**ANNEXE**

***PROGRAMME REGIONAL FEDER/FSE+/FTJ 2021-2027***

***Région Hauts-de-France***

***Proposition de modification du Document de Mise en Œuvre (DOMO) au comité de suivi du 10/07/2023***

***du Programme Régional adopté par la commission européenne le 06 octobre 2022***

***Objectif stratégique :*** 2 – Une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie à zéro émission nette de carbone, par la promotion d’une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l’économie circulaire, de l’atténuation du changement climatique et de l’adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d’une mobilité urbaine durable.

***Priorité :*** 6 –Améliorer l’usage des transports, voyageurs et marchandises, dans une stratégie d’intermodalité, d’efficacité énergétique et de résilience face aux facteurs climatiques

***Objectif spécifique :*** 2.8 – Favoriser une mobilité urbaine multimodale durable, dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de carbone

## Modification 1 - Dépenses exclues :

***Fiches-action concernées :***

* Type d’action 1 – Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l’impact écologique des déplacements quotidiens ;
* Type d’action 2 – Augmenter l’usage des transports durables, voyageurs et marchandises dans une stratégie d’intermodalité et de réduction des pollutions ;
* Type d’action 3 – Décarboner les transports.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Rédaction initiale*** | ***Proposition de modification*** |
| Les dépenses suivantes sont exclues :   * Dépenses relatives à la rénovation sans nouvelles fonctionnalités ou l’entretien d’ouvrages ou d’itinéraires existants ; * Dépenses relatives à des travaux règlementaires de dépollution ou des travaux de démolition (proto-aménagement) ;   […]   * Dépenses relatives à la sécurisation et au gardiennage d’un site ; | Les dépenses suivantes sont exclues :   * Dépenses relatives à la rénovation sans nouvelles fonctionnalités ou l’entretien d’ouvrages ou d’itinéraires existants ; * Dépenses relatives à des travaux règlementaires de dépollution ou des travaux de démolition (proto-aménagement) n’étant pas indispensable à la réalisation du projet ;   […]   * Dépenses relatives ~~à la sécurisation et~~ au gardiennage d’un site ; |

***Commentaires et motivation :***

Relativement à la première modification, dans sa version actuelle, le DOMO n’est pas suffisamment précis sur l’exclusion des dépenses de démolition ou proto-aménagement. En effet, la rédaction pourrait porter à croire que toutes les dépenses liées à des travaux de démolition sont exclues. Hors les dépenses de démolition en vue de créer l’infrastructure sont éligibles dans la mesure où elles sont indispensables à la réalisation de l’infrastructure.

Cette exclusion a été introduite afin d’éviter toutes opérations de proto-aménagement proprement dite. Ainsi, il convient d’être explicite sur le sujet afin qu’en cas de contrôle, les dépenses de démolition soient bien considérées comme des dépenses éligibles si elles sont indispensables à la réalisation du projet.

Relativement à la seconde modification, il convient d’enlever l’exclusion des dépenses relatives à la sécurisation. En effet, les dépenses comme la sécurisation d’un parking par caméra ou encore la sécurisation d’une piste cyclable sont éligibles dans la mesure où elles sont indispensables au succès de l’opération. L’idée initiale étant bien d’exclure les dépenses de fonctionnement liées par exemple au gardiennage d’un chantier ou au gardiennage d’un parking.

