

Avenant du Volet Mobilité  
du Contrat de Plan État – Région  
Nord – Pas-de-Calais 2015-2022

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Sommaire :

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>Sous-volet Routier.....</b>	<b>6</b>
<b>Sous-volet Fluvial.....</b>	<b>14</b>
<b>Sous-volet Portuaire.....</b>	<b>25</b>
<b>Sous-volet Ferroviaire.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>37</b>
<b>Tableaux financiers des CPER Nord-Pas-de-Calais et Picardie.....</b>	<b>37</b>
<b>Cartes des projets contractualisés en Hauts-de-France.....</b>	<b>37</b>

## Introduction

Le volet mobilité du CPER 2015-2022 a peu évolué depuis juillet 2015 date de sa signature par l'État et le Conseil régional. Outil de programmation partagé, il est un document de référence qui doit intégrer les arbitrages politiques. Document d'équilibres, le volet mobilité du CPER concilie les enjeux de moyen et long termes. Expression des stratégies de l'État et de ses partenaires, il est une traduction des documents d'orientations stratégiques en Hauts-de-France.

En l'absence d'avenant à mi-parcours, le CPER nécessite un ajustement technique. Il intègre les engagements arrêtés entre l'État et ses partenaires à l'occasion de l'**Engagement pour le Renouveau pour le Bassin Minier** et le **Pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois et Thiérache**.

Il répond aux enjeux du transport du quotidien et à la nécessité de désenclavement des territoires. Il réoriente l'investissement ferroviaire pour **éviter la suspension des services sur les lignes de dessertes fines du territoire**, il intègre l'ambition de la **mise à deux fois deux voies de la RN2 entre Laon et Maubeuge**.

Dans le domaine fluvial, le présent avenant intègre l'accord de co-financement complémentaire sur le canal de Condé à Pommeroeul et la réouverture à la navigation du canal de la Sambre à l'Oise prévu dans le PACTE. Le CPER accompagne la politique européenne de travaux de **préparation de la liaison Seine Escaut – à ce titre il bénéficie d'un abondement de crédits européens (avenant n°3 au Grant Agreement entre l'Europe et le GEIE Seine-Escaut), dont le présent avenant intègre les conséquences financières**.

**L'avenant renforce la place des outils de régulation de la circulation routière mais également ferroviaire** permettant à la région de préparer les territoires aux enjeux de la **transition écologique et énergétique à l'œuvre**, pour rester un territoire leader en matière industrielle et logistique, accélérer sa valeur ajoutée pour l'économie et l'emploi sur l'axe Nord et réduire son impact sur l'environnement notamment en matière de qualité de l'air. L'avenant au CPER est l'occasion de formaliser **une augmentation des crédits de l'État sur le volet de l'accessibilité lilloise de 25 à 31,2 M€ permettant d'accélérer le déploiement d'outils de régulation des usages**.

**Cet avenant est conduit de manière intégrée avec celui de la Picardie**. Les tableaux financiers des deux CPER sont annexés au présent avenant ainsi que les cartes des projets contractualisés qui sont présentés par sous-volet, mais à l'échelle de la région Hauts-de-France.

L'avenant intègre les évolutions de calendrier de réalisation de certains projets et porte la **date de mise en œuvre du CPER de 2020 à 2022 à l'échelle des Hauts-de-France**.

Cet avenant prépare ainsi la négociation du futur volet mobilité du CPER à l'échelle des Hauts-de-France et donne à voir des engagements qui se pérenniseront dans la prochaine génération de CPER. Cet avenant n'a pas vocation à être le dernier : le volet mobilité du CPER pourra être amené à s'adapter aux prochaines évolutions attendues notamment par la Loi d'Orientation des Mobilités.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Dans l'esprit de ce qui précède :

**Monsieur Michel Lalande**

Préfet de la région Hauts-de-France,  
Préfet du Nord  
agissant au nom de l'État

d'une part

**Monsieur Xavier Bertrand**

Président du Conseil régional  
agissant au nom de la Région Hauts-de-France

**Monsieur Jean-René Lecerf**

Président du Conseil départemental du Nord  
Agissant au nom du Département du Nord

**Monsieur Jean-Claude Leroy**

Président du Conseil départemental du Pas-de-Calais  
Agissant au nom du Département du Pas-de-Calais

**Monsieur Damien Castelain**

Président de la Métropole européenne de Lille  
Agissant au nom de la Métropole de Lille

d'autre part

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification,

Vu le décret n°83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'État et les collectivités territoriales ou des personnes morales autres que les entreprises publiques et privées,

Vu la loi n° 201529 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral.

Vu les circulaires du Premier ministre N°5670-SG du 02 août 2013, N°5689-SG du 15 novembre 2013 et N°5730-SG du 31 juillet 2014 relatives à la nouvelle génération de contrats de plan État-Région,

Vu les circulaires de la Commissaire générale à l'égalité des territoires du 11 août 2014 et du 03 décembre 2014,

Vu le contrat de plan État-Région signé le 10 juillet 2015 entre le préfet et le président de la Région Nord-Pas-de-Calais,

Vu la délibération du Conseil régional N° 2019.02297, en date du 21 novembre 2019, portant approbation du projet et autorisant le Président à signer le présent avenant aux CPER 2015-2020,

## **Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Nord – Pas-de-Calais**

Vu la délibération du Conseil départemental du Nord N°DFCG/2019/247, en date du 16 décembre 2019, portant approbation du projet et autorisant le Président à signer le présent avenant aux CPER 2015-2020,

Vu la délibération du Conseil départemental du Pas-de-calais N°2019-540, en date du 16 décembre 2019, portant approbation du projet et autorisant le Président à signer le présent avenant aux CPER 2015-2020,

Vu la délibération de la Métropole européenne de Lille N°19 C 1131 en date du 13 décembre 2019, portant approbation du projet et autorisant le Président à signer le présent avenant aux CPER 2015-2020,

Vu l'avis du Directeur général des collectivités locales et l'accord donné au préfet de la région Hauts-de-France en date du 27 février 2020 de procéder à la signature du présent avenant aux CPER 2015-2020,

**Le contrat de plan entre l'État et la Région Nord-Pas-de-Calais, signé le 10 juillet 2015, est modifié comme suit :**

## **Sous-volet Routier**

L'avenant maintient l'équilibre de la programmation des investissements sur le réseau routier national qui a pour objectif :

- de finaliser le maillage des itinéraires structurants de la région en lien avec les projets des collectivités ;
- d'améliorer la desserte du territoire ;
- de poursuivre la requalification environnementale et réduire l'impact de la circulation routière sur l'environnement notamment en matière de qualité de l'air.

Il convient également de noter que concernant l'accessibilité à la métropole Lilloise, l'engagement pris par les partenaires dans la cadre du présent CPER est articulé par ailleurs avec des nouvelles actions inscrites dans le cadre du Schéma Directeur d'Agglomération et de Gestion du Trafic de la métropole permettant de donner une nouvelle impulsion pour favoriser les politiques multimodales sur ce territoire traduite par :

- le développement d'un système de gestion dynamique (gestion des accès, régulation dynamique des vitesses...) là où le réseau est le plus sollicité ;
- l'engagement d'une réflexion et la mise en œuvre d'actions sur des voies réservées en expérimentant notamment des voies dédiées au covoiturage et/ou aux transports en commun.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

**Présentation des opérations modifiées au CPER par le présent avenant**

Seules sont reprises les opérations modifiées par l'avenant. Le tableau financier en annexe reprend l'ensemble des opérations (les opérations non modifiées sont grisées).

**Contournement Sud-Est de Lille / Accessibilité lilloise**

*Descriptif :* Le projet de contournement Sud Est de Lille, infrastructure routière neuve de 13 km environ, vise à assurer, au sud de l'aéroport de Lille-Lesquin, le report du trafic poids lourds en transit de la partie terminale de l'autoroute A1 vers l'autoroute A27. Les réflexions menées conduisent à faire évoluer la réponse à l'objectif de gérer plus efficacement la congestion routière par une série d'opérations plus adaptées, à déployer dans la prochaine programmation. Cette stratégie a mûri à l'occasion des assises de la mobilité de la métropole européenne de Lille.

Elle s'appuie sur l'identification et le traitement des points noirs de congestions, qui concernent l'ensemble des axes de la métropole lilloise avec comme secteurs prioritaires le secteur des 4 Cantons, le secteur Seclin-Lesquin et l'échangeur d'Englos sur A25.

Ainsi, il est proposé de réorienter cette opération vers un programme de résorption des points de congestion. Une convention financière globale sera établie sur ce sujet des points de congestion.

La programmation intègre également, en lien avec la régulation du trafic (SDAGT) et le développement de systèmes de contrôles automatisés, une contribution aux études du programme **écobonus** qui vise à réduire les bouchons par l'attribution d'un péage positif ainsi qu'aux études dédiées à la **régulation des circulations en transit des poids lourds** en vue de programmer les investissements dédiés dans le prochain CPER.

Les conventions spécifiques à chaque programme d'étude préciseront les contributions des différents partenaires.

*Calendrier de réalisation envisagée :*

Date	Nature de l'opération
2019	Diagnostic de fonctionnement du nœud des 4 cantons
2020	Convention de cofinancement de l'étude du point de congestion des 4 cantons et de la régulation des circulations en transit des poids lourds
2021	Convention de cofinancement de l'étude des points de congestion (1,2 M€)

*Plan de financement :*

	État	MEL	TOTAL
Contournement Sud-Est de Lille / Accessibilité lilloise	1 M€	1 M€	2 M€

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

**Requalification environnementale de l'A1 :**

Descriptif : Cette opération a permis à la fois la requalification de l'assainissement longitudinal de l'A1 puis des travaux d'écrans anti-bruit à Vendeville, et enfin, objet du CPER actuel, des travaux de requalification de l'assainissement (fossés et bassins) qui visent à protéger les champs captants au niveau de Seclin d'une pollution de l'autoroute A1. Une première phase de travaux a été réalisée en 2018. Une deuxième, en cours de définition, est prévue en 2020.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2018	Première phase de travaux réalisée
2020	Deuxième phase de travaux

Plan de financement :

La première phase de travaux a fait l'objet d'une convention de financement qui a mobilisé le solde de la part État issue de la contractualisation précédente (1,7 M€ sur PDMI) et la totalité des parts État (0,8 M€) et MEL (1,7 M€) inscrites au présent CPER.

La deuxième phase de travaux sera donc financée sur une contribution complémentaire de l'État (0,5 M€) et de la MEL (0,1 M€) qui portent les contributions totales à :

	État	Crédits État valorisés	MEL	TOTAL
<b>Requalification environnementale de l'A1</b>	1,3 M€	1,7 M€	1,8 M€	4,8 M€

Il est à noter que ces financements ne sont pas à eux seuls suffisants pour réaliser l'intégralité de l'opération, qui doit être finalisée dans le cadre de l'échangeur de Templemars avec un financement à prévoir au prochain contrat de plan.

**A1 - Échangeur de Templemars**

Descriptif : Le ministre des transports a donné son accord de principe, par courrier du 12 novembre 2012, à la création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A1 qui trouvait sa principale justification dans l'objectif de desservir de nouvelles zones d'aménagement le long de l'autoroute A1.

Cependant, la conception de cet échangeur n'a pu être achevée en raison d'un défaut de stabilisation des voies nouvelles à créer par l'aménageur pour la desserte des zones d'activités (ZA) qui justifiaient cet échangeur.

