîne de mobilité en interface avec les offres de transports en commun et/ou partagés, des premiers aux derniers kilomètres ;
- Favoriser le report modal de la voiture individuelle vers des solutions collectives, partagées et moins émissives (réduction de l'empreinte matière et énergétique des véhicules,

électrification/rétrofit de véhicules de transport de passagers, déploiement de véhicules légers dits « intermédiaires » inférieurs à 600 kg) ;

- Améliorer le partage de données entre acteurs de la mobilité pour fluidifier les échanges et favoriser le report modal et l'intermodalité (outils de coordination servicielle/billettique, connaissance de bout-en-bout, indicateurs multimodaux, ...) ;
- Accompagner des changements de pratiques de mobilités par des mesures en faveur de l'acceptabilité (appropriation, sensibilisation, modalités de gestion/gouvernance).

Les exemples fournis sont indicatifs et non exhaustifs.

Les projets devront déboucher sur **des actions / solutions concrètes**, incarnées dans une réalité professionnelle et/ou territoriale. A ce titre, ils devront également cibler les dispositifs d'accompagnement ou conditions nécessaires à leur mise en œuvre, et démontrer leur viabilité et pérennité économique de long terme.

Enfin, ils devront comporter un volet portant sur **l'évaluation des impacts**, adossée à des modalités de collecte, partage, exploitation de données, et intégrer une **diffusion de leurs résultats**, à travers différents canaux (Parlement des JOP et réseaux d'acteurs).

4 - Conditions d'attribution

4.1 - Structures éligibles

- Les entreprises de toute taille, ainsi que leurs groupements ou associations d'entreprises ;
- Les auto-entrepreneurs, commerçants, artisans, SCOP ;
- Les fédérations professionnelles et chambres consulaires ;
- Les opérateurs, transporteurs, logisticiens, gestionnaires d'infrastructures, aménageurs, promoteurs ;
- Les collectivités territoriales, EPCI et autres établissements publics, notamment disposant de compétences (y compris par voie de délégation) en matière de mobilité des personnes et/ou des biens. Sont également concernées les personnes morales de droit public disposant des compétences relatives à la gestion de l'espace public, la voirie, la circulation et le stationnement, l'aménagement ;
- Les associations, dont associations de zones d'activités.

Ces entités pourront répondre individuellement ou en consortium (avec désignation d'un chef de file).

La collaboration publique-privée et les partenariats entre acteurs publics locaux et offreurs de solutions seront appréciés, en tant que cadre favorable au bon déploiement des solutions de mobilité des personnes et/ou des biens.

4.2 - Critères d'éligibilité

- La localisation : le projet devra être situé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, démontrer son bénéfice pour les sites olympiques, et dans une logique d'héritage post JOP pour les Alpes du Sud ;
- Le calendrier : le projet ne doit pas avoir commencé avant le dépôt du dossier complet de demande de subvention auprès de la Région (via sa plateforme en ligne). Aucune dépense réalisée avant ce dépôt ne pourra faire l'objet d'une demande d'aide ;

- La compétence : le porteur / coordinateur et ses partenaires doivent être compétents pour mener à bien le projet jusqu'à son terme ;
- L'opportunité : répondre à un besoin avéré et non ou partiellement pourvu (à objectiver) ;
- La maturité : crédibilité opérationnelle et économique, avec phase de déploiement à court terme (entre 6 et 24 mois) ;
- L'effet incitatif de l'aide : démontrer la nécessité de bénéficier d'une aide publique sans laquelle le projet ne pourrait pas aboutir.

4.3 - Critères de sélection

- Illustrer la **qualité globale du projet et de son pilotage** : clarté et cohérence de l'argumentation (diagnostic, réponse aux besoins / objectifs, résultats attendus, indicateurs) ;
- Démontrer la **contribution du projet / de la solution** à la SNBC et la trajectoire bas carbone « **Fit for 55** » ainsi qu'à l'un ou plusieurs des **4 orientations régionales stratégiques** applicables au système global de transport (Adaptation, Conversion, Report modal, Sobriété) ;
- Incarner une **opération exemplaire, emblématique, inédite** (collaborative, structurante, fédératrice), à fort impact (environnemental, social, économique) et **transférable / répliquable** (essaimage de modèles, méthodes, outils) ;
- Mettre en avant en quoi le projet bénéficiera de la vitrine offerte par les JOP 2030 et s'inscrit de façon crédible dans une **logique d'héritage** ;
- Accélérer les **changements de pratiques** et de **comportements** *via* un volet **communication/promotion/sensibilisation** pour assurer la diffusion des solutions / actions proposées ;
- Contribuer au **développement économique et territorial** régional : retombées prévisionnelles pour le territoire (création d'activités et d'emploi, investissements), structuration d'écosystèmes et/ou de partenariats de niveau local ou régional ;
- Présenter des modalités **d'évaluation** *via* la définition et la mise en place d'indicateurs de suivi pour apprécier l'impact du projet / de la solution (une grille d'indicateurs *ex post* et une estimation *ex ante* seront à annexer au dossier de candidature). Cette évaluation devra justifier, *a minima*, des bénéfices attendus en termes de transition écologique et énergétique, et notamment des réductions d'émissions de Nox, PM10 et MTCO2eq⁵ ;
- Proposer un **programme de travail**, un **calendrier** et une **gouvernance** en adéquation avec les objectifs du projet et le montant de l'aide demandée. Chaque projet déposé devra déboucher sur une ou des **actions / solutions concrètes, crédibles**, incarnées dans une réalité professionnelle et/ou territoriale.