## Modification 2 – Seuil minimal et critères d’éligibilité :

***Fiches-action concernées :***

* Type d’action 1 – Accompagner les changements de comportement et accroître des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de limiter l’impact écologique des déplacements quotidiens.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Rédaction initiale*** | ***Proposition de modification*** |
| **Seuil minimal des dépenses éligibles prévisionnelles :** | |
| Seules les opérations présentant une assiette éligible supérieure à 200 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable seront financées.  Pour les aires de covoiturage et de plateformes de mobilité, ce seuil est fixé à 50 000 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l’opération. | Seules les opérations présentant une assiette éligible supérieure à 200 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable seront financées.  Pour les espaces de stationnement pour les vélos, les aires de covoiturage et les plateformes de mobilité, ce seuil est fixé à 50 000 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l’opération.  Pour les EPCI de moins de 100 000 habitants ou les communes appartenant à un EPCI de moins de 100 000 habitants, ce seuil est fixé à 50 000 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l’opération. |
| **Critères d’éligibilité :** | |
| L’ensemble des projets financés doivent :   * Être en cohérence avec les stratégies […] * S’inscrire dans un objectif […] * Être localisé dans une zone fonctionnelle urbaine (FUA Eurostat/INSEE) ou une unité urbaine (UU/INSEE), ou assurer une connexion entre ces zones ou unités urbaines.   Les projets d’aménagements cyclables et piétons doivent à la fois :   * Être inscrits au Schéma Régional des véloroutes voies vertes (SR3V) ou permettre sa connexion aux principaux pôles générateurs (antennes vers les gares et haltes, les principaux sites touristiques patrimoniaux ou naturels accueillant plus de 10 000 personnes par ans, les lycées et les centres de formation des apprentis, ou les zones d’emploi de plus de 500 salariés) ; * Assurer la lisibilité, la linéarité, la continuité et la sécurité de l’itinéraire ; * Favoriser la desserte de pôles générateurs de flux ; * Le cas échéant, favoriser l’intermodalité avec les autres modes, en particulier les transports en commun ; * Être en site propre, autrement dit être physiquement séparés de la circulation automobile (piste cyclable séparée de la chaussée, voie rurale réservée sauf riverains et engins autorisés, couloir bus, voie verte, chemin de halage). Une tolérance peut être accordée aux itinéraires comprenant des tronçons ne pouvant pas être réalisés en site propre, après analyse des contraintes techniques inhérentes à la particularité de l’opération.   Dans le cadre des projets de résorptions de points durs cyclables et piétons, sont éligibles les dépenses relatives à l’aménagement d’itinéraires raccourcis, continus et confortables adaptés à l’usage des modes actifs. Sont concernés en particulier les investissements de type linéaire, ouvrages d’art, passerelles, rampes d’accès, aménagements de type carrefours, permettant la suppression d’une coupure urbaine faisant obstacle à la continuité de l’itinéraire.  […]  Les aires de covoiturage doivent répondre aux critères d’opportunité suivants :   * L’aire est dite « structurante » […] * L’aire est complémentaire et non concurrentielle aux réseaux de transport en commun existants et/ou à d’autres modes de transports (logique de chaîne d’intermodalité). Cet aspect doit être argumenté sur l’usage attendu de l’aire par rapport à l’offre de transports en commun existant à proximité.   […] | L’ensemble des projets financés doivent :   * Être en cohérence avec les stratégies […] * S’inscrire dans un objectif […] * Être localisé dans une zone fonctionnelle urbaine (FUA Eurostat/INSEE) ou une unité urbaine (UU/INSEE)~~, ou assurer une connexion entre ces zones ou unités urbaines~~.   Une tolérance pourra être accordée aux itinéraires dont la majorité du linéaire est en zone fonctionnelle urbaine ou une unité urbaine.  Les projets d’aménagements cyclables et piétons et les projets de résorption de point durs cyclables et piétons doivent à la fois :   * Assurer la lisibilité, la linéarité, la continuité et la sécurité de l’itinéraire ; * Favoriser la desserte de pôles générateurs de flux ; * Le cas échéant, favoriser l’intermodalité avec les autres modes, en particulier les transports en commun ; * Être en site propre, autrement dit être physiquement séparés de la circulation automobile (piste cyclable séparée de la chaussée, voie rurale réservée sauf riverains et engins autorisés, couloir bus, voie verte, chemin de halage). Une tolérance peut être accordée aux itinéraires comprenant des tronçons ne pouvant pas être réalisés en site propre, après analyse des contraintes techniques inhérentes à la particularité de l’opération.   Dans le cadre des projets de résorptions de points durs cyclables et piétons, sont éligibles les dépenses relatives à l’aménagement d’itinéraires raccourcis, continus et confortables adaptés à l’usage des modes actifs. Sont concernés en particulier les investissements de type linéaire, ouvrages d’art, passerelles, rampes d’accès, aménagements de type carrefours, permettant la suppression d’une coupure urbaine faisant obstacle à la continuité de l’itinéraire.  Dans le cadre des projets de création d’itinéraires structurants en site propre réservés aux modes actifs, ceux-ci doivent être inscrits au Schéma Régional des véloroutes voies vertes (SR3V) ou permettre la connexion de celui-ci aux principaux pôles générateurs (antennes vers les gares et haltes, les principaux sites touristiques patrimoniaux ou naturels accueillant plus de 10 000 personnes par an, les lycées et les centres de formation des apprentis, ou les zones d’emploi de plus de 500 salariés).  […]  Les aires de covoiturage doivent répondre aux critères d’opportunité suivants :   * L’aire est dite « structurante » […] * L’aire est ~~complémentaire et~~ non concurrentielle aux réseaux de transport en commun existants et/ou à d’autres modes de transports (logique de chaîne d’intermodalité). Cet aspect doit être argumenté sur l’usage attendu de l’aire par rapport à l’offre de transports en commun existant à proximité.   […] |