De plus, dans le cadre de la révision générale du PLUi 2 de la MEL, l'extension et la création de nouvelles zones d'activités qui sont projetées pour partie, dans ce secteur, sur des terrains dépositaires de champs captants, ré-interroge le projet de création de cette infrastructure.

Cet échangeur n'avait pas vocation à résoudre la congestion routière dans ce secteur. Par ailleurs, les études amont menées par la DIR Nord et la DREAL confirment l'opportunité d'étudier en parallèle le traitement du point de congestion entre les deux échangeurs de Lesquin et de Seclin et des mesures de régulation dynamique du trafic à réaliser.



## Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Nord – Pas-de-Calais

Il est donc proposé de compléter le programme de l'échangeur par un programme d'études du point noir de congestion sur le secteur cofinancé à parité par l'État et la MEL.

### Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2012	Accord de principe de l'État de réaliser un échangeur à Templemars
2019	Études d'opportunités en cours sur l'échangeur et études des solutions parallèles de traitement de la congestion sur ce secteur de l'A1
2020	Décision sur un parti d'aménagement en vue d'une intégration dans le prochain CPER Convention de cofinancement de l'étude du point de congestion et du parti d'aménagement
2021	Convention de cofinancement de réalisation d'une première tranche de travaux
2022	Premiers travaux d'aménagements à poursuivre sur la prochaine programmation

### Plan de financement

Le projet d'aménagement étant redimensionné par rapport à l'option d'origine, le financement à inscrire au CPER est réduit de 15 M€ à 5 M€, qui se répartissent selon le plan suivant :

	État	MEL	TOTAL
Échangeur de Templemars Point de congestion Seclin	1 M€	4 M€	5 M€

### **Présentation des opérations prises en charge dans le cadre du Schéma Directeur d'Agglomération et de Gestion du Trafic articulé avec le présent CPER**

#### **Régulation des vitesses et accès et étude voies réservées covoiturage et transport collectifs (accessibilité Lilloise)**

Descriptif : La DIR Nord accélère son programme de déploiement des outils **de régulation des vitesses et des accès** ainsi que de l'information voyageurs sur les itinéraires alternatifs. Ces dispositifs de gestion de trafic s'inscrivent dans le système "Allegro" de gestion de trafic, auquel la MEL contribue au titre de l'information aux accès. Ils ont vocation à être étendus ultérieurement dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur d'agglomération de gestion de trafic (SDAGT) couvrant la métropole lilloise et l'ex bassin minier, dont les études démarrent.

Les financements de l'État à ce titre sont sollicités au travers de crédits nationaux délégués à la DIR Nord. Ils ont fait l'objet d'une annexe au précédent CPER dotée d'une enveloppe de 25 M€ pour la période 2015-2023 (coût de l'information aux accès : 3,4 M€).

En parallèle, cette stratégie est complétée par le **déploiement d'outils de régulation des usages** : mise en place d'un système de circulation à grandes mailles pour la gestion de crise et intégrant la réflexion sur le transit PL (coût des dispositifs d'information : 6,3 M€) en lien avec les autorités belges, évaluation de l'expérimentation d'une limitation à 70km/h de la vitesse sur le périphérique lillois, mise en place de la circulation différenciée en cas de dépassement des seuils de pollution, réflexions sur le dispositif de contrôle de la **Zone de Faible Émission de la MEL**.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

De plus, dans le cadre des suites données aux assises de la mobilité de la métropole lilloise, la DIR Nord a identifié, en partenariat avec la MEL une liste de sites permettant d'envisager la réalisation de **voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs**. Il importe de rappeler que l'étude de la mise à 2x3 voies de l'A25 intègre un scénario étudiant l'opportunité et la faisabilité de la création d'une voie réservée au covoiturage, opération qui demeure au CPER dans le cadre de cet avenant.

Deux nouveaux secteurs sont désormais identifiés : le secteur de l'A22 au Nord de Lille au titre des transports en commun et le secteur de l'A1 à partir de Carvin jusqu'à Lille pour le covoiturage. La réussite de ces projets sera conditionnée à un enrichissement de l'offre disponible en transports en commun et à la création d'infrastructures d'accueil des covoiturants et de mesures incitatives par les autorités organisatrices de la mobilité -AOM- (MEL).

De même, cette étude pourra permettre de revisiter le projet de voie dédiée au transport en commun sur l'A23 qui avait été étudié par le Département du Nord pour des liaisons interurbaines ciblées avant le transfert de compétence au Conseil régional.

Calendrier des principales réalisations envisagées :

Date	Nature de l'opération
2016	Mise en service de la régulation des vitesses et accès sur l'A 25 entre Méteren et Englos
2018	Mise en service de la régulation des accès sur l'A22
2019	Extension de la régulation de la vitesse sur l'A 25 jusqu'au boulevard périphérique sud (3 M€) Expérimentation de la limitation à 70km/h sur une partie du périphérique lillois
2020	Régulation des vitesses sur l'A 22 (5,2 M€) Information aux accès du réseau structurant première tranche
2020	Détermination des sites de voies dédiées définition d'un programme de travaux en vue d'une expérimentation de voie réservée aux transports collectifs sur l'A 22
2021	Régulation des vitesses (2021) et des accès (2022) sur l'A1 (6,8 M€) 2 <sup>e</sup> tranche de l'information aux accès sur l'agglomération de Lille
2021	Régulation des PL en transit en grandes mailles
2021	Lancement des études de faisabilité et des conventions financières de réalisation des autres sites dédiés identifiés (1 M€) Etude et validation d'une section test de voie réservée covoiturage sur l'A1
2022	Mise en service d'une expérimentation de voie réservée aux transports collectifs sur un premier tronçon de l'A 22 (1 M€)
2022	Étude de la Régulation des vitesses sur l'A23 (à partir de 2022 - conditionné au traitement préalable du point noir des 4 Cantons, 52 M€)

Plan de financement

Régulation des vitesses et accès, études voies dédiées covoiturages et transports collectifs, régulation grandes mailles	État (enveloppe dédiée SDAGT)	Région	MEL	TOTAL
	31,2 M€	3 M€	6,1 M€	40,3 M€

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

**Autres opérations modifiées au CPER par le présent avenant**

**A 21 - Échangeur de Denain : Subvention à la Communauté d'Agglomération des Portes du Hainaut**

*Descriptif* : La participation de l'État à cet échangeur, a été actée dans le cadre de l'Engagement pour le renouveau du Bassin Minier à hauteur de 2 M€.

La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement est assurée par la Communauté d'Agglomération des Portes du Hainaut qui souhaite démarrer les travaux avant la fin de l'année 2019.

*Calendrier de réalisation envisagée* :

Date	Nature de l'opération
2018	Étude
Fin 2019/début 2020	Démarrage des travaux

*Plan de financement* : L'État et la Région apporteront chacun une subvention forfaitaire, indépendante du coût final de l'opération, à savoir :

	État	Région	TOTAL
Subvention Échangeur de Denain	2 M€	1 M€	3 M€

**Mise à 2x2 voies de la RN2 – section centrale entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge :**

*Descriptif* : Cette opération est située entre la section Hautmont-Beaufort mise en service en 2011 et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui sera mis en service en 2025. L'objectif affirmé dans le PACTE est de démarrer les travaux en 2025, juste en continuité avec la réalisation du contournement d'Avesnes-sur-Helpe.

*Calendrier de réalisation envisagée* :

Date	Nature de l'opération
2019/2020	études et acquisition foncières
2020/2022	études techniques et environnementales
2025	Démarrage des travaux

*Plan de financement* :

	État	Région	TOTAL
Mise à 2x2 voies de la RN2 – section entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge	1,25 M€	1,25 M€	2,5 M€

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

**Études de la mise à 2x2 voies de la RN42**

Les études préalables à la DUP sont en cours sur cette opération, en vue d'une enquête publique en 2021. Des acquisitions foncières sont envisagées en fin de CPER. Les financements mobilisables sur cette opération ont été ramenés à 4,45 M€.

Date	Nature de l'opération
2018	Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique
2021/2022	Premières acquisitions foncières

Plan de financement :

	État	TOTAL
Études de la mise à 2x2 voies de la RN42	4,45 M€	4,45 M€

**Contournement de Maubeuge**

Le Contournement Nord de Maubeuge constitue une opération routière longue de 12,70 km, dont la réalisation peut être décomposée en 3 phases :

- la phase 1 permettant d'assurer la liaison à 2x2 voies entre la RD 649 ouest (en provenance de Valenciennes) et le contournement Sud-Ouest de Maubeuge (RN 2) ;

- la phase 2 permettant de relier cette première phase à la RN 2 au Nord (route de Mons à Maubeuge) ;

- la phase 3 permettant de relier la RN 2 à la RD 649 à l'Est (vers Jeumont et Charleroi).

Il contribue à assurer la continuité de l'aménagement sur la RN2 dans le cadre des projets de mise à 2x2 voies. Le coût total de cette opération est estimé à 122,50 M € TTC, dont 48,50 M € TTC pour la phase 1.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2 <sup>e</sup> trimestre 2020	Dépôt du dossier d'enquête publique (phases 1, 2 et 3), d'autorisation environnementale et d'enquête parcellaire (phase 1)
Fin 2020	Lancement de l'enquête publique conjointe (DUP, autorisation environnementale phase 1 et enquête parcellaire)
Été 2021	arrêté de DUP et autorisation environnementale
2020-2021	réalisation des acquisitions foncières / dégagement des emprises phase 1
Automne 2021	démarrage des travaux de la phase 1, pour une durée estimée entre 3 et 4 ans

Plan de financement :

Contournement Maubeuge	État	Région	CD 59	TOTAL
	10 M€	4,9 M€	25,1 M€	40 M€

## **Sous-volet Fluvial**

Le CPER poursuit la construction de la liaison à grand gabarit entre la Seine et l'Escaut sur tout le réseau structurant européen défini au RTE-T. Il complète le financement des grands projets nationaux de Canal Seine-Nord Europe et MAGEO (Mise à gabarit de l'Oise). Le CPER contribue ainsi à permettre à la région des Hauts-de-France de tirer le meilleur parti des opportunités de report modal et d'emplois que ce projet rend possibles. Le présent avenant confirme la stratégie menée :

- mettre à gabarit Va+ (avec alternat) le canal de Condé à Pommerœul, la Lys Mitoyenne et la Deûle ;
- augmenter la disponibilité du réseau, par la mise en place de la télégestion des ouvrages du réseau grand gabarit avec en préalable la fiabilisation des écluses de Don, Grand Carré et Denain ;
- assurer des conditions de navigation en toute sécurité, par le confortement de certaines sections de biefs pour éviter que les berges se dégradent sous l'effet d'un batillage accru par le trafic croissant, et réduisent la largeur du chenal navigable ;
- garantir une exploitation commerciale optimisée et sécurisée de bateaux de plus en plus longs, par la réalisation de bassins de virement et de zones d'attentes notamment ;
- étudier le doublement et l'allongement des écluses, en particulier de la branche vers Dunkerque, qui à la différence des autres branches ne dispose d'aucun itinéraire alternatif, en cas de problème d'exploitation d'une écluse.

Cet avenant reprend des modifications de 3 ordres :

1) l'une pour affermir le financement de l'opération de remise en navigation et de recalibrage du canal de Condé à Pommerœul actant la participation de la Région Wallonne ;

2) l'autre pour pérenniser le projet de réouverture du Canal de la Sambre à l'Oise, concourant à la remise en navigation de l'axe Sambre. Par ailleurs, a été actée en dehors du CPER une aide à la reconstruction du pont mobile de Vadencourt en cours d'études. Le Département de l'Aisne a reçu un cofinancement de VNF pour 300 k€, ainsi que de l'État et la Région pour 150 k€ chacun, pour la réalisation de cet ouvrage estimé à 1,1 M€.

