**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

***Fiche-action concernée :***

* 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*** |
| Les projets de **lignes de transport à haut niveau de service (THNS)** correspondent à des lignes de métro, tramway, bus et cars à haut niveau de service, liaison fluviale ou maritime à vocation urbaine […]L’assiette éligible est déterminée en fonction du gain en performance global de la ligne de THNS financée. | Les projets de **lignes de transport à haut niveau de service (THNS)** correspondent à des lignes de métro, tramway, bus et cars à haut niveau de service, liaison fluviale ou maritime à vocation urbaine […]~~L’assiette éligible est déterminée en fonction du gain en performance global de la ligne de THNS financée.~~ |

***Commentaires et motivation :***

La suppression des modalités de détermination de l’assiette éligible pour ce type de projet intervient suite à l’expérimentation infructueuse de l’application d’une telle définition. En effet, le gain en performance est difficilement mesurable de manière objective, peut différer d’un projet à un autre, et peut fluctuer entre l’instruction de la demande d’aide européenne et la mise en service du projet.

Ainsi, il est plus simple et davantage opérationnel d’appliquer une autre méthode : un prorata surfacique en fonction des zones aménagées relevant ou non de la mise en place d’un site propre pour la ligne de transport concernée. Par exemple, un projet de BHNS qui comprend la réfection de chaussée routière se verra appliquer un taux correspondant uniquement à la surface aménagée exclusivement pour les bus. Pour un métro, l’ensemble des coûts, modulo certaines dépenses inéligibles, serait pris en compte.

Néanmoins, il ne nous apparaît pas opportun de modifier la phrase concernée mais de la supprimer. En effet, initialement elle visait surtout à encourager les porteurs à privilégier la performance plutôt que de définir une méthode précise de définition de l’assiette. Par ailleurs, la méthode de définition de l’assiette éligible n’est pas mentionnée pour les autres types d’action de l’OS concerné.