

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022
Picardie

Avenant du Volet Mobilité
du Contrat de Plan État – Région
2015-2022
Picardie

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022
Picardie**

Sommaire :

Introduction.....	3
Sous-volet routier.....	4
Sous-volet Fluvial.....	6
Annexes.....	19
Tableaux financiers des CPER Picardie et Nord-Pas-de-Calais.....	19
Cartes des projets contractualisés en Hauts-de-France.....	19

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

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 les accords de co-financement sur le projet de mise au grand gabarit de l'Oise (MAGEO) 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 du Nord - Pas-de-Calais. 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'Orientations des Mobilités.

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022
Picardie**

Sous-volet routier

Présentation des opérations modifiées par le présent avenant :

Mise à 2x2 voies de la RN2 – section entre Avesnes-sur-Helpe et Laon

Descriptif :

Cette opération a été ajoutée au CPER en 2016 avec un engagement réciproque de l'État et de la région Hauts-de-France pour un montant de 300 k€ cofinancé à parité afin de réaliser une étude générale des flux et fonctions sur l'axe réalisée en 2018.

L'État et la région Hauts-de-France se sont engagés à travers la signature du PACTE pour la réussite de la Sambre - Avesnois et Thiérache le 7 novembre 2018, à réaliser la mise à 2 × 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Le CPER intègre les études préalables sur l'ensemble de l'itinéraire entre Avesnes et Laon afin de constituer le dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public au plus tard en 2021

Le montant total des études complémentaires à réaliser sur la période 2018 - 2021 est estimée à 2,4 M€ ce qui permet d'estimer que ce sont près de 14,8 M€ qui seront disponibles pour engager d'ici fin 2021 les premiers travaux d'aménagements de la RN 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
Début 2019	commande à la maîtrise d'ouvrage déconcentrée par le ministère du lancement des nouvelles études
Mi 2019	Sélection du premier tronçon de travaux
Fin 2019- 2020	études préalables au débat public pour élaboration du dossier de saisine de la CNDP
2020	élaboration du dossier de contexte en concertation avec les acteurs concernés par le projet : élus, collectivités, milieux associatifs, milieux économiques, syndicaux
2021	transmission du dossier de saisine de la CNDP par M. le Préfet des Hauts-de-France au Ministre en charge des transports en vue d'une saisine de la CNDP pour lancer le débat public.

Plan de financement :

	État	Région	TOTAL
Mise à 2x2 voies de la RN2 – section entre Avesnes-sur-Helpe et Laon	8,75 M€	8,75 M€	17,5 M€

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Mise à 2x2 voies de la RN2 – Déviation de Gondreville :

Descriptif :

La déviation a été mise en service le 19 décembre 2018 en même temps que la déviations de Vaumoise. La section mise en service offre 7 km supplémentaires de RN 2 à 2x2 voies permettant de contourner les communes de Gondreville - Vaumoise et l'ancien passage à niveau. Les aménagements paysagers sont en cours. Compte tenu des résultats des appels d'offres, il est possible de **réduire le montant inscrit au CPER à 26,9 M€ au lieu de 27,9 M€.**

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
19 décembre 2018	Mise en Service
2019 à 2020	Finalisation des travaux d'aménagements paysagers

Plan de financement :

	État	TOTAL
Mise à 2x2 voies de la RN2 – Déviation de Gondreville	26,9 M€	26,9 M€

Mise à 2x2 voies de la RN2 – Échangeur RD 548 à Silly-le-Long :

Descriptif :

Deux appels d'offres infructueux ont été menés pour la réalisation des travaux, **l'enveloppe inscrite au CPER nécessite d'être abondée de 0,22 M€** la portant à 2,02 M€ compte-tenu de l'évolution de plus de 10 % des indices TP depuis l'évaluation du projet. Le Département de l'Oise, co-financeur, a validé le principe de sa participation à hauteur de 50 % de l'opération, y compris sur la réévaluation.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2019 à 2020	Réalisation des travaux

Plan de financement :

	État	Conseil départemental de l'Oise	TOTAL
Mise à 2x2 voies de la RN2 RD 548 à Silly-le-Long	1,01 M€	1,01 M€	2,02 M€

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Sous-volet Fluvial

Le présent avenant permet de poursuivre la politique de mise au gabarit Va + (avec alternat) sur tout le réseau structurant européen, notamment sur le projet de Mise au Grand gabarit de l'Oise (MAGEO) et ajuste le plan de financement des opérations en fonction de leur avancement.