***Commentaires et motivation :***

La première modification concernant le **seuil minimal** vient baisser le seuil minimal de financement pour les espaces de stationnement vélos à 50 000 €HT contre 200 000 €HT dans la version actuelle du DOMO. Cette modification intervient suite à une volonté interne DIMCSNE afin de pouvoir financer notamment les espaces de stationnement qui devront voir le jour dans le cadre de la LOM.

La seconde modification concernant le **seuil minimal** vient baisser le seuil minimal de financement pour toutes les opérations de l’action 1 à 50 000 €HT contre 200 000 €HT dans la version actuelle du DOMO. Cette modification intervient suite à une volonté interne DIMCSNE afin de pouvoir financer des projets identifiés aujourd’hui, en parfaite adéquation avec le DOMO mais rendus inéligibles au vue de leur faible montant.

Suite à l’atelier autour du type d’action 1 lors de l’évènement de mobilité, plusieurs remarques ont été formulées sur le DOMO auxquelles il convient de répondre par une mise à jour apportant des précisions sur la rédaction actuelle des **critères d’éligibilité** :

La première modification concerne les itinéraires qui ne sont pas totalement en zone urbaine. Dans la rédaction actuelle, une interprétation brute pourrait conduire à rendre éligible un itinéraire qui relierait deux zones urbaines éloignées de 50km. Ainsi l’itinéraire serait majoritairement en zone non urbaine et ne correspondrait pas à l’esprit du Programme Régional centré sur la mobilité urbaine. Ainsi il convient de retirer une possible connexion entre deux zones urbaines pour ne laisser qu’une tolérance pour les itinéraires qui traverseraient de manière minoritaire une zone non urbaine.

La seconde modification vient préciser le pronom « sa » (dans « sa connexion ») qui peut être interprété d’une manière différente de ce dont était l’intention initiale. En effet, la rédaction actuelle pourrait porter à rendre éligible des itinéraires qui permettraient une connexion entre des pôles générateurs de flux. Hors il s’agit bien de rendre éligible les itinéraires dit du dernier kilomètre qui visent à connecter le réseau des itinéraires inscrits au SR3V aux différents pôles générateurs de flux. Ainsi, pour une meilleure clarté, il convient de séparer les dispositions communes d’une part et celles spécifiques aux deux types de projets (itinéraires inscrits au SR3V et itinéraires raccourcis) d’autre part.

La troisième modification vient corriger une confusion possible. En effet, le terme « complémentaire » peut faire référence au niveau 2 des schémas des aires de covoiturage des départements, le niveau 1 étant « structurant ». Il demeure toutefois important de préciser que l’aire ne doit pas être concurrentielle avec les transports en commun.

## Modification 3 – Seuil minimal et critères d’éligibilité :

***Fiches-action concernées :***

* Type d’action 2 – Augmenter l’usage des transports durables, voyageurs et marchandises dans une stratégie d’intermodalité et de réduction des pollutions ;

|  |  |
| --- | --- |
| ***Rédaction initiale*** | ***Proposition de modification*** |
| **Seuil minimal des dépenses éligibles prévisionnelles :** | |
| Seules les opérations présentant une assiette éligible supérieure à 200 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable seront financées. | Seules les opérations présentant une assiette éligible supérieure à 200 000,00 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable seront financées.  Pour les EPCI de moins de 100 000 habitants ou les communes appartenant à un EPCI de moins de 100 000 habitants, ce seuil est fixé à 50 000 € HT ou TTC selon le régime de TVA applicable à l’opération. |

***Commentaires et motivation :***

La modification concernant le **seuil minimal** vient baisser le seuil minimal de financement pour les opérations de l’action 2 à 50 000 €HT contre 200 000 €HT dans la version actuelle du DOMO. Cette modification intervient suite à une volonté interne DIMCSNE afin de pouvoir financer des projets identifiés aujourd’hui, en parfaite adéquation avec le DOMO mais rendus inéligibles au vue de leur faible montant.