**3) enfin, le présent avenant intègre, compte tenu de l'avenant n°3 au Grant Agreement, le redéploiement des crédits européens dans les aménagements de la liaison de la Seine à l'Escaut prévus au CPER.**

Dans le cadre de l'avenant 3 au Grant Agreement, seules les opérations<sup>1</sup> susceptibles de faire l'objet de travaux substantiels dans la période (travaux réalisés et dépenses mandatées avant fin 2022) ont été considérées comme éligibles par la Commission Européenne. Si les travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle ne remplissaient pas ces conditions, toutes les autres opérations cofinancées par l'État et la Région Hauts-de-France, ont été retenues pour une participation européenne à hauteur de 40 % du montant HT des travaux (pour mémoire, les études étaient déjà financées à hauteur de 50 % du montant HT). En revanche, certaines opérations exclusivement financées par VNF, n'ont pas été retenues (défenses de berges notamment).

Ainsi, l'intégration des conséquences de l'avenant n°3 au Grant Agreement, permet de confirmer les calendriers de réalisation des opérations du CPER relevant de la liaison Seine-Escaut, et d'accompagner la prolongation du CPER à 2022, sans financement complémentaire de la part de la Région ni de l'État. En définitive, les crédits européens supplémentaires bénéficient au même niveau à l'État et à la Région. Les opérations de développement engagées sont confirmées : recalibrage de la Deûle (achèvement) et de la Lys mitoyenne (achèvement des travaux de recalibrage, hors dragage), remise en navigation et recalibrage du canal de Condé-Pommerœul. Les priorités exprimées par la Région sont prises en comptes et renforcées, puisque le présent avenant prévoit un engagement à un niveau plus significatif, des travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, et la conduite à un rythme ambitieux des études de doublement / allongement des écluses, en priorité pour l'écluse de Fontinettes et l'axe Dunkerque-Escaut.

---

<sup>1</sup>Parmi les opérations initialement proposées par VNF dans le cadre de la candidature au MIE 2014-2020 (en février 2015), mais non retenues au titre du financement des travaux.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

**Présentation des opérations modifiées par le présent avenant**

Seules sont reprises les opérations modifiées par l'avenant, présentées dans un ordre privilégiant des regroupements cohérents. Le tableau financier en annexe reprend l'ensemble des opérations (les opérations non modifiées sont grisées).

**Opération : Recalibrage de la Deûle (achèvement)**

Descriptif :

Les études et travaux prévus consistent en des travaux complémentaires de défense de berge et des travaux de dragage portant sur les biefs de Comines, de Quesnoy-sur-Deûle et de Grand Carré. La majeure partie des défenses de berges, incluant le confortement de certains ponts, a été réalisée. Préalablement au dragage, des travaux de confortement seront réalisés au niveau des ponts de la RD57, de Wambrechies, de l'Abbaye et de Dunkerque. Tous ces travaux permettront d'achever la mise au gabarit à 3 000 t de la Deûle à la fin de la période.

De façon connexe, le périmètre de dragage comprend le bassin de virement de Lomme, ce qui permettra d'améliorer notamment l'accessibilité du Port de Lille et la fluidité du trafic, en facilitant les manœuvres des bateaux sur cet axe fréquenté.

Le coût d'objectif de l'opération a fait l'objet d'une ré-évaluation à la hausse, de 12,42 M€ (maquette initiale) à 27,94 M€. Le surcoût de 15,52 M€ s'explique essentiellement (à hauteur de 14,9 M€) par le renchérissement des opérations de dragage et du coût de gestion à terre des sédiments, directement issu des évolutions réglementaires (ICPE et procédures environnementales).

In fine, le présent avenant permet d'assurer le financement de l'opération, permettant de terminer le recalibrage à l'horizon de fin 2022.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
Décembre 2022	Fin prévisionnelle des travaux

Plan de financement :

	État	Région	RTE-T	TOTAL
Recalibrage de la Deûle	3,64 M€	14,96 M€	9,35 M€	27,95 M€

**Opération : Réouverture à la navigation du Canal de Condé à Pommerœul**

Descriptif :

Le canal de Condé à Pommerœul est un maillon essentiel de la liaison fluviale Seine-Escaut. Il permet de créer une liaison directe entre le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, en France, et le canal du Centre, en Wallonie pour les bateaux de 3000 tonnes. La remise en navigation améliorera significativement la compétitivité du mode fluvial, de l'Escaut vers le canal du Centre et la Meuse (Mons, Charleroi, Namur, Liège), et au bénéfice du port fluvial de Bruay-Saint-Saulve.

Cette opération connaît deux évolutions successives, dont le présent avenant intègre la synthèse :

- une évolution des contributions de l'État, du Conseil régional et de la Wallonie actée en 2016, encadrant la participation financière de la Région Wallonne au projet.

- la prise en compte de l'aide significative de l'Union européenne, apportée dans le cadre de l'avenant n°3 au Grant Agreement, qui garantit le financement de l'opération en vue de la réouverture du canal à la navigation à l'horizon de fin 2022.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

En définitive, le présent avenant permet d'inscrire l'objectif de remise en navigation dans le cadre du CPER 2015-2022. Un volume résiduel de travaux restera nécessaire sur le prochain CPER (garage d'écluse, aménagement paysager des berges, chemins de services, ressuyage et aménagement des sites de gestion des sédiments, etc.), ce qui explique que le montant ajusté au plan de financement (59.84 M€) reste en-deça du coût objectif du projet (77,32 M€ inscrits à la maquette initiale du CPER). La finalisation de l'opération aura vocation à être soutenue dans le cadre du prochain CPER.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2017	Début des travaux (aménagement des sites de gestion des sédiments, pont de St-Aybert, aménagement de zones humides)
2022	Fin des travaux de recalibrage, réouverture du canal à la navigation
2023-2027	Aménagements consécutifs : berges, zone de stationnement, sites de gestion des sédiments... (NB : pour partie sur le prochain CPER)

Plan de financement :

Canal Condé Pommerœul	État	Région	Région Wallonne - autres	RTE-T	TOTAL
	3,91 M€	16,10 M€	20,88 M€	18,95 M€	59,84 M€

**Opération : Recalibrage de la Lys mitoyenne**

Descriptif :

L'opération d'aménagement de la Lys mitoyenne nécessite des travaux d'élargissement et d'approfondissement afin de permettre l'inscription d'un rectangle de navigation adéquat aux unités cibles de gabarit classe Va européenne.

Cette opération de recalibrage consiste donc essentiellement à une augmentation du gabarit de la voie par un élargissement et un approfondissement, soit des travaux de terrassement, de reconstitution de berges et de dragage. Le projet prévoit également la création d'un bassin de virement ainsi que la création d'une zone de stationnement, d'une zone de croisement pour la gestion des alternats des grands navires et six zones d'attentes.

En tant que mesure d'accompagnement du projet, les sites de Comines et Menin seront également aménagés afin de permettre la franchissabilité piscicole. Les incidences environnementales résiduelles font l'objet de mesures compensatoires (renaturation de bras morts et d'un ancien site de gestion des sédiments).

Compte tenu de son contexte transfrontalier, ce projet est porté via 3 maîtrises d'ouvrages spécifiques, chacune réalisant respectivement l'intégralité des travaux sur une section de la Lys mitoyenne, au-delà des limites frontalières (section 1 : VNF ; section 2 : Région Wallonne ; section 3 : Région Flamande).

Le recalibrage de la Lys mitoyenne était inscrit au Grant Agreement dans sa version initiale (financement européen à hauteur, respectivement, de 50 % et 40 % du montant HT des études et des travaux), pour la période 2015-2020. L'avenant n°3 au Grant Agreement permet essentiellement d'étendre la validité de ce financement à fin 2022, accompagnant ainsi le planning de réalisation des travaux.

Le présent avenant au CPER 2015-2022 consacre cette temporalité et permet de garantir la réalisation de l'ensemble des travaux de recalibrage de la section 1 (sous maîtrise d'ouvrage VNF) à fin 2022, ainsi que le démarrage des travaux de dragage. La finalisation de l'opération aura vocation à être soutenue dans le cadre du prochain CPER.

Par ailleurs, le montant ajusté au plan de financement (45.43 M€, contre 46,15 M€ inscrits à la maquette initiale du CPER), s'explique par l'évolution à la baisse du coût des études. Le montant des

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

travaux pour la période considérée reste inchangé (44,10 M€). Ce montant comprend à la fois les travaux de la section 1 (sous maîtrise d'ouvrage française) ainsi que la participation française aux travaux sous maîtrise d'ouvrage des régions wallonne (section 2) et flamande (section 3).

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
21 mai 2019	Obtention des autorisations réglementaires pour le territoire français
2019 – 2022	Travaux de recalibrage (section 1), mesures compensatoires et d'accompagnement
2020-2027	Travaux des sections belges
2021-2027	Travaux de dragage (NB : pour partie sur le prochain CPER)

Plan de financement :

Recalibrage de la Lys mitoyenne	État	Région	Région Wallonne	RTE-T	TOTAL
	5,17 M€	20,67 M€	6,61 M€	12,98 M€	45,43 M€

**Opération : Aménagement de l'écluse de Quesnoy (travaux)**

*(pour mémoire : études inscrites à l'opération « études AVP doublement écluses Fontinettes et allongement écluse de Quesnoy », traitée au paragraphe suivant)*

Descriptif :

L'accroissement de la capacité du site de Quesnoy-sur-Deûle, goulet d'étranglement du trafic entre le Nord Pas-de-Calais et la Belgique avec une écluse limitée à 110 m (alors que l'ensemble des autres écluses du réseau à grand gabarit du Nord Pas-de-Calais est à 143 m) est indispensable à moyen terme.

En aval de l'écluse, le projet de recalibrage de la Lys mitoyenne permettra d'aménager la section entre Deûlemont et Halluin à la classe Va, permettant la navigation en alternat d'unités plus importantes jusqu'à 185 m de long. L'option initiale d'accroissement prévoyait le doublement de l'écluse actuelle avec un deuxième sas aux caractéristiques du gabarit Vb. La solution d'allongement de l'écluse existante à 144 m résulte des réflexions issues du comité technique de la mission Pauvros comme piste d'économie du projet Seine Escaut. Dans le cadre du présent CPER, une étude d'allongement de l'écluse actuelle à 144 m a ainsi été menée. Le projet ainsi arrêté comprend, outre les travaux principaux (terrassement, génie civil et vantellerie), des mesures environnementales relevant de la compensation ou de l'accompagnement (passe à poisson et renaturation), des garages d'écluse, et des équipements (station de pompage, production d'hydroélectricité).

Les travaux sont estimés à 35 millions d'euros contre 14.47 millions d'euros inscrits à la maquette initiale du CPER 2015-2020. Par ailleurs, l'avancement des études ne permettait pas d'engager les travaux principaux avant 2020 (procédures réglementaires courant 2020). Une décision d'approbation ministérielle du dossier AVP est en cours.

Le présent avenant au CPER 2015-2022, prévoit une augmentation des engagements à hauteur de 21 M€. Il permet d'engager la réalisation des mesures compensatoires et d'une première tranche des travaux principaux (défenses de berges en amont et aval de l'écluse, terrassement, génie civil). Le reste des travaux aura vocation à être inscrit au prochain CPER. A la transition entre deux CPER, il sécurise ainsi les conditions financières permettant de ne pas retarder le démarrage de l'opération, une fois l'ensemble des autorisations réglementaires obtenues.