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).

Opération : reportée Travaux d'approfondissement de l'Oise entre Conflans et Creil

Descriptif :

Les dragages de l'Oise aval doivent obligatoirement se réaliser à la fin des travaux du projet MAGEO (pour ainsi éviter un ré-ensablement de l'Oise avant la mise en service du projet MAGEO). Il est donc proposé dans le cadre du présent avenant, de reporter ces travaux sur le prochain CPER.

Opération : Etudes de relèvement du Pont de Mours

Descriptif :

Propriété de SNCF Réseau, le pont-rail de Mours se situe sur la ligne TER Paris-Beauvais et la ligne H du RER. Il est situé au Pk ferroviaire 35,124 et il franchit l'Oise au Pk fluvial 33,290. Le pont-rail de Mours se situe dans le département du Val-d'Oise sur les communes de Beaumont-sur-Oise en rive gauche et Persan en rive droite.

La reconstruction du pont ferroviaire de Mours s'inscrit dans le cadre du programme prioritaire européen Seine-Escaut, qui consiste en la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas pour relier plus efficacement les ports maritimes et les ports intérieurs du Nord de la France et de l'Europe, et dont le maillon central est le canal Seine-Nord Europe.

Le passage de convois de classe Vb à deux couches de conteneurs (convois de 180 m de long, 11,4 m de large pour un emport pouvant aller jusqu'à 4 400 tonnes) permettra d'augmenter la capacité et d'améliorer les conditions de navigation de l'Oise.

Actuellement sur l'ensemble de l'axe concerné par le programme, seul le pont de Mours ne dégage pas une hauteur libre suffisante permettant le passage de convois à deux hauteurs de conteneurs. De plus, compte tenu de la géométrie en « anse de panier » des arches de ce pont et des courbes de la rivière au niveau du pont, son franchissement par des convois au gabarit Vb n'est pas possible.

Dans ce contexte, VNF a sollicité SNCF Réseau, propriétaire du pont de Mours, en vue de procéder à la mise au gabarit de l'ouvrage. Cette mise au gabarit nécessite la démolition du pont existant et la construction d'un nouvel ouvrage qui, lui, permettra de faire passer des convois transportant 3 couches de containers, correspondant au gabarit cible à long terme de l'itinéraire Seine Escaut.

Le montant inscrit initialement dans le CPER permettait de réaliser uniquement les études relatives à l'AVP pour le Pont de Mours. Or, dans le cadre de la convention entre VNF et SNCF Réseau, les études environnementales et des dossiers réglementaires ont été intégrés à cette phase. Ces études devaient initialement être réalisées dans le cadre du dossier PRO.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Le présent avenant vise donc à prendre en compte cette modification. Le coût de la phase relative aux études d'AVP et des études environnementales et des dossiers réglementaires pour le Pont de Mours a été augmenté de 2,47 M€ à 3,4 M€.

Le coût global de l'opération, estimé à 40 M€ HT (valeur 2013), n'a cependant pas changé.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018-2020	Réalisation des études AVP par SNCF Réseau
2021-2022	Enquête publique et études PRO
2023	Démarrage des travaux

Plan de financement :

Les opérations du pont de Mours et de MAGEO étant liées, il est proposé de fusionner le plan de financement pour ces deux opérations

Opération : Etudes de mise à grand gabarit de l'Oise (MAGEO)

Descriptif :

Le projet MAGEO vise à améliorer la navigabilité de l'Oise entre Compiègne et Creil pour couvrir l'objectif fonctionnel d'ouverture de la voie aux convois de classe européenne Vb (180 m × 11,40 m et 4 400 tonnes) avec un mouillage de 4 m (contre 3 m actuellement) : rescindements de berges, aires d'amarrages, aire de stationnement, protections renforcées des ouvrages d'art.