5 - Modalités de calcul de l'aide

5.1 - Niveau d'aide

L'aide régionale respectera les règles communautaires et nationales d'intensités maximales et de cumulés des aides publiques⁶.

L'aide régionale sera apportée dans le respect des modalités d'attribution des subventions votées par son Assemblée délibérante.

Les aides pourront couvrir deux catégories de dépenses, à savoir :

⁵ Voir la bibliographie-webographie pour des exemples de calculateurs

⁶ En particulier, veiller au respect du règlement de minimis n°2023/2831 du 13 décembre 2023

- **Dans le cadre d'une subvention pour une action spécifique de fonctionnement** : des dépenses internes ou externes d'aide à l'ingénierie et/ou études de préfiguration, de faisabilité technique et économique de **projets opérationnels**, des dépenses internes ou externes de fonctionnement d'un service nouveau, **plafonnées à 50 000€**, dont l'intensité maximale de cumul des aides publiques ne devra pas dépasser :
 - PE⁷ - 70% maximum des dépenses éligibles ;
 - ME⁸ - 60% maximum des dépenses éligibles ;
 - GE⁹ - 50% maximum des dépenses éligibles ;
 - Activité non économique - 80%.

- **Dans le cadre d'une subvention d'investissement** : des dépenses d'investissement pour la réalisation d'études avant-projet, de travaux, d'équipements, d'investissements et d'expérimentations en conditions réelles, **plafonnées à 80 000€**, dont l'intensité maximale de cumul des aides publiques ne devra pas dépasser :
 - PE - 60% maximum des dépenses éligibles ;
 - ME - 50% maximum des dépenses éligibles ;
 - GE - 40% maximum des dépenses éligibles ;
 - Activité non économique - 80%.

5.2 – Dépenses éligibles et non éligibles

Les investissements en grands équipements, infrastructures de transport et superstructures de transport ou d'avitaillement, ainsi que les acquisitions foncières ou immobilières, les travaux de voirie, les aides à l'achat de véhicules utilitaires pour le transport de marchandises (VUL, PL, cyclo-cargo) ou de transport collectif (car, bus), sont exclus de cet Appel à Projets.

Les études sans finalité opérationnelle et les actions de communication isolées ne seront pas retenues. Les salaires des agents de la fonction publique et le bénévolat ne sont pas éligibles, ainsi que les charges directes ou indirectes telles que celles liées à l'acquisition de logiciels, licences, assurances, déplacements ...

Plus généralement, l'aide ne peut financer les mêmes coûts au sein des dépenses éligibles que ceux déjà financés par d'autres aides publiques :

- Aides ministérielles / ADEME (par ex, Fonds vert, Extrême défi logistique) ;
- Aides de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (par ex, Zéro émission sur route, CEDRE) ;
- Programmes CEE.

En revanche, une articulation avec ces autres aides publiques peut être recherchée, dans le respect des règles de cumul des aides publiques.

La liste des dépenses éligibles sera déterminée sur la base du détail des dépenses prévisionnelles afférentes au projet telles que fournies par le porteur au moment du dépôt. Les dépenses non éligibles seront exclues du montant subventionnable.

Les taux d'intervention seront appliqués au montant des dépenses éligibles (montant subventionnable) retenues par la Région. Le montant des aides publiques ne pourra représenter plus de 80% du budget total de l'opération subventionnée. Ainsi, il est attendu un minimum de 20% d'autofinancement ou financement de source privée.

⁷ PE : Petites Entreprises (effectif inférieur ou égal à 50 salariés, chiffre d'affaires net inférieur ou égal à 15 M€)

⁸ ME : Moyennes Entreprises (effectif inférieur ou égal à 250 salariés, chiffre d'affaires net inférieur ou égal à 50 M€)

⁹ GE : Grandes Entreprises (effectif supérieur à 250 salariés, chiffre d'affaires net supérieur à 50 M€)

Seules les dépenses qui concourent à la réalisation du projet pourront prétendre à un soutien financier de la Région. Il peut s'agir de **dépenses de fonctionnement pour action spécifique et/ou d'investissement, nécessitant un dossier de demande de subvention distinct**. Les dépenses, même prévisionnelles, devront être suffisamment détaillées et directement imputables au projet. Les devis nécessaires à la réalisation de prestations seront à fournir dans le dossier de candidature.