**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

<b>Date</b>	<b>Nature de l'opération</b>
2019-2020	Engagement des procédures réglementaires (fin des études)
2021	Date prévisionnelle d'engagement des marchés de travaux

Plan de financement :

	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>RTE-T</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Aménagement de l'écluse de Quesnoy (travaux)</b>	2,46 M€	9,84 M€	8,7 M€	21 M€

**Opération : Études AVP doublement de l'écluse Fontinettes et aménagement de l'écluse Quesnoy**

Descriptif :

*Études d'aménagement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle :*

Les études comprennent la réalisation des études techniques de niveau Avant Projet et Projet ainsi que toutes les études réglementaires, études d'impact et études permettant d'obtenir les autorisations Loi sur l'eau. Elles comprennent également les essais de fonçage de palplanches, permettant de vérifier la validité des hypothèses géotechniques.

Ces études sont sur le point d'être terminées. Le dossier d'autorisation environnementale du projet sera déposé pour une instruction réglementaire courant 2020.

La maquette initiale du CPER avait fortement sous-estimé le montant des études (0,25 M€ initialement, ré-évalué à 1,1 M€). Le présent avenant a pour effet de compléter le financement initial.

*Études de doublement de l'écluse des Fontinettes :*

Les études comprennent la réalisation des études de faisabilité, l'élaboration du programme, les études préliminaires afin de pouvoir ensuite réaliser les études d'avant projet.

Suffisante pour la période 2015-2020, l'enveloppe financière prévue à la maquette initiale du CPER (1,5 M€) est insuffisante à accompagner la poursuite du projet, dans le contexte d'une prolongation du présent CPER à 2022. Le besoin complémentaire est estimé à 3,5 M€ pour la période 2021-2022, permettant d'engager les premières tranches des marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Dans le cadre du présent avenant, il est proposé de porter le montant de ces études à hauteur de 4 M€, permettant de réaliser les études préliminaires et d'engager les études d'avant-projet ainsi qu'une première étape de concertation préalable. La poursuite des études (avant-projet de la solution retenue, projet, études environnementales, dossiers réglementaires, etc.) aura vocation à être inscrite dans le cadre du prochain CPER.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

<b>Date</b>	<b>Nature de l'opération</b>
Fin 2019	Date prévisionnelle de fin des études pour l'allongement de l'écluse de Quesnoy (engagement des procédures réglementaires début 2020)
2022	Date prévisionnelle de la fin des études préliminaires (EP) pour le doublement ou l'allongement de l'écluse des Fontinettes

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Plan de financement :

Études AVP doublement Fontinettes et allongement Quesnoy	État	Région	RTE-T	TOTAL
	0,61 M€	2,49 M€	2 M€	5,10 M€
<i>Dont études Quesnoy</i>	<i>0,15 M€</i>	<i>0,62 M€</i>	<i>0,33 M€</i>	<i>1,10 M€</i>
<i>Dont études Fontinettes</i>	<i>0,46 M€</i>	<i>1,87 M€</i>	<i>1,67 M€</i>	<i>4 M€</i>

**Opération : Travaux fiabilisation écluse des Fontinettes**

Descriptif :

L'écluse des Fontinettes située sur le canal à grand gabarit de Neufossé, et intégrée à la liaison Dunkerque Escaut est d'un intérêt majeur pour le transport de marchandises puisqu'elle permet d'assurer les liaisons avec le Grand Port Maritime de Dunkerque. Des opérations de modernisation et de restauration lourdes ont eu lieu par le passé pour améliorer son exploitation et sa maintenance ou pour traiter les avaries importantes et intervenir sur les désordres constatés.

L'objet de cette opération porte principalement sur la partie mobile en acier de la porte aval afin d'une part assurer la disponibilité de l'écluse à court et moyen termes en réalisant des actions de modernisation et d'autre part de moderniser les méthodes d'exploitation.

La solution privilégiée pour la station de pompage de Batavia a dû être abandonnée en raison des conditions de garantie exigées par Arc International pour traverser son site industriel. Une étude de solutions alternatives va être engagée par VNF.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2015	1 <sup>er</sup> chômage de régénération de l'écluse de Fontinettes
2019	2 <sup>nd</sup> chômage de régénération de l'écluse de Fontinettes
2020	Nouvelle étude préliminaire sur la station de pompage de Batavia
2021-2022	Etudes d'avant-projet et projet – station de pompage de Batavia

Plan de financement :

Travaux fiabilisation écluse des Fontinettes	État	Région	RTE-T	TOTAL
	0.72 M€	2.9 M€	0.76 M€	4.38 M€

**Études de doublement ou d'allongement des écluses, par axes (entre Dunkerque et Cuinchy, sas d'écluses du Douaisis, écluses hors axe Dunkerque-Cuinchy)**

Descriptif :

Ces opérations consistent en la réalisation d'études relatives au doublement et/ou à l'allongement des écluses, selon 4 périmètres :

- Axe entre Dunkerque et Cuinchy (reliant le GPMD au réseau Seine-Escaut, et vulnérable du fait de l'absence d'itinéraire de substitution en cas d'incident ou de chômage sur les écluses – non doublées)
- Ecluses du Douaisis (disposant déjà de double sas de 144m)

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

- Axe Sensée – Escaut et axe Deûle – Lys (regroupés, au sens du CPER, en une seule opération d'études en raison la complémentarité de ces 2 axes, reliant le réseau RTE-T nord-européen au futur canal Seine-Nord-Europe)

Elles comprennent des études de faisabilité, socio-économiques, de définition de programme, préliminaires, et doivent progressivement permettre d'établir une vision globale des enjeux et des priorités, en vue d'une programmation plus fine pour les prochains CPER. Certaines études pourront être avancées jusqu'à l'avant-projet, ainsi que l'engagement des études réglementaires nécessaires. Les études portant sur l'axe Dunkerque-Cuinchy seront menées de manière prioritaire.

Incidence de l'avenant : le présent avenant au CPER 2015-2022 confirme la réalisation des études et ajuste le détail des participations financières.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2021	Date prévisionnelle de rendu des études socio-économiques
2020	Date prévisionnelle de lancement du marché de maîtrise d'œuvre pour les études préliminaires
2021	Date prévisionnelle des études préliminaires

Plan de financement des 3 opérations :

	État	Région	RTE-T	Autres	TOTAL
<b>Etudes de doublement écluses entre Dunkerque et Cuinchy</b>	0,30 M€	1,22 M€	1,080 M€	1,90 M€	4,5 M€
<b>Etudes d'allongement des sas du Douaisis</b>	0,06 M€	0,23 M€	0,21 M€	2,5 M€	3 M€
<b>Etudes de doublement écluses du Grand Gabarit (hors axe Dunkerque - Cuinchy)</b>	0,07 M€	0,28 M€	0,25 M€	0,9 M€	1,5 M€

**Opération : Bassin de virement à Arques**

Descriptif :

Afin de favoriser une exploitation commerciale optimisée et sécurisée de la plate-forme multimodale d'Arques, l'objectif initial du projet consiste à créer un bassin de virement à proximité de cette plate-forme, en réponse à un besoin nouveau lié à l'évolution de la taille des bateaux.

Suite aux études préliminaires, le scénario 2 a été retenu (bassin circulaire de 170m de diamètre, avec berges verticales) ; il permet la manœuvre de virement dans des conditions difficiles (vent fort, intempéries) tout en préservant les rives. Hors acquisitions foncières, le montant des travaux est estimé à 11 500 000 euros TTC.

Afin de préciser la pertinence du projet et de mener une réflexion sur l'optimisation du projet (tracé), deux études complémentaires ont été conduites : une étude socio-économique du niveau de trafic sur le site du quai d'Arques, ainsi qu'une étude de trajectographie avec objectif de minimiser l'emprise du projet.

Ces deux études ont conclu à la non-pertinence du projet sur ce site, en l'état. En effet, l'optimisation du tracé n'a pas permis de réduire l'emprise du bassin et donc les volumes de terrassement. De plus, les niveaux de trafics actuels sont faibles sur la plate-forme multimodale d'Arques. Cependant la montée en puissance prévisible des bateaux de gabarit Va+ (135 m) et les perspectives de développement la plate-forme multimodale d'Arques (notamment concernant les containers) pourraient relancer le projet sur un autre site.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

La demande d'un bassin de virement sur le secteur est prise en compte dans les réflexions en cours sur les bassins de virement présents sur le réseau, au sein d'un Schéma directeur. Le site du port de Béthune serait une alternative envisageable.

Ainsi, malgré l'abandon du projet de bassin de virement d'Arques, le besoin reste étudié dans le cadre du projet de schéma directeur des bassins de virement sur le réseau à grand gabarit (même si ces études ne sont pas intégrées à la maquette du CPER, faute d'augmentation de l'enveloppe).

Incidence de l'avenant : le présent avenant a pour objet d'ajuster le montant alloué à cette opération, en cohérence avec les études réalisées avant abandon du projet.

En dehors du cadre financier du CPER, sont menées les études du projet de bassin de virement du bief Bruay-Fresnes (Escaut) et les études préliminaires pour le schéma directeur des bassins de virement sur le réseau à grand gabarit.

Plan de financement :

	État	Région	RTE-T	TOTAL
<b>Bassin de virement à Arques</b>	0,03 M€	0,12 M€	0,10 M€	0,25 M€

**Opération : Réalisation de 10 zones d'attente**

Descriptif :

Afin de répondre aux besoins croissants liés à une augmentation du trafic et en prévision en particulier des unités de plus de 110 m, la création et le redimensionnement de zones d'attente s'avèrent indispensables. En effet il sera nécessaire, pour assurer un écoulement satisfaisant tant au niveau des écluses qu'au niveau de zones d'alternats ponctuels, d'accroître les capacités des zones d'attente existantes ou d'aménager des zones d'attente nouvelles. Une dizaine de zones d'attente ont été pressenties pour être créées ou redimensionnées dans le cadre du présent CPER. L'avancement des études montre un coût plus important de chacun des projets, qui ne permettra pas d'atteindre un objectif quantitatif aussi élevé compte tenu de l'enveloppe financière prévue.

Une étude d'écoulement de trafic a été lancée sur l'ensemble du réseau afin de hiérarchiser les besoins. Un schéma directeur des zones d'attentes a fait l'objet d'étapes de concertation avec les usagers et la Région, notamment par le biais des comités de pilotage techniques.

Le présent avenant a pour incidence de baisser le financement alloué à cette opération, afin d'accorder le temps nécessaire à la poursuite des études d'avant-projet et des concertations permettant de hiérarchiser la programmation ; les travaux étant limités à un nombre restreint de zones d'attentes dont les travaux pourront être engagés d'ici 2022.

Cela permet par ailleurs un redéploiement de la participation financière de la Région, pour abonder le financement des travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle et maintenir celui des études de doublement/allongement des écluses.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018-2019	Etablissement et validation du schéma directeur des zones d'attentes
2020-2022	Etudes préliminaires et d'avant-projet des zones prioritaires

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Plan de financement :

	État	Région	RTE-T	TOTAL
<b>Réalisation de 10 zones d'attente</b>	0,16 M€	0,65 M€	0,57 M€	1,38 M€

**Opération : Préparation de la mise en place de la télégestion des écluses – régénération des écluses de Don, Grand Carré et Denain**

Descriptif :

La restauration des écluses de **Don, Denain et Grand-Carré (Lille)** est indispensable pour maintenir le niveau actuel de fiabilité sur l'ensemble du réseau et les rendre compatibles non seulement avec une future télégestion à distance, mais également avec leur utilisation future soutenue compte tenu de l'augmentation du trafic.