Ces aménagements seront réalisés dans un souci de prise en compte de l'environnement traversé :

- Site de compensation hydraulique à Verneuil-en-Halatte optimisé pour garantir la neutralité hydraulique à l'aval de Creil ;
- Mesures compensatoires liées à d'éventuels impacts résiduels sur l'environnement, protection de berges non rescindées dont le niveau d'érosion est déjà significatif et qui protègent des secteurs à enjeux élevés.

Cette opération est intégrée à la liaison Seine Escaut, au même titre que le projet de mise au gabarit du pont ferroviaire de Mours, dont la maîtrise d'ouvrage est déléguée à SNCF Réseau et dont le financement est également inscrit aux CPER 2015-2022.

Le présent avenant permet d'actualiser les besoins en études pour cette opération en fonction de l'avancement réel de l'opération suite, notamment, aux « Assises de la Mobilité » et au rapport du COI qui considère l'opération MAGEO comme un projet « *incontournable dans la perspective de la réalisation du canal Seine-Nord Europe dont il assure la continuité avec la Seine* » et « *recommande de prévoir les financements nécessaires à un engagement des travaux de MAGEO sur la période 2023-2027 quel que soit le scénario considéré* ».

Dans le cadre des discussions visant à contractualiser la première convention de cofinancement sur cette opération, le département de l'Oise s'est retiré du plan de financement. La Région Hauts-de-France s'est alors engagée à prendre à sa charge la part du département de l'Oise. Dans le CPER initial, le département de l'Oise s'était engagé à verser une subvention de 1.28 M€ pour les opérations « travaux d'approfondissement de l'Oise aval », « études de relèvement du pont de Mours » et « études de mise à grand gabarit de l'Oise ». Le présent avenant permet donc d'acter la prise en compte par la Région Hauts-de-France, de la subvention initialement budgétée par le département de l'Oise.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Calendrier de réalisation envisagé et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2019-2020	Réalisation des études PRO et enquête publique
2021	Enquête environnementale
2022	Consultation des entreprises
2023	Démarrage des travaux

Plan de financement :

Pont de Mours et MAGEO	État	Région	UE	TOTAL
CPER 2015-2022	5.935 M€	3.194 M€	4.910 M€	14.04 M€

Opération : Aire de virement de Longueil-Sainte-Marie

Descriptif :

L'opération consiste à améliorer les conditions d'accès fluviaux à la plateforme multimodale de Longueil-Ste-Marie sur l'Oise canalisée (POPI : Paris Oise Ports Intérieur : syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise), opérationnelle depuis 2013 et dont l'usage sera intensifié avec la réalisation du projet MAGEO (Mise au Gabarit Européen de l'Oise).

Les discussions entre la Région, VNF et POPI n'ont pas permis de conclure dans le calendrier un accord sur le périmètre de l'opération et sur le plan de financement. Il a ainsi été proposé de prendre acte de cette absence d'accord et de reporter les discussions sur le prochain CPER, et de ne retenir que le montant des études déjà engagées dans le cadre de cet avenant.

Plan de financement :

Aire de retournement de Longueil-Sainte-Marie	État	Région	UE	Autre (POPI)	TOTAL
CPER 2015-2022	0.040 M€	0.020 M€	0.1 M€	0,140 M€	0,30 M€

Opération : Estacade de Venette

Descriptif :

L'opération consiste en la création d'une estacade de guidage à l'amont de l'écluse de Venette.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

La conclusion des études de trajectographie réalisées en 2018 préconise un rallongement de l'estacade de 35 mètres. Cet allongement de l'estacade génère une augmentation du coût de l'opération d'environ 420 000 €. Le coût global de l'opération est donc revalorisé à 2.15 M€ au lieu de 1.73 M€

Le présent avenant vise donc à augmenter le coût de cette opération pour ainsi prendre en compte l'allongement de l'estacade.