Les dépenses réalisées avant la date de dépôt de la demande de subvention ne seront pas prises en compte dans le calcul du montant définitif de la subvention allouée.

Lorsque le porteur de projet justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA, soit qu'il n'est pas éligible aux fonds de compensation de la TVA, les coûts pourront s'entendre Toutes Taxes Comprises (TTC). Dans les cas contraires, les coûts seront Hors Taxes (HT).

L'éligibilité des projets sera appréciée au regard des critères indiqués au 4.2. Leur évaluation et leur sélection feront intervenir un comité de sélection dont la composition est indiquée au point 6. Le cas échéant les projets non retenus pourront être réorientés vers d'autres dispositifs d'aide.

5.3 - Engagements du bénéficiaire

Le projet sera porté par un coordinateur, désigné par ses partenaires le cas échéant, pour présenter, coordonner et animer le projet dans toutes ses phases. Il devra disposer de moyens humains dédiés au montage et au pilotage du projet.

a. Rapports d'avancement et rapport final

L'attribution d'une aide de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur engage le porteur de projet à respecter la remise de 2 types de rapport :

- Rapports d'avancement, pendant la réalisation du projet ;
- Rapport final, en fin de projet

Le rapport final sera complété d'une fiche de valorisation communicante.

b. Comités de suivi

Un Comité assurera le suivi du projet subventionné. Ce Comité pourra constituer un appui technique à toutes les phases de conduite du projet. Il est composé notamment de représentants de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que du bénéficiaire, voire d'autres partenaires pouvant concourir au bon déroulement du projet le cas échéant (DREAL, Métropoles, CCI, Fédérations professionnelles, ...). Il se réunira au moins une fois par an.

Un Comité de lancement du projet sera à prévoir. Y seront présentés les étapes clé du projet, le calendrier prévisionnel de réalisation, les indicateurs, le budget prévisionnel, les ressources et contacts envisagés... Il sera assorti d'un point administratif.

Un Comité de rendu final sera également organisé pour présentation des résultats finaux et de leur valorisation, ainsi que des modalités de clôture administrative de la subvention.

c. Communication

Le bénéficiaire de l'aide au titre de cet Appel à Projets est chargé d'informer le public du concours financier qui lui est alloué par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment dans son rapport d'activité et l'ensemble de ses documents et supports de communication.

Les livrables et autres documents de communication / valorisation du projet devront tous comporter le logo de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur¹⁰.

Les projets lauréats devront contribuer à la diffusion de bonnes pratiques. A ce titre, les projets, leurs livrables et une fiche de valorisation seront diffusés à travers le Parlement des JOP 2030, les Ateliers Régionaux de la Logistique, les Bassins de Mobilité de la LOM, les plateformes régionales (PRECI par exemple), ainsi que les évènements / conférences idoines (COP territoriales). Les indicateurs et autres résultats chiffrés le cas échéant pourront être exploités ultérieurement, en accord avec les lauréats et dans le respect des règles de confidentialité.

6 - Procédure de candidature

Les termes et conditions de cet Appel à Projets sont accessibles via :

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/>

6.1 - Contacts et demandes de renseignements

En cas de doute sur l'éligibilité du projet et pour tous renseignements ou conseils complémentaires relatifs au montage d'un dossier de candidature, il est possible de contacter la Région durant toute la période d'ouverture de l'AAP : mobidec-JOP2030@maregionsud.fr

6.2 - Etapes et calendrier de l'Appel à Projets

Appel à Projet « Mobilités innovantes et décarbonées JOP 2030 »	
Lancement de l'appel	Fin Avril - Début mai 2026
Pré-dépôt des fiches projet	Vendredi 26 juin 2026
Auditions des projets éligibles	Première 15aine Juillet 2026
Dépôt du dossier de demande de subvention	Vendredi 28 août 2026

La soumission d'un dossier à cet Appel à Projets doit respecter les étapes détaillées ci-dessous.

Les dossiers seront analysés par un Comité de sélection composé notamment de représentants de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pourront être associés en qualité de personnalités qualifiées et à titre consultatif des représentants de l'Etat, de ses agences ou de ses établissements publics, de Pôles de compétitivité ou clusters, d'associations, de représentants consulaires. Le Comité de sélection pourra être mobilisé aux différentes étapes de la procédure de candidature.