Ces opérations connaissent des surcoûts liés à des aléas en phase chantier et à une augmentation du coût du projet de Denain (évacuation et terrassement du terre-plein de l'écluse, afin de résorber les phénomènes de gonflement auxquels il est soumis).

Incidence de l'avenant : le présent avenant a pour objet d'intégrer les coûts réels de ces opérations et actualise les perspectives de réalisation des travaux.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018	Travaux de régénération de l'écluse de Don
2019	Travaux de régénération de l'écluse de Grand Carré
2021-2022	Période prévisionnelle pour la régénération de l'écluse de Denain

Plan de financement :

	État	RTE-T	TOTAL
<b>Préparation de la mise en place de la télégestion : régénération de 3 écluses</b>	21,68 M€	10,96 M€	32,64 M€

**Opération : Défenses de berges à Goelzin**

Descriptif :

La régénération de ces défenses de berges sera effectuée de telle manière que les nouveaux ouvrages soient dimensionnés pour être compatibles avec un recalibrage futur des sections permettant d'accroître les performances du réseau (défenses de berge compatibles avec un approfondissement du canal permettant le dégagement d'un rectangle de navigation compatible avec une circulation des convois de gabarit Vb). L'opération comprend la création d'une zone de stationnement de près de 450 m de long permettant également un usage comme quai léger de chargement/déchargement.

Le présent avenant a pour objet d'actualiser le coût de la phase 2 de l'opération, compte tenu des montants des travaux réalisés ; il inclut également la phase 3 à hauteur de 1,5 M€, dans la mesure où les travaux correspondants (confortement du pont de Férin, défense de berge en rive gauche au droit des 4 canaux) peuvent être engagés en 2021-2022.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2020	Travaux de terrassement, voirie, équipements de la zone de stationnement
2020-2023	Engagement des études et travaux de la phase 3 (pont et défenses de berges)

Plan de financement :

	État	RTE-T	TOTAL
Défenses de berges à Goeulzin	5,97 M€	2,74 M€	8,71 M€

**Opération : Défenses de berges sur Aire Neufossé**

Descriptif :

Il est envisagé d'améliorer les conditions de navigation, dans un contexte d'évolutions du trafic et de distribution de cale, pour les secteurs les plus contraints, en particulier les sections courbes pour lesquelles les surlargeurs nécessaires au croisement de bateaux de gabarit Va seront mises en place. Cette opération n'a pas été retenue dans le cadre de l'avenant 3 au Grant Agreement (au-delà des 0,51 M€ déjà réalisés dans les études). Sa programmation est maintenue mais s'échelonne sur une durée plus longue, avec une première tranche d'engagement avant 2022.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018	Fin des études projet
2021-2022	Période prévisionnelle d'engagement de la 1ère tranche de travaux

Plan de financement :

	État	RTE-T	TOTAL
Défenses de berges sur Aire Neufossé	4,34 M€	0,36 M€	4,70 M€

**Opération : Canal de la Sambre à l'Oise**

Descriptif :

Voie d'eau structurante et transfrontalière, la Sambre présente des atouts non seulement économiques et écologiques mais également patrimoniaux, touristiques et culturels. Bien que de petit gabarit, la réouverture de la Sambre lui permet de valoriser ses atouts majeurs dans le développement du tourisme fluvial et dans les alternatives au transport par poids-lourds, en particulier dans le transport des pondéreux tels que les granulats extraits des nombreuses carrières du territoire. Le complément au CPER décidé dans le cadre du Pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois-Thiérache permet de pérenniser ce projet.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

<b>Date</b>	<b>Nature de l'opération</b>
Fin 2018	Début des travaux
2021	Mise en service

Plan de financement :

	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>CD02</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Canal de la Sambre à l'Oise</b>	5,75 M€	5,75 M€		11,5 M€
CPER Picardie (pour mémoire)	3 M€	1,5 M€	1,5 M€	6 M€

Cette opération est initialement financée à 50 % au titre du CPER Picardie 2015-2020 et 50 % au titre du CPER Nord-Pas-de-Calais 2015-2020. Le complément de financement de l'opération est intégralement imputé dans le cadre de l'avenant sur le CPER 2015-2022 Nord-Pas-de-Calais. Cette opération ne connaît pas d'incidence sur le CPER 2015-2022 Picardie.

## **Sous-volet Portuaire**

Le CPER est l'occasion de contractualiser les crédits de l'État au Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) en cohérence avec la politique de développement de l'axe Nord. Le GPMD est en 7ème position du Range nord européen. Deuxième port européen pour l'importation de minerais, il reste néanmoins en retrait sur le marché du trafic de conteneurs alors que tous les grands ports du Nord sont tirés par la croissance de ce marché.

Conformément aux recommandations du rapport sur l'attractivité de l'axe Nord remis par le préfet Michel Lalande au Premier Ministre en 2018, le nouveau projet stratégique du GPMD :

- repositionne le projet de développement des bassins du GPMD sur les filières les plus porteuses en terme de valeur ajoutée pour l'emploi régional en associant les ports fluviaux dans le cadre de l'association Norlink vers le conteneur, les grands vracs, dans une vision logistique européenne de transbordement et la filière du GNL ;
- de procéder à l'amélioration rapide des accès nautiques au port Ouest pour les porter aux standards internationaux, et plus généralement à l'accès fluvial du port.

En articulation avec la politique de développement du port de Boulogne/Calais et du tunnel sous la Manche, le GPMD :

- confortera l'accès ferroviaire du port; en complémentarité de celui des ports de Calais et du tunnel sous la Manche ;
- rénovera les infrastructures de réparation navale.

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2022, signé le 10 juillet 2015, prévoyait un soutien de l'État à hauteur de 0,5 M€ et de la Région à hauteur de 4,98 M€ pour l'implantation d'un complexe d'avitaillement GNL. L'incertitude quant au calendrier de réalisation de la station d'avitaillement maritime ne permet pas d'assurer l'exécution de cette opération sur la période du CPER 2015-2022.

Dès lors l'avenant au CPER est l'occasion d'intégrer l'ajustement du montant des travaux de prolongement et d'approfondissement du terminal à conteneurs du quai des Flandres. L'avenant est l'occasion de confirmer le soutien aux ports fluviaux prévu au CPER et dessine ainsi un ensemble cohérent de projets pour créer les conditions d'un report modal efficace des ports maritimes et fluviaux vers le fleuve et le ferroviaire. Il préfigure ainsi la stratégie qui sera élaborée dans le cadre du conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord en lien avec la vallée de la Seine pour déployer la mise en place de la nouvelle stratégie portuaire et logistique nationale.

### **Présentation des opérations modifiées par le présent avenant**

Seules sont reprises les opérations modifiées par l'avenant. Le tableau financier en annexe reprend l'ensemble des opérations (les opérations non modifiées sont grisées).



**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

**Opération reportée : implantation d'un complexe d'avitaillement GNL**

*Descriptif :* L'incertitude quant au calendrier de réalisation de la station d'avitaillement maritime ne permet pas d'assurer l'exécution de cette opération sur la période du CPER 2015-2022. **L'opération est donc reportée.**

*Plan de financement :*

Station d'avitaillement GNL	TOTAL
	0 €

**Opération : projet d'extension du quai de Flandre**

Afin d'augmenter les capacités de traitement des marchandises conteneurisées, le quai des Flandres est prolongé sur 500 m et réaménagé afin de pouvoir accueillir simultanément deux porte-conteneurs de type ULCS et les plus grands navires dans des conditions optimales.

*Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :*

Date	Nature de l'opération
2017	Début des travaux des quais
Fin 2019	Mise en service

*Plan de financement :*

Extension du quai des Flandres	État	GPMD	TOTAL
	20,87 M€	40,99 M€	61,86 M€

## **Sous-volet Ferroviaire**

La région bénéficie d'un réseau ferroviaire très dense et maillé avec de très nombreux passages à niveau. La coexistence de trafics de natures différentes (régional et national, grande vitesse, fret) se traduit par des fortes contraintes d'exploitation et de disponibilité des sillons.

Les enjeux de modernisation du réseau sont particulièrement impactés par le vieillissement des lignes de desserte fine du territoire qui n'avait pas été suffisamment anticipé. Dès lors, l'objet de l'avenant consiste à répondre à la demande du Conseil régional de maintenir ces lignes menacées de suspension d'exploitation.

Ainsi, l'avenant intègre à volume de crédits constant un réagencement des opérations et l'intégration de nouvelles opérations permettant de dégager environ 52 M€ pour **un premier financement par l'État des lignes de dessertes fines du territoire. Cela représente environ 16,5 % dans l'attente des arbitrages nationaux** qui seront rendus à l'issue de la Loi d'Orientation des Mobilités et de la mission confiée au préfet François Philizot sur les lignes de desserte fine du territoire.

L'avenant au CPER a été l'occasion d'homogénéiser les méthodes d'évaluation des opérations : **les montants sont tous affichés aux conditions économiques de réalisation prévisionnelles de chacune des opérations.**

Compte-tenu des fortes attentes sur ce volet dans un contexte où les niveaux d'études n'ont pas toujours le même niveau d'avancement, l'avenant au CPER présente les opérations en fonction de la maturité de l'estimation financière avec un code de couleur permettant d'apprécier la précision des estimations financières fournies :

- **Estimations de niveau d'études Avant-Projet – Projet (AVP-PRO)** : les études permettent de définir précisément l'opération et de programmer sa réalisation. **L'estimation des coûts et délais est fiable**
- **Estimations de niveau d'études préliminaires** : les estimations qui résultent d'études préliminaires visent à choisir les options techniques d'aménagement réalisables des variantes soumises à l'enquête publique. **Les estimations des études préliminaires donnent un ordre de grandeur des coûts et délais de réalisation.**
- **Estimations au ratio** : il est basé sur des ratios d'opérations de même nature sans qu'aucune étude technique de la ligne n'ait été effectuée. **Le chiffrage au ratio ne peut pas être considéré comme engageant.**

L'intégration de nombreuses lignes de dessertes fines du territoire conduit à estimer de nombreuses opérations au ratio. L'objectif global est d'arriver à un chiffrage de niveau étude préliminaire le plus rapidement possible.

Enfin, en application du Contrat de performance signé entre l'État et SNCF réseau, actuellement en vigueur, SNCF Réseau n'est pas autorisé à participer financièrement aux opérations au-delà des économies générées par l'opération sur les frais de maintenance, complexes à estimer. SNCF Réseau participera naturellement au financement dans les conditions financières que lui permettront les textes en vigueur. Le parti pris rédactionnel a été de maintenir les contributions de SNCF Réseau estimées dans le cadre du CPER initial, mais de ne pas faire d'estimation de la contribution de SNCF Réseau dans les nouvelles opérations de financements tant qu'elles ne sont pas au stade AVP. Lorsqu'elle sera déterminée, la contribution de SNCF viendra en déduction de la part de chacun des cofinanceurs, au prorata de leur participation figurant dans la maquette financière objet du présent avenant.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

**Présentation des opérations modifiées par le présent avenant**

Seules sont reprises les opérations modifiées par l'avenant. Le tableau financier en annexe reprend l'ensemble des opérations (les opérations non modifiées sont grisées).

**Études ferroviaires de long terme**

*Descriptif* : les études ferroviaires de long terme sont les études stratégiques qui préparent les CPER suivants pour mieux analyser les besoins futurs.