Calendrier de réalisation envisagé et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2019	Réalisation des études d'AVP
2020	Réalisation des études PRO
2021	Démarrage des travaux

Plan de financement :

Estacade de Venette	État	Région	UE	TOTAL
CPER 2015-2022	0.985 M€	0.485 M€	0.680 M€	2.15 M€

Opération : Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite

Descriptif :

L'opération consiste à :

- Mettre en place une gestion centralisée de la ligne d'eau en crue afin de fiabiliser davantage le bon écoulement des crues, dans une gestion coordonnée avec les ouvrages de régulation de crue réalisés par l'Entente Oise Aisne dans le secteur de Longueil Sainte Marie
- Regrouper en un même PC la commande des doubles écluses des 9 sites de l'Oise et du Canal latéral à l'Oise, l'objectif étant d'améliorer le niveau de service aux usagers de la voie d'eau par l'élargissement de l'amplitude de navigation, en maîtrisant les contraintes en effectifs d'exploitation

Des études de projet conception sont nécessaires et sont menées de 2018 à 2020 avec un objectif de mise en service de la téléconduite des écluses au même horizon que le Canal Seine-Nord Europe.

Le CPER 2015-2022 n'inclut que le volet « études ».

Le présent avenant permet donc de reprendre les besoins en études sur cette opération en fonction de son avancement réel.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Calendrier de réalisation envisagé et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2019-2020	Recrutement d'un AMO et réalisation des études de projet
2021	Démarrage des travaux

Plan de financement :

Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite	État	Région	UE	TOTAL
CPER 2015-2022	1.725 M€	0.160 M€	1.015 M€	2.9 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 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 compléter la première enveloppe attribuée au titre du CPER 2015-2022 et de pérenniser ce projet.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
Fin 2018	Démarrage des travaux
2021	Mise en service

Plan de financement :

Canal de la Sambre à l'Oise	État	Région	CD02	TOTAL
CPER 2015-2022	3 M€	1,5 M€	1.5 M€	6 M€
Nord-Pas-de-Calais <i>mémoire)</i> (pour	5,75 M€	5,75 M€		11,5 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 nécessaire pour financer une réévaluation de +5,5 M€ est intégralement imputé dans le cadre de l'avenant sur le CPER 2015-2022 Nord-Pas-de-Calais. Cette opération n'a donc pas d'incidence sur le CPER 2015-2022 Picardie.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Opération : Valorisation du réseau fluvial

L'opération consiste à réaliser des études et des actions de promotion pour faire connaître et valoriser le réseau fluvial, l'enjeu étant de dynamiser le trafic fluvial, en opérant une meilleure interaction entre les acteurs du fluvial et le tissu économique régional.

Dans le cadre de plusieurs réunions entre VNF et les services de la Région, il a été convenu de sortir cette opération du CPER à l'occasion de l'avenant et de construire une approche régionale à l'échelle du territoire des Hauts-de-France.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

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 des territoires 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 6 M€ au profit de la mise à 2x2 voies de la RN2 et environ 52 M€ pour **un premier financement par l'État des lignes de dessertes fines du territoire à hauteur de 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. Cet avenant technique permet ainsi de clarifier la commande passée à SNCF Réseau et de les prendre en compte dans le portefeuille du CPER2015-2022.

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 co-financeurs, au prorata de leur participation figurant dans la maquette financière objet du présent avenant.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

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).

Opération reportée : Dépassement entre Creil et Amiens

Le besoin d'aménagement sur la section de ligne entre Creil et Amiens n'est pas avéré à l'horizon de 2022, notamment en termes de besoin d'accroissement de la capacité. Ce projet peut être différé et reporté à un prochain contrat.