1. Au plus tard le 26/06/2026 : Envoi de la fiche projet de pré-dépôt par mail à la Région à l'adresse suivante : mobidec-JOP2030@maregionsud.fr

Cette fiche présentera le projet et son budget prévisionnel (*fiche jointe en annexe*).

Dans le cas de partenariats établis pour la bonne réalisation du projet, un courrier d'intention signé devra être fourni pour chacune des entités concernées.

2. Entre fin juin et mi-juillet 2026 : Organisation d'un temps d'échange / une audition pour présenter le projet, et apporter des précisions complémentaires le cas échéant. Des propositions pourront être formulées pour renforcer la solidité du projet, en compléter certains aspects, suggérer des partenariats

¹⁰ <https://www.maregionsud.fr/logo-region-sud>

/ synergies avec d'autres acteurs ou dossiers soumis à cet Appel à Projets. Le type de subvention auquel le projet peut concourir sera également précisé à cette occasion.

3. Avant le 28/08/2026 (19h) : Dépôt du dossier finalisé de candidature sur la plateforme numérique de demande de subvention de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

[Connexion à mon compte Région Sud](#)

Le dossier finalisé intègrera les compléments et amendements issus de l'étape d'audition le cas échéant.

Les dossiers doivent être complets au moment du dépôt, y compris la fiche projet renseignée (jointe en annexe).

En cas d'avis favorable du Comité de sélection, la demande d'aide sera soumise à l'approbation de l'assemblée délibérante de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour vote de l'attribution de la subvention régionale au(x) candidat(s) lauréat(s).

Aucune décision ne pourra être confirmée définitivement et donnée au candidat avant ce vote.

Le candidat sera informé de la décision régionale à l'issue du vote. Une convention attributive de subvention lui sera adressée.

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai ;
- Les dossiers ne respectant pas les modalités et les formats de soumission ;
- Les dossiers incomplets (une attention toute particulière doit être portée aux champs devant être remplis dans les documents administratif et financier) ;
- Les dossiers présentant des incohérences entre le document technique et le document financier (exemple : un partenaire déclaré dans le document technique et non mentionné dans le document financier) ;
- Les dossiers non déposés via la plateforme de demande de subvention dédiée.

Ne sont pas éligibles :

- Les projets commencés ;
- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'Appel à Projets ;
- Les territoires et les porteurs ne répondant pas aux critères mentionnés.

7 - Pièces administratives à prévoir pour la phase de dépôt de demande de subvention

Les pièces exigées au moment du dépôt d'un dossier de demande de subvention diffèrent selon le type de structure demandeuse (association, privée, publique,) et selon le type de subvention (investissement, fonctionnement).

Dans le cas d'un projet multipartenaires, chaque entité demandeuse d'une aide financière devra déposer un dossier de demande de subvention distinct en indiquant son rattachement au projet global (nommage unique).

Dans le cas d'un projet comportant des dépenses de fonctionnement et d'investissement, deux dossiers de demande de subvention distinct devront être déposés, avec nommage unique.

Tous les documents nécessaires et les règles des subventions sont précisés dans le règlement financier régional en vigueur au moment de la demande de subvention et accessibles via le lien suivant : [Subventions régionales - Ma Région Sud \(maregionsud.fr\)](http://maregionsud.fr)

La fiche projet y compris budget prévisionnel détaillé sera à joindre à la demande de subvention.

Les autres pièces demandées selon les types de bénéficiaires comportent entre autres :

- RIB à la bonne adresse postale,
- La fiche INSEE avec numéro SIRET ou attestation d'inscription au registre des métiers,
- Attestation URSSAF fonction de l'entité,
- Contrat d'engagement républicain signé par le responsable de la structure,
- Déclaration, statuts et membres du bureau de l'association,
- Délibération relative au pouvoir de la personne dûment habilitée à engager l'entité,
- Derniers bilans et comptes de résultats (liasse fiscale),
- Subventions publiques perçues dont aides de minimis,
- Attestation de régime TVA ...

La subvention pourra être versée de manière échelonnée (acompte facultatif). Le versement de paiement(s) intermédiaire(s) le cas échéant et du solde de la subvention régionale se feront sur production :

- d'un bilan financier (état des dépenses et des recettes) et d'un bilan qualitatif du projet pour le/les versement(s) intermédiaire(s), et
- d'un compte rendu financier et rapport d'activité assorti des livrables dans les 6 mois après la fin du projet pour le versement du solde.

Ces pièces devront être datée et signée d'une personne habilitée à engager la structure et assorties des justificatifs associés (factures, devis).

Le montant définitif de la subvention sera calculé au prorata du montant des dépenses justifiées et retenues, rapportées au montant subventionnable et dans la limite de la subvention votée.