Deux études ferroviaires seront notamment conduites :

- **la mise en place d'une plate-forme infrastructure et service Axe Nord intégrant le déploiement régional de la plate-forme nationale fret** pour disposer d'un outil et d'un lieu de gouvernance permettant d'explorer et arbitrer les contraintes d'exploitations entre les Autorités Organisatrices de Transports voyageurs et Fret sur l'Axe Nord sans avoir nécessairement recours à des investissements en nouvelles infrastructures. Elle doit également permettre de coordonner les projets des différents acteurs et la mise en place d'outils partagés, comme la création d'un modèle multimodal de prévision du trafic. En facilitant la stabilisation d'une vision cible des schémas de service GV, TER et fret de moyen et long terme, elle doit également permettre une préparation plus efficiente du contenu du volet ferroviaire des futurs CPER.

- **une étude sur la zone dense** constitué du nœud lillois et du bassin minier qui est au cœur des enjeux de liaisons entre les pôles régionaux afin d'envisager quelles améliorations ou actions de modernisations peuvent être envisagées à court terme sur le réseau existant sur la base des schémas de service définis dans le cadre de la plate-forme infrastructure et service Axe Nord et en tenant par ailleurs compte des fonctionnalités et calendrier du projet de Réseau Express Hauts-de-France, sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France, retenu dans le cadre de la Planification Régionale des Infrastructures de Transports du projet de SRADDET arrêté le 31 janvier 2019 ;

*Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir* :

Date	Nature de l'opération
2019 / 2020	Convention de cofinancement des études
2021 / 2022	résultats

*Plan de financement* :

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Études ferroviaires de long terme	1,25 M€	2,5 M€	1,25 M€	5 M€

**Opération : Mise en accessibilité des gares périmètre SNCF Réseau**

*Descriptif* : La loi du 11 février 2005 prévoit de rendre le transport ferroviaire de voyageurs accessible à l'ensemble des voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite. La mise en accessibilité du service de transport de voyageurs comprend une adaptation lourde des gares en plus de l'accessibilité du matériel roulant et le développement de services adaptés.

La programmation des investissements à mener en gare est précisée, selon l'ordonnance du 26 septembre 2014, dans le cadre d'un Agenda d'accessibilité programmée (Ad'ap). Le CPER ne

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

concerne que les gares du SDAP national. L'avenant du CPER prend en compte l'actualisation de cette programmation.

Plan de financement :

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Mise en accessibilité des gares Périmètre SNCF Réseau	14,5M€	14,5M€	Participation financière quand la nature de l'opération le permet	29 M€

**Modernisation de l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise**

Descriptif :

L'opération de modernisation de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise vise à rétablir, par d'importants travaux de régénération, les caractéristiques nominales de l'infrastructure et à assurer ainsi la pérennité des 3 branches de l'étoile ferroviaire.

Le montant de l'opération est de 92,6 M€.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018	Convention de cofinancement réalisation branche Saint-Pol-sur Ternoise- Étaples
2019	Convention de cofinancement réalisation branche Saint-Pol-sur-Ternoise - Béthune
2020	Convention de cofinancement REA branche Saint-Pol-sur-Ternoise - Arras
2020	Travaux branche Saint-Pol-sur-Ternoise - Étaples
2020	Travaux branche Saint-Pol-sur-Ternoise - Béthune
2021	Travaux branche Saint-Pol-sur-Ternoise - Arras
2021-2022	Mise en service : - Saint-Pol-sur-Ternoise – Etaples au SA 2021 - Saint-Pol-sur-Ternoise – Béthune au SA 2021 - Saint-Pol-sur-Ternoise – Arras au SA 2022

Plan de financement : **études niveau AVP-PRO - l'estimation des coûts et délais est fiable**

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Modernisation de l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise	9,26 M€	75,47 M€	7,87 M€	92,6M€

Ce plan de financement reste provisoire et permet la poursuite de l'opération dans les délais annoncés. Il n'entraîne pas un accord définitif de la Région Hauts-de-France et de l'État notamment sur le financement des surcoûts constatés depuis la maquette initiale du CPER 2015-2020.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

**Opération close : amélioration de la desserte ferroviaire de Bruay-la-Buissière**

*Descriptif* : L'opération visait à offrir à Bruay-la-Buissière une desserte ferroviaire permettant de relier l'agglomération à Béthune et au-delà à Lille. L'opération a étudié la faisabilité de la réutilisation des emprises d'une ancienne voie ferrée de la Compagnie des Mines de Bruay qui était connectée à la ligne Béthune / Hazebrouck entre la bifurcation de Fouquereuil et la gare de Béthune.

Depuis les premières réflexions, le Syndicat Mixte Artois-Gohelle a mis en service les Bulles n°2 et n°6, lignes de Bus à Haut Niveau de Service, qui remplissent en grande partie les objectifs fixés au projet de liaison ferroviaire en améliorant l'accessibilité de Bruay-la-Buissière aux différents réseaux de transports collectifs. Cela a conduit à suspendre cette étude.

*Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :*

Date	Nature de l'opération
2018	étude de niveau avant-projet

*Plan de financement :*

	Région	TOTAL
Amélioration de la desserte ferroviaire de Bruay-la-Buissière	2,8 M€	2,8 M€

**Opération reportée : amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (1ère phase)**

*Descriptif* :

L'opération capacitaire d'« Amélioration de la desserte TER entre Lille, Valenciennes, le Val de Sambre et l'Avesnois » envisagée vise l'accroissement du niveau de service TER souhaité par l'AOT régionale. Le CPER prévoyait l'étude de 2 investissements dans cet objectif :

- la mise en œuvre d'investissements d'étanchéification des flux depuis la bifurcation de Beuvrages jusque la gare de Valenciennes
- la création d'une 3<sup>e</sup> voie d'évitement de 17 km au sud de Templeuve

Les études en cours ont montré la nécessité d'avoir une vision plus globale sur la question de la robustesse, au regard notamment des perspectives futures sur les trafics fret et voyageurs, avant d'engager les travaux de la Bifurcation de Beuvrages. Cette réflexion sera notamment traitée dans le cadre de la Plate-Forme Infrastructures & Services à l'échelle des Hauts-de-France. De fait, il n'est plus envisageable de démarrer les travaux avant l'échéance du CPER. Le CPER inscrit les crédits permettant de disposer d'une étude de niveau Projet pour cet investissement.

*Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :*

Date	Nature de l'opération
2021	Convention de cofinancement études PRO - Bif de Beuvrages
Post 2022	Date des travaux à évaluer dans le cadre de l'étude sur la zone dense

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

***Plan de financement* : les estimations des études préliminaires donnent un ordre de grandeur des coûts et délais de réalisation**

Amélioration desserte TER : bifurcation de Beuvrages	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	2,79 M€	8,10 M€	1,210 M€	12,1 M€

**Régénération de l'axe Valenciennes – Blanc Misseron et réouverture de la ligne au fret Valenciennes – Mons**

***Descriptif* :**

Une première opération de régénération de l'axe Valenciennes à Blanc Misseron vise à rétablir, par d'importants travaux de régénération, les caractéristiques nominales de l'infrastructure et à assurer la pérennité de la ligne pour une durée de 15 ans.

Une deuxième opération visera à rétablir le passage transfrontalier. Cette opération devant se faire en coordination avec la programmation des autorités belges.

***Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir* :**

Date	Nature de l'opération
2017	Convention de cofinancement avant projet – projet opération 1 - Régénération
2019	Convention de cofinancement réalisation opération 1 - Régénération
2021	Programmation travaux opération 1 - Régénération
2020	Convention de cofinancement études préliminaires opération 2 – Réouverture point frontière
Post CPER 2023 / 2024	Programmation travaux opération 2 – Réouverture point frontière

***Plan de financement* : les estimations des études préliminaires donnent un ordre de grandeur des coûts et délais de réalisation**

Régénération Valenciennes Blanc-Misseron et études réouverture de la ligne au fret Valenciennes – Mons	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	8,72 M€	2,18 M€	Montant à préciser	10,9 M€

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

**Modernisation voie mère du port de Calais**

Descriptif :

Le programme de modernisation de la voie mère comprend principalement :

- la mise à niveau de la voie mère et son électrification ;
- les dispositifs de protection acoustique requis ;
- la suppression et/ou l'automatisation des passages à niveau de la zone industrialo-portuaire ;

La mise en œuvre de ce programme permettra de faire circuler à l'issue des travaux un maximum de 14 allers – retours sur la voie mère pour accompagner la montée en puissance du transport non-accompagné du Port de Calais notamment dans la perspective de réalisation de l'extension Calais Port 2015.

La Concertation menée en 2018 a permis de mettre en lumière la possibilité de 2 tracés alternatifs à étudier et chiffrer avant de présenter à l'enquête publique le tracé à retenir, et à réaliser dans le cadre de cette opération.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018	Convention de cofinancement études projet Concertation
2019/2020	Études des tracés alternatifs
2024/2025	Travaux à programmer

Plan de financement : **les estimations des études préliminaires donnent un ordre de grandeur des coûts et délais de réalisation**

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
<b>Modernisation voie mère du port de Calais</b>	43 M€	10 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	53 M€

**Opération reportée : Électrification de la ligne Amiens – Rang-du-Fliers**

Descriptif : L'opération d'électrification de la section entre Amiens et Rang-du-Fliers, longue de 83 km, vise à offrir une infrastructure plus moderne pour les circulations voyageurs et pour le fret avec une connexion des ports et de Getlink (ex-Eurotunnel) à l'ensemble du réseau européen.

La Région Hauts-de-France a depuis accepté le transfert des lignes de Trains d'Équilibre du Territoire, transfert qui s'accompagne de l'acquisition de matériel bi-mode (électrique et diesel), supprimant la problématique des pertes de temps en gare d'Amiens pour effectuer les changements de locomotive et fait donc gagner près de 15 minutes sur le temps de trajet actuel. La mise en service du Contournement Fret de Lille questionne également les hypothèses initiales sur le transport de marchandises. Enfin, les études et procédures restants à réaliser ne permettent pas d'envisager un démarrage des travaux avant la fin du CPER. **L'opération est donc reportée.**

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Plan de financement :

	TOTAL
<b>Électrification ligne Amiens – Rang-du-Fliers</b>	0 €

**Nouvelle Opération : Régénération Valenciennes – Louches**

Descriptif :

Retenue au titre de l'engagement pour le renouveau du bassin minier, elle participe à maintenir le maillage régional et à maintenir les liaisons entre Cambrai-Valenciennes et jusque Lille et le maintien de la desserte fret pour les sites industriels embranchés.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2017	Convention de cofinancement avant projet - projet
2020	Convention de cofinancement réalisation

Plan de financement : les estimations des études préliminaires donnent un ordre de grandeur des coûts et délais de réalisation

Régénération Valenciennes – Louches	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	5,54 M€	25,21 M€	2,86 M€	33,6 M€

**Opérations estimées au ratio :**

**Ces opérations n'ont pas encore fait l'objet d'un chiffrage issu d'une étude préliminaire. Elles sont encore estimées suivant des ratios. Au regard de l'incertitude inhérente à ce type de chiffrage, pour chacune des opérations, une fourchette a été proposée par SNCF Réseau.**

**La maquette ferroviaire du CPER reprend l'ensemble les lignes estimées au ratio et budgétise la fourchette basse de l'enveloppe proposée par SNCF Réseau. L'objectif est de disposer d'une estimation de niveau étude préliminaire au plus vite.**

**Régénération Douai-Cambrai et étude de raccordement de la plateforme multimodale de Marquion**

Descriptif :

Les études d'amélioration de la desserte TER du Cambrésis ont conclu à prioriser la régénération de la voie existante et d'étude de raccordement de la plateforme de Marquion sur la voie existante.