Ajustement montant : Études ferroviaires de long terme

Au vu du niveau d'engagement de cette ligne, il est proposé un ajustement du montant inscrit au CPER. Cette ligne permet notamment le financement de l'étude d'accessibilité ferroviaire à l'Île-de-France.

L'étude de mise en place d'une plate-forme infrastructure et service Axe Nord intégrant le déploiement régional de la plate-forme nationale fret est pris en charge sur le CPER Nord-Pas-de-Calais et bénéficie à la totalité de la région Hauts-de-France.

Études ferroviaires long terme	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	1,35 M€	1,35 M€	0,3 M€	3 M€

Ajustement montant : Rehaussement des quais des lignes K et H

Les travaux relatifs à cette opération sont aujourd'hui terminés. Il est proposé d'ajuster le montant inscrit au CPER pour le ramener au coût à terminaison.

Rehaussement des quais des lignes K et H	Région	TOTAL
	16,2 M€	16,2 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 Picardie

Plan de financement :

Électrification ligne Amiens – Rang-du- Fliers	TOTAL
	0 €

Opération : Modernisation et mise en accessibilité des gares

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). L'avenant du CPER actualise cette programmation.

Plan de financement :

Modernisation et mise en accessibilité des gares	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	1,66 M€	14,09 M€	1,75 M€	17,5 M€

Ajustement montant : Nœud de Creil aménagement des voies

La phase 1 de l'opération (consistant à l'aménagement du plan de voies au sud de la gare, la mise à quai de la voie 4 nord et R2TMV sur voie 5) est en cours de finalisation.

La phase 2 (consistant en la modernisation du nœud ferroviaire sur les voies et quais n°1, 2 et 3) est en cours d'études opérationnelles (AVP). Les premières conclusions font apparaître la nécessité d'actualiser le montant à terminaison de l'opération. Le planning de l'opération vise un cofinancement de la phase réalisation en 2022.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2019	Finalisation travaux phase 1
2020	Convention de cofinancement études projet phase 2
2022	Convention de cofinancement réalisation phase 2

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Post 2022	Travaux à programmer
-----------	----------------------

Plan de financement :

Nœud de Creil aménagement des voies	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	24,5 M€	24,5 M€	5,45 M€	54,45 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 des 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.

Beauvais – Abancourt – Le Tréport / Régénération des ouvrages d'art

Descriptif : La ligne Beauvais-Abancourt Le Tréport a fait l'objet d'un renouvellement voie-ballast optimisé entre Beauvais et Abancourt, section la plus circulée et une maintenance lourde sur la section Abancourt-Le Tréport, moins dégradée. La présente opération permet la régénération des ouvrages d'art de la ligne.

Calendrier de réalisation envisagée et montants des cofinancements à prévoir :

Date	Nature de l'opération
2018	Convention de cofinancement avant-projet
2022	Convention de cofinancement études projet - réalisation

Plan de financement global :

Beauvais – Abancourt – Le Tréport régénération des ouvrages d'art	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	1,978 M€	10,022 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	12 M€

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Abbeville – Eu (Le Tréport)

Descriptif : Située sur les territoires Hauts-de-France et Normandie, la ligne ferroviaire Abbeville/Eu fait l'objet d'une étude préliminaires par SNCF Réseau pour sa régénération . Sa vétusté a conduit à la suspension de son exploitation en mai 2018.

En complément, une étude des solutions alternatives à la régénération classique (tram train, ferroviaire léger,...) est menée par la Région.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2018	Convention de cofinancement études préliminaires solution ferroviaires classiques et solutions alternatives
2020	Convention de cofinancement avant projet
2022	Convention de cofinancement études projet - réalisation
2023 ou 2024	Travaux à programmer

Plan de financement :

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Abbeville – Eu – Le Tréport	6,592 M€	33,408 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	40 M€

Crépy-en-Valois – Laon

Descriptif : Sa vétusté pourrait conduire à la suspension de son exploitation en 2024. Une étude préliminaire de sa régénération est en cours.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2018	Convention de cofinancement études préliminaires solution ferroviaires classiques
2020	Convention de cofinancement avant projet
2022	Convention de cofinancement études projet - réalisation
2024 / 2025	Travaux à programmer

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Plan de financement :

Crépy-en-Valois – Laon	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	27,842 M€	134,171 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	162 M€

L'estimation au ratio du montant de l'opération est fixé à 175 M€. Le montant inscrit ici représente une première phase d'engagement de l'opération, qui fera l'objet d'une deuxième phase d'engagement dans le prochain CPER pour garantir sa réalisation.

Laon – Hirson

Descriptif : Sa vétusté pourrait conduire à la suspension de son exploitation en 2024. Une étude de sa régénération est nécessaire.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2019	Convention de cofinancement études préliminaires
2020	Convention de cofinancement études avant projet - projet
2022	Convention de cofinancement réalisation
2024	Travaux à programmer

Plan de financement :

Laon – Hirson	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
	9,493 M€	48,107 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	57,6 M€

(Amiens) Boves – Compiègne

Descriptif : La vétusté de la ligne pourrait conduire à la suspension de son exploitation en 2025. Une étude de sa régénération est nécessaire.

Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022 Picardie

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2019	Convention de cofinancement études préliminaires
2021	Convention de cofinancement études avant projet
2023	Convention de cofinancement études projet - réalisation
2024 / 2025	Travaux à programmer

Plan de financement :

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Boves (Amiens) – Compiègne	0,313 M€	1,587 M€	Participation financière à déterminer au moment de l'AVP	1,9 M€

Ajustement montant : Gare de Creil - Mise en accessibilité

Cette opération est liée aux aspects urbains du projet de requalification du quartier de gare intégrés au volet territorial du CPER. L'avancée et les décisions du projet de requalification du quartier de gare n'ont pas permis de lancer les études concernant le volet accessibilité suivant le calendrier prévisionnel initial. La phase réalisation est reportée au prochain CPER et le montant inscrit est ramené au coût des études pré-opérationnelles du volet de mise en accessibilité.

Calendrier de réalisation envisagée :

Date	Nature de l'opération
2019	Convention de cofinancement études préliminaires
2022	Convention de cofinancement études avant projet - projet
Post CPER	Travaux à programmer

Plan de financement :

	État	Région	Autres Partenaires	TOTAL
Gare de Creil accessibilité passerelle ferroviaire	0,765 M€	0,765 M€	0,17 M€	1,7 M€

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022
Picardie**

Les dispositions générales du Contrat de plan Etat-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 Lalande