L'étude de raccordement vise à identifier le fuseau permettant de raccorder la plateforme au réseau ferroviaire en vue de préserver le foncier.



**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais**

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2019	Convention de cofinancement avant-projet régénération
2021	Convention de cofinancement projet régénération
2022	Convention de cofinancement réalisation régénération

Plan de financement : **le chiffrage au ratio ne peut pas être considéré comme engageant**

Régénération Douai – Cambrai et étude de raccordement de la PFM Marquion	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	9,22 M€	55,28 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	64,5 M€

**Nouvelle opération : Lille – Comines**

Descriptif : L'étude vise à définir les conditions permettant le maintien d'un service de transport guidé permettant de relier Comines à Lille.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2020	Convention de cofinancement études préliminaires
2022	Convention de cofinancement études avant-projet
Post CPER	études réalisation - pas de date de travaux encore programmée

Plan de financement : **le chiffrage au ratio ne peut pas être considéré comme engageant**

Lille- Comines	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	0,21 M€	1,09 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	1,3 M€

**Régénération et modernisation de la ligne Ascq – Orchies**

Descriptif :

Les circulations ferroviaires sur la ligne à voie unique non électrifiée entre Orchies et Ascq ont été arrêtées fin mai 2015 en raison de l'état de l'infrastructure. Une étude réalisée début 2015 par le SMIRT, à la demande de la Région Nord – Pas-de-Calais, a déterminé des raisons objectives au maintien de cette ligne. En parallèle d'une solution ferroviaire classique, l'étude explore les alternatives permettant de relier Orchies à Pont-de-Bois.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022**  
**Nord – Pas-de-Calais**

En tout état de cause, seules les études Avant-Projet et Projet pourront être engagées d'ici 2022 et permettront un démarrage des travaux dès le futur CPER.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2015	Convention de cofinancement études préliminaires
2020	Convention de cofinancement études préliminaires complémentaires
2020	Convention de cofinancement études avant-projet
2022	Convention de cofinancement études projet

Plan de financement : **le chiffrage au ratio ne peut pas être considéré comme engageant**

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Ascq - Orchies	0,73 M€	6,10 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	6,83 M€

Le montant inscrit tient compte de l'impossibilité d'engager des travaux d'ici l'échéance du CPER au vu de l'avancement de l'opération. Il correspond donc au montant des études nécessaires à engager d'ici 2022, la phase réalisation étant reportée au prochain CPER.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022  
Nord – Pas-de-Calais

Les dispositions générales du Contrat de plan État-Région sont applicables jusqu'au terme des contrats initiaux.

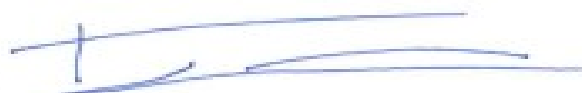
Le présent avenant prend effet à compter de la signature par l'ensemble des parties.

Lille, le ... 02 JUIN 2020

Le Préfet  
Michel Lalanda



Le Président du Conseil régional  
Xavier Bertrand



Le Président du Conseil départemental du  
Nord

Jean-René Lecerf



Le Président du Conseil départemental du  
Pas-de-Calais

Jean-Claude Leroy



Le Président de la Métropole  
européenne de Lille

Damien Castelain



## Maquette financière après avenant CPER 2015 – 2022 Nord – Pas-de-Calais

		Montant total inscrit au CPER		Montant total SDAGT Lille		Programme LOLF Opérateur		Crédits contractualisés						Crédits SDAGT Lille				autres financements								
								État		Région		CD 59		CD 62	MEL		État	Région	CD 59	MEL	SNCF R	État – crédits valorisés	UE		Autres	
								Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé	initial	révisé	initial
<b>Volet Mobilité multimodale</b>		<b>1002,38</b>	<b>936,95</b>			<b>336,67</b>	<b>324,00</b>	<b>375,71</b>	<b>341,22</b>	<b>27,70</b>	<b>36,60</b>	<b>15,60</b>	<b>25,90</b>	<b>19,20</b>	<b>31,20</b>	<b>3,00</b>	<b>0,00</b>	<b>9,90</b>	<b>13,19</b>	<b>7,20</b>	<b>85,03</b>	<b>80,25</b>	<b>31,70</b>	<b>35,91</b>		
Infrastructures routières			203,57				114,70		38,15		26,60	3,60		10,20	31,20	3,00	0,00	9,90		7,20				3,12		
Rappel montant CPER initial		200,82				116,40		35,90		17,70		3,60	16,90		25,00		1,00	7,90		7,20			3,12	0,00		
Amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise		30,56	18,56	44,10		13,66	8,66		0,00	1,70	1,50	0,00	15,20	8,40	31,20	3,00	0,00	9,90								
Evolution opération	Contournement Sud Est Lille - Accessibilité lilloise	4,00	2,00		BOP 203	4,00	1,00							1,00												
Ajustement montant	Échangeur de Templemars - Point de congestion du secteur Seclin / Lesquin	15,00	5,00		BOP 203	3,00	1,00			0,20				11,80	4,00											
Sans modification	A 25 – Mise à 2*3 voies Englos La Chapelle d'Armentières	7,70	7,70		BOP 203	5,50	5,50							2,20	2,20											
Sans modification	A25 – Échangeur d'Armentières	3,86	3,86		BOP 203	1,16	1,16			1,50	1,50			1,20	1,20											
Ajustement montant	SDAGT – régulation des vitesses et des accès et voies dédiées covoiturages			40,30											31,20	3,00		6,10								
Sans modification	SDAGT – petit Menin			3,80													3,80									
Autres opérations		170,26	185,01			102,74	106,04	35,90	38,15	16,00	25,10	3,60	1,70	1,80						7,20			3,12	3,12		
Nouvelle opération	A21 – Échangeur de Denain (ERBM)		3,00		BOP 203		2,00		1,00																	
Nouvelle opération	Mise à 2x2 voies de la RN2 – section centrale Avesnes-Mauberge		2,50		BOP 203		1,25		1,25																	
Ajustement montant	Mise à 2*2 voies de la RN 42	4,90	4,45		BOP 203	4,90	4,45																			
Ajustement montant	Requalification environnementale de L'A1	4,20	4,80		BOP 203	0,80	1,30						1,70	1,80						1,70						
Sans modification	Aménagement échangeur A2/A23	17,30	17,30		BOP 203	14,18	14,18																3,12	3,12		
Sans modification	Liaison A21-RD 301-A26 (1ere phase)	12,00	12,00		BOP 203	8,40	8,40				3,60															
Sans modification	Élargissement RN 17 (Liaison Lens Arras)	26,20	26,20		BOP 203	26,20	26,20																			
Sans modification	Mise à 2x2 voies de la RN2 – Contournement Avesnes-sur-Helpe	64,90	64,90		BOP 203	33,90	33,90	31,00	31,00																	
Ajustement montant	Contournement Maubeuge	30,90	40,00		BOP 203	10,00	10,00	4,90	4,90	16,00	25,10															
Sans modification	RN 42 - Aménagements de sécurité	5,60	5,60		BOP 203	0,10	0,10														5,50					
Sans modification	Requalification environnementale A21 et A 211	2,82	2,82		BOP 203	2,82	2,82																			
Sans modification	Requalification acoustique A2 et A16	1,44	1,44		BOP 203	1,44	1,44																			
Opérations en modes doux		43,35	43,35			2,60	2,60	9,75	9,75	10,00	10,00	12,00	9,00	9,00												
Politique vélo		43,35	43,35			2,60	2,60	9,75	9,75	10,00	10,00	12,00	9,00	9,00												
Infrastructures ferroviaires			311,63			95,22		203,23											13,19							
Rappel montant CPER initial		<b>361,80</b>				106,20		235,00											20,60							
Nouvelle opération	Régénération LDFT : Valenciennes – Louches		33,60		BOP 203		5,54		25,21										2,86							
Nouvelle opération	Régénération LDFT : Lille – Comines		1,30		BOP 203		0,21		1,09																	
Evolution opération	Régénération Douai-Cambrai et étude de raccordement de la plateforme multimodale de Marquion	21,00	64,50		BOP 203	3,00	9,22	18,00	55,28																	
Opération reportée	Amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (1ere phase : bifurcation de Beuvrages)	111,00	12,10		BOP 203	25,60	2,79	74,30	8,10										1,21							
Opération reportée	Électrification de la ligne Amiens / Rang-du-Fliers	22,50	0,00		BOP 203	2,50	0,00	20,00	0,00																	
Opération reportée	Amélioration de la desserte ferroviaire de Bruay-la-Buissière (ligne Bruay-la-Buissière - Béthune)	29,00	2,80		BOP 203	4,60	0,00	24,40	2,80																	
Evolution opération	Études ferroviaires long terme	4,00	5,00		BOP 203	1,00	1,25	2,00	2,50											1,25						
Evolution opération	Mise en accessibilité des gares pour le périmètre SNCF Réseau	12,00	29,00		BOP 203	6,00	14,50	6,00	14,50																	
Ajustement montant	Modernisation de étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise	75,50	92,60		BOP 203	7,50	9,26	61,50	75,47										7,87							
Evolution opération	Régénération de l'axe Valenciennes – Blanc Misseron et réouverture de la ligne au fret Valenciennes – Mons	15,00	10,90		BOP 203	11,00	8,72	2,00	2,18																	
Ajustement montant	Régénération et modernisation de la ligne Ascq - Orchies	18,80	6,83		BOP 203	2,00	0,73	16,80	6,10																	
Sans modification	Modernisation voie mère du port de Calais	53,00	53,00		BOP 203	43,00	43,00	10,00	10,00																	
Infrastructures portuaires			113,45				35,06		14,60																	
Rappel montant CPER initial		<b>130,91</b>				<b>35,06</b>		<b>19,58</b>																		
Portuaire maritime		120,81	103,35			30,01	30,01	14,53	9,55																	
Ajustement montant	GPM Dunkerque. Poste à quai terminal à conteneurs des Flandres	61,36	61,86		BOP 203	20,37	20,87	0,00	0,00																	
Opération reportée	GPM Dunkerque station d'avitaillement GNL	17,96	0,00		BOP 203	0,50	0,00	4,98	0,00																	
Sans modification	GPM Dunkerque Agrandis. Cercle d'évitage bassin de l'Atlantique	17,70	17,70		BOP 203	4,14	4,14	0,00	0,00																	
Sans modification	GPM Dunkerque rénovation des infrastructures	9,10	9,10		BOP 203	0,00	0,00	4,55	4,55																	
Sans modification	GPM Dunkerque amélioration dessertes fer.	14,69	14,69		BOP 203	5,00	5,00	5,00	5,00																	
Portuaire fluvial		10,10	10,10			5,05	5,05	5,05	5,05																	
Sans modification	Béthune aménagement portuaire				BOP 203																					
Sans modification	Lille aménagement portuaire	10,10	10,10		BOP 203	5,05	5,05	5,05	5,05																	
Sans modification	Valenciennes et Douai aménagement portuaire				BOP 203																					
Infrastructures fluviales			264,95				76,42		75,49													80,25		32,79		
Rappel montant CPER initial		<b>265,50</b>				<b>76,41</b>		<b>75,48</b>													85,03		28,58			
Ajustement montant	Remise en navigation Condé Pommerœul	77,32	59,84		VNF	5,59	3,91	22,98	16,10												25,77	18,95	22,98	20,88		
Ajustement montant	Remise en navigabilité canal de la Sambre	6,00	11,50		VNF	3,00	5,75	3,00	5,75																	