Le Président du Conseil régional
Xavier Bertrand

**Avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2022
Picardie**

Annexes

Tableaux financiers des CPER Picardie et Nord-Pas-de-Calais

Cartes des projets contractualisés en Hauts-de-France

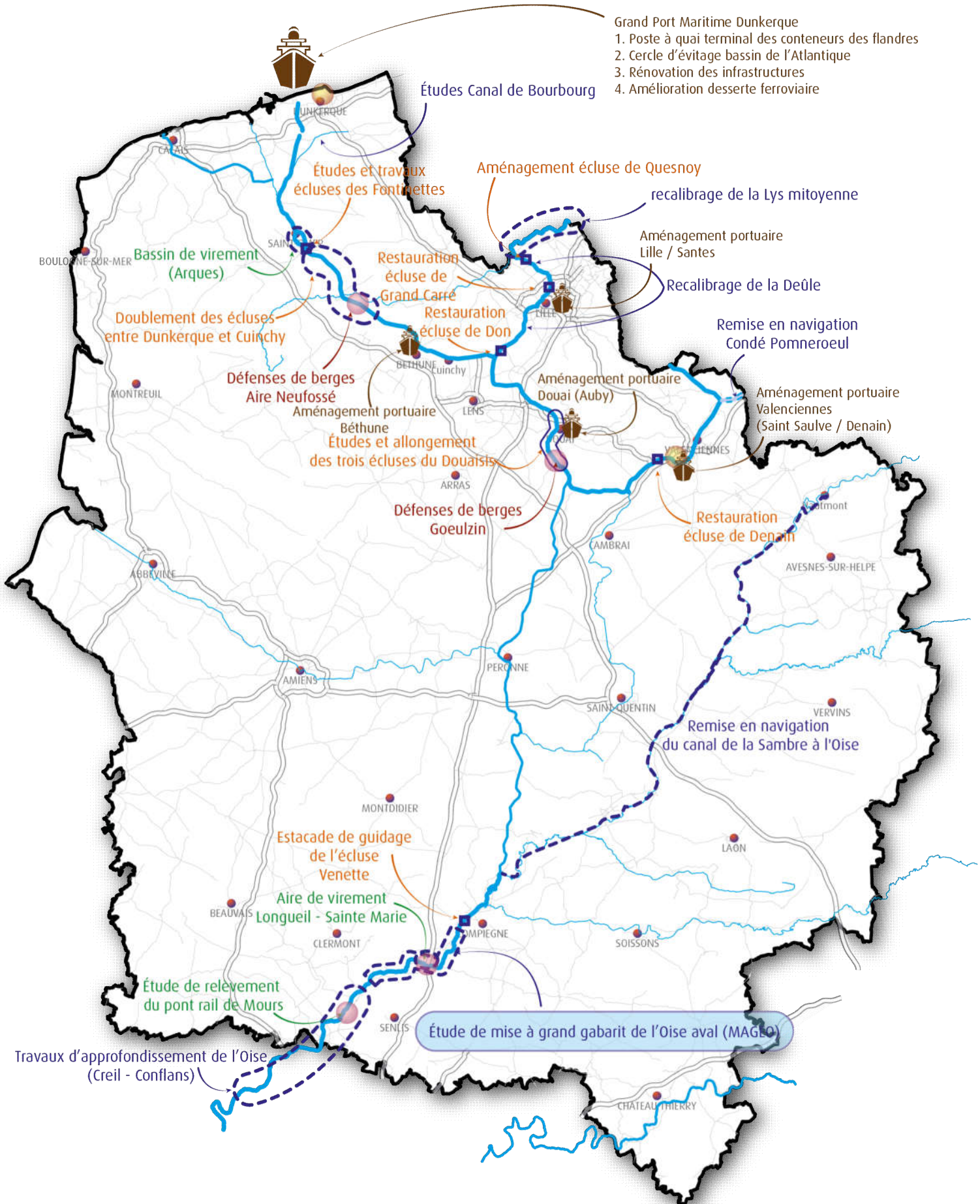
Région HAUTS DE FRANCE CPER 2015-2022 «Avenant» Sous-volet routier



Opérations non localisées :

1. Requalification acoustique A2 - A16
2. Requalification environnementale de l'A21 et de l'A211
3. Aménagement de sécurité RN42

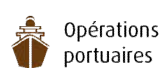
Région HAUTS DE FRANCE CPER 2015-2022 «Avenant» Sous-volet fluvial et portuaire



- Grand Port Maritime Dunkerque
1. Poste à quai terminal des conteneurs des Flandres
 2. Cercle d'évitage bassin de l'Atlantique
 3. Rénovation des infrastructures
 4. Amélioration desserte ferroviaire

Opérations non localisées :