## Maquette financière après avenant CPER 2015 – 2022 Nord – Pas-de-Calais

		Montant total inscrit au CPER		Montant total SDAGT Lille	Programme LOLF Opérateur	Crédits contractualisés								Crédits SDAGT Lille				autres financements						
		Initial	Révisé			État		Région		CD 59		CD 62	MEL		État	Région	CD 59	MEL	SNCF R	État – crédits valorisés	UE		Autres	
						Initial	Révisé	Initial	Révisé	Initial	Révisé		Initial	Révisé							initial	révisé	initial	révisé
Ajustement montant	Recalibrage Deûle (achèvement)	12,42	27,95		VNF	1,62	3,64	6,66	14,96										4,14	9,35				
Ajustement montant	Recalibrage Lys mitoyenne	46,15	45,43		VNF	4,92	5,17	20,25	20,67										15,38	12,98	5,60	6,61		
Ajustement montant	Aménagement écluse de Quesnoy (travaux)	14,47	21,00		VNF	2,41	2,46	9,92	9,84										2,14	8,70				
Ajustement montant	Études AVP doublement écluse Fontinettes et aménagement écluse Quesnoy	1,75	5,10		VNF	0,20	0,61	0,82	2,49										0,73	2,00				
Ajustement montant	Doublement écluses entre Dunkerque et Cunchy	4,50	4,50		VNF	0,51	0,30	2,11	1,22										1,88	1,08		1,90		
Ajustement montant	Travaux fiabilisation écluse des Fontinettes	4,00	4,38		VNF	0,52	0,72	2,15	2,90										1,33	0,76				
Ajustement montant	Défenses de berges à Goeulzin	10,41	8,71		VNF	6,95	5,97												3,46	2,74				
Ajustement montant	Défenses de berges sur Aire Neuffossé	15,00	4,70		VNF	10,00	4,34												5,00	0,36				
Ajustement montant	Bassin de virement à Arques	5,73	0,25		VNF	0,75	0,03	3,07	0,12										1,91	0,10				
Sans modification	Téléconduite sur le grand gabarit	32,72	32,72		VNF	21,48	21,48												11,24	11,24				
Sans modification	Étude Canal de Bourbourg	0,35	0,35		VNF	0,07	0,07	0,28	0,28															
Ajustement montant	Réalisation 10 zones d'attente bateaux Va+	4,00	1,38		VNF	0,52	0,16	2,13	0,65										1,35	0,57				
Ajustement montant	Étude allongement sas écluses Douaisis	3,00	3,00		VNF	0,34	0,06	1,41	0,23										1,25	0,21		2,50		
Ajustement montant	Études faisabilité doublement écluses GB	1,50	1,50		VNF	0,17	0,07	0,70	0,28										0,63	0,25		0,90		
Ajustement montant	Prépa mise en place télégestion écluses	26,18	32,64		VNF	17,36	21,68												8,82	10,96				

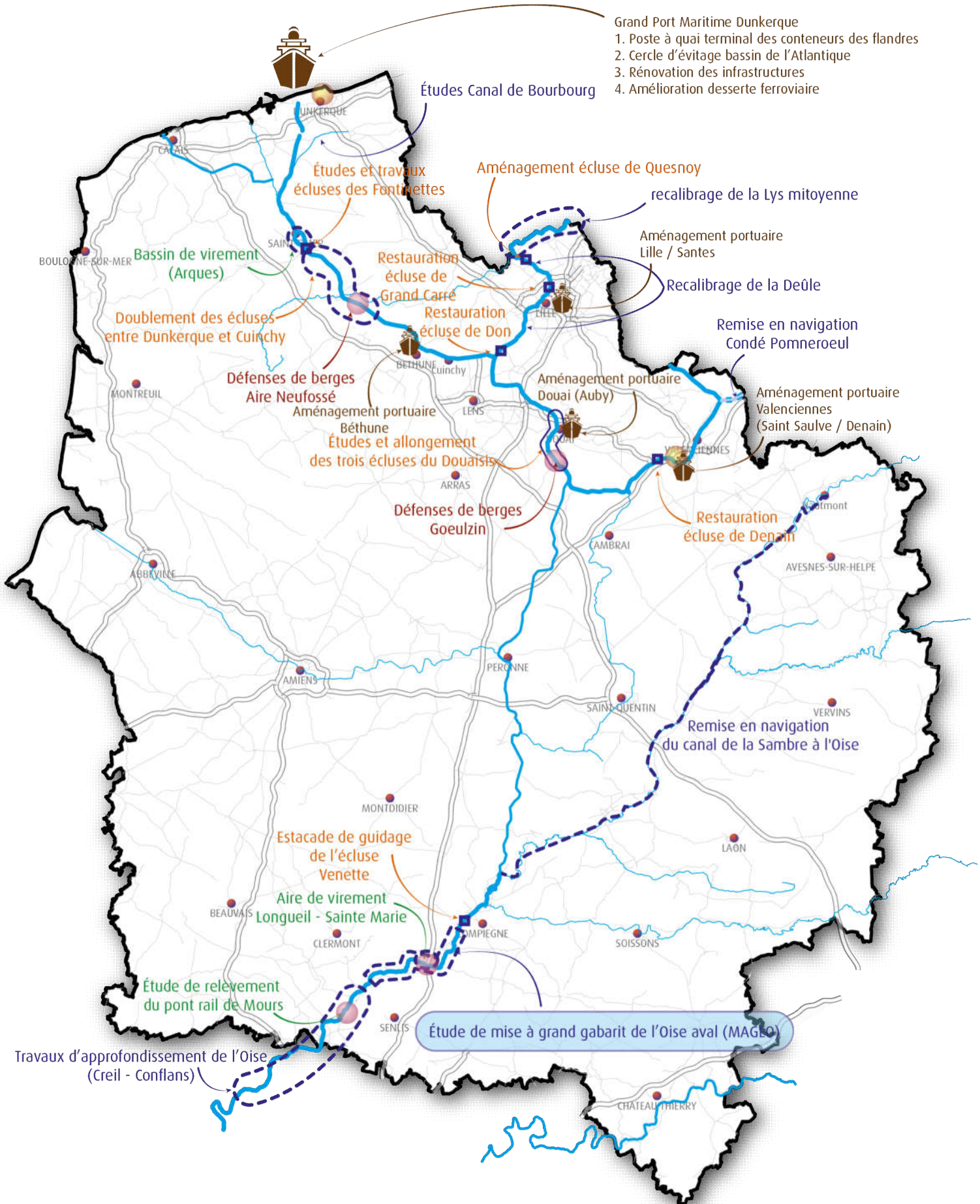


# Région HAUTS DE FRANCE CPER 2015-2022 «Avenant» Sous-volet routier





# Région HAUTS DE FRANCE CPER 2015-2022 «Avenant» Sous-volet fluvial et portuaire



**Opérations non localisées :**

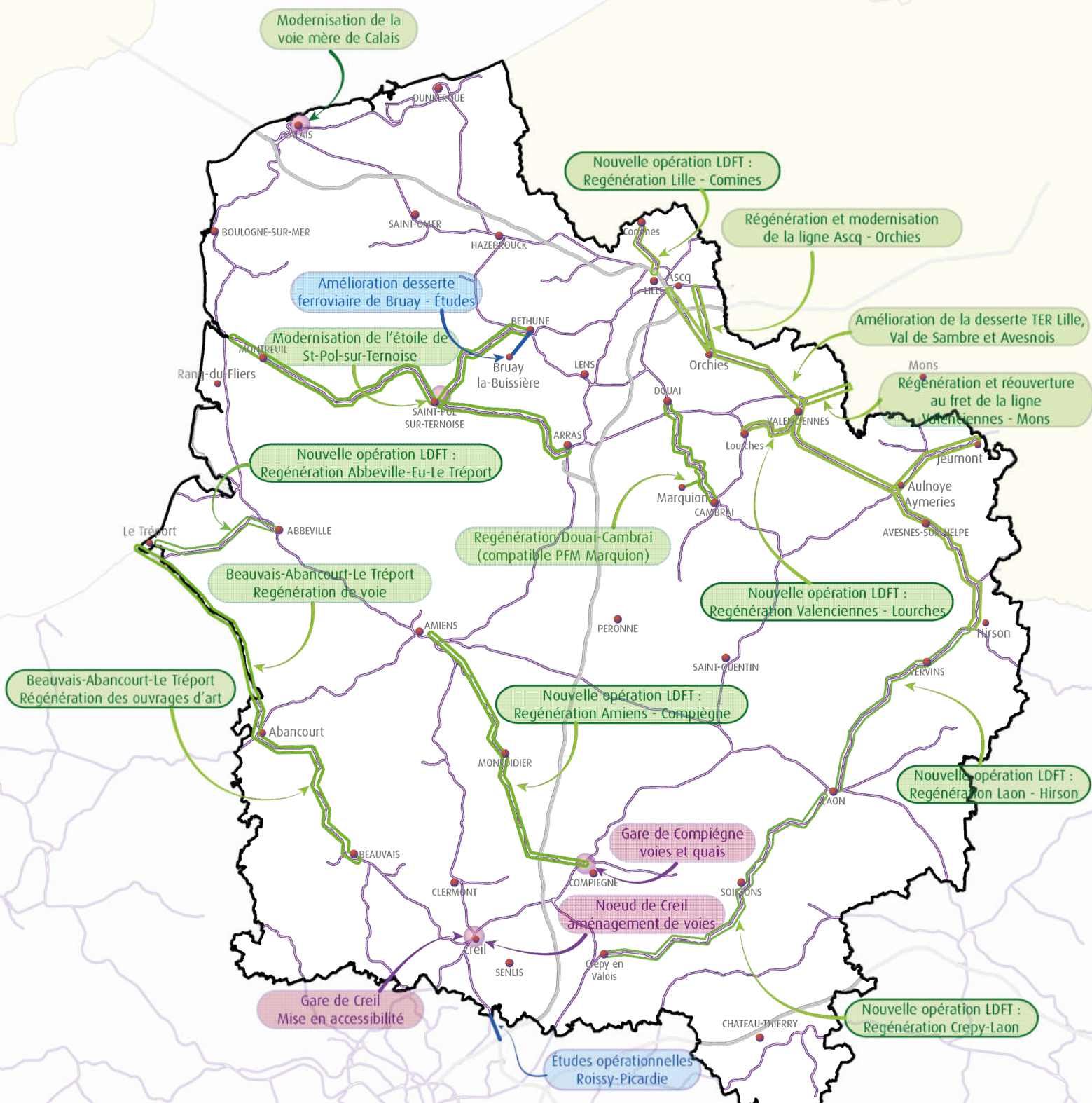
1. Téléconduite sur le grand gabarit
2. Réalisation de 10 zones d'attente bateaux Va+
3. Étude de faisabilité doublement écluse grand gabarit
4. Préparation mise en place télégestion écluses
5. Restauration Grand carré, Don et Denain
5. Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite



# Région Hauts de France

## CPER 2015-2022 «Avenant»

### Sous-volet ferroviaire



**Opérations non localisées :**

1. Modernisation et mise en accessibilité des gares
2. Réhaussement des quais des lignes K et H
3. Études long terme et prospectives (état et fonctionnement du réseau, optimisation du réseau...)

- Opérations sur réseau existant
- Opérations sur périmètre gare
- Opérations de ligne nouvelle
- Nouvelles opérations LDFI