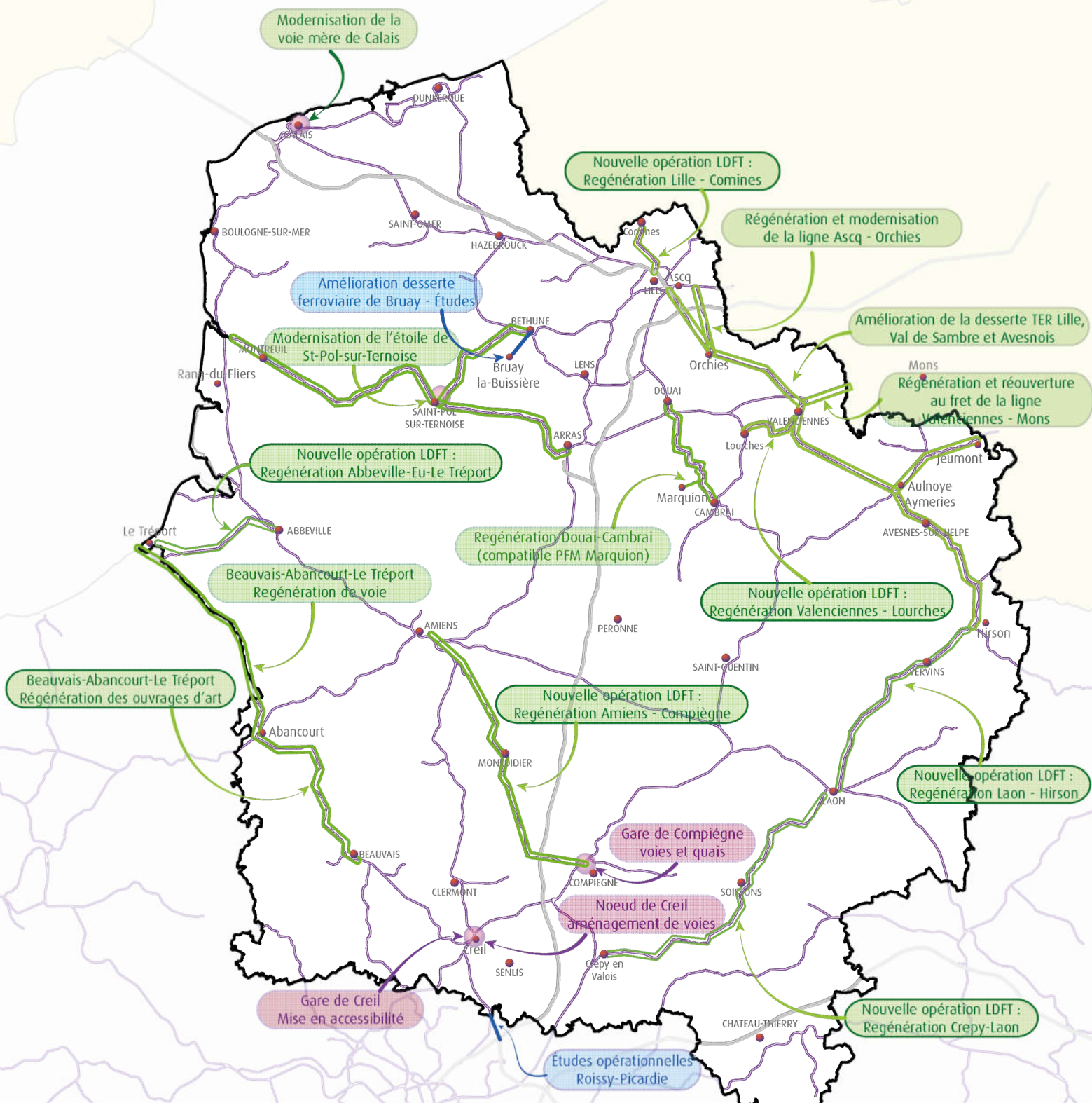
1. Téléconduite sur le grand gabarit
2. Réalisation de 10 zones d'attente bateaux Va+
3. Étude de faisabilité doublement écluse grand gabarit
4. Préparation mise en place télégestion écluses
5. Restauration Grand carré, Don et Denain
6. Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite



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 LDFT