

# PROJET D'AVENANT AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION 2021-2027 DES HAUTS-DE-FRANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR LA PÉRIODE 2023-2027

## Préambule

Le contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 signé le 9 janvier 2023 ne comprenait pas de programmation de crédits contractualisés dans le domaine des mobilités, compte tenu que l'exécution des opérations d'investissement dans les infrastructures de transports prévues dans les précédents CPER 2015-2022, Nord-Pas-de-Calais et Picardie, a été prolongée jusqu'à la fin d'année 2022, par des avenants signés le 2 juin 2020.

La programmation en matière de mobilités, portant sur la période 2023-2027, est prévue à l'article 4 du préambule du CPER 2021-2027, qui dispose que « le volet Mobilités (axe V du présent CPER) fera notamment l'objet d'un avenant au CPER, afin d'intégrer une programmation 2023-2027 ».

La programmation des investissements dans le domaine des mobilités dans les CPER 2015-2022 Nord-Pas-de-Calais et Picardie a été guidée par quatre objectifs fixés par la loi d'orientation des mobilités :

- réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires ;
- renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux ;
- accélérer la transition énergétique ;
- améliorer l'efficacité des transports de marchandises ;

Le volet mobilités du CPER 2021-2027 poursuit cette stratégie en renforçant l'ambition pour accélérer la décarbonation des mobilités et le changement d'usage des modes de transport, pour les personnes comme pour les marchandises. Face à l'urgence de diminuer fortement les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, **l'État et le conseil régional consacrent un engagement financier annuel sur 2023-2027 plus de deux fois supérieur à celui de la période précédente 2015-2022**. Ce financement sera prioritairement dédié à la modernisation et à la régénération du réseau ferroviaire ainsi qu'à la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain des Hauts-de-France, au bénéfice des transports du quotidien.

**Les opérations contractualisées déclinent cette stratégie et les programmes structurants de l'État et du conseil régional, en lien avec les autres collectivités.** Elles reflètent leur ambition commune pour le territoire en réponse aux attentes et aux besoins sociétaux. Elles sont sélectionnées

de sorte que les investissements soient cohérents et coordonnés entre le développement de l'offre de services et les infrastructures nécessaires à ce déploiement.

Ainsi, la contractualisation des opérations et les modalités de leur financement répondent aux exigences suivantes :

- la cohérence d'ensemble des projets, notamment en ce qui concerne les priorités nationales en faveur de la décarbonation des mobilités des personnes et des marchandises ;
- la prise en compte des différents usages et de l'équilibre entre fret et voyageurs ;
- la cohérence avec les priorités régionales définies dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ; une attention particulière portée aux projets favorisant la mobilité dans les territoires ruraux, le nécessaire rééquilibrage territorial et le développement économique des territoires les plus fragiles.

Le présent avenir mobilités au contrat de plan 2021-2027 Hauts-de-France est conclu entre :

L'État, représenté par Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France,

**d'une part,**

La Région Hauts-de-France représentée par Xavier BERTRAND, président du Conseil régional des Hauts-de-France,

La Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, représentée par Alain GEST, président de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole,

La Métropole Européenne de Lille, représentée par Damien CASTELAIN, président de la Métropole Européenne de Lille,

Le Département de l'Aisne, représenté par Nicolas FRICOTEAUX, président du Conseil départemental de l'Aisne,

Le Département de la Somme, représenté par Stéphane HAUSOULIER, président du Conseil départemental de la Somme,

Le Département de l'Oise, représenté par Nadège LEFEBVRE, présidente du Conseil départemental de l'Oise,

Le Département du Pas-de-Calais, représenté par Jean-Claude LEROY, président du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Le Département du Nord, représenté par Christian POIRET, président du Conseil départemental du Nord,

**d'autre part,**

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;

Vu la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral ;

Vu le décret 83-62 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires adopté par le Conseil régional des Hauts de France le 30 juin 2020 et approuvé par le préfet de région le 4 août 2020 ;

Vu le Contrat de plan État-Région des Hauts-de-France 2021-2027 signé le 9 janvier 2023 ;

Vu le mandat donné par la Première ministre au préfet de la région Hauts-de-France le 5 juin 2023 pour engager la négociation du volet du CPER 2021-2027 relatif aux mobilités ;

Vu la concertation engagée avec les conseils départementaux, la métropole européenne de Lille et la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole entre juin 2023 et novembre 2023 ;

Vu le Protocole d'accord sur l'avenant au CPER 2021-2027 relatif au volet « Infrastructures de transport et mobilités » pour la période 2023-2027, signé le 26 avril 2024 entre le préfet de la région Hauts-de-France et le président du Conseil régional, en présence du Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires ;

Vu l'avis du conseil économique, social, environnemental régional des Hauts-de-France en date du ... ;

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale le ... ;

Vu la consultation publique organisée du ... au ... ;

Vu l'accord de la directrice générale des collectivités locales donné le ... au préfet de la région Hauts-de-France de procéder à la signature de l'avenant au CPER 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil régional des Hauts-de-France en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil régional à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil départemental de la Somme en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil départemental de la Somme à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération de la Métropole Européenne de Lille en date du 24 juin 2022 portant approbation en date du XXXXXXXX autorisant le président de la Métropole Européenne de Lille à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole en date du XXXXXXXX autorisant le président du de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil départemental de l'Aisne en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil départemental de l'Aisne à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil départemental du Nord en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil départemental du Nord à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil départemental du Pas-de-Calais en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil départemental du Pas-de-Calais à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil départemental de l'Oise en date du XXXXXXXX autorisant le président du Conseil départemental de l'Oise à signer l'avenant mobilités au contrat de plan État-Région 2021-2027

Il est convenu ce qui suit :

#### **Article 1**

L'État, le Conseil régional des Hauts-de-France, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, la Métropole Européenne de Lille, le Conseil départemental de l'Aisne, le Conseil départemental de la Somme, le Conseil départemental de l'Oise, le Conseil départemental du Pas-de-Calais et le Conseil départemental du Nord, s'engagent pour la période 2023-2027 à mettre en œuvre conjointement les principes et opérations relatifs aux mobilités décrits dans le présent document.

#### **Article 2**

Les montants contractualisés dans le cadre du présent avenant sont (en euros courants):

- pour l'État : 693 462 500 €
- pour le Conseil régional des Hauts-de-France : 693 452 500€
- pour le Conseil départemental de l'Aisne : 10 700 000 M€
- pour le Conseil départemental de la Somme : 2 500 000€
- pour le Conseil départemental de l'Oise : 4 500 000€
- pour le Conseil départemental du Nord : 55 000 000€

La maquette financière annexée au CPER Hauts de France 2021-2027 signé le 9 janvier 2023 est modifiée conformément aux montants fixés au présent article.

Les objets et les montants figurant dans le document signé constituent des engagements contractuels. Les engagements inscrits dans le présent contrat sont subordonnés à l'ouverture des moyens financiers nécessaires, dans les lois des finances pour l'État et dans le budget des collectivités.

#### **Article 3**

Les dispositions de l'Axe V du CPER Hauts de France 2021-2027 signé le 9 janvier 2023 sont remplacées par les dispositions de l'Axe V du présent avenant.

#### **Article 4**

Le préfet de la région Hauts-de-France, le président du Conseil régional des Hauts-de-France, le président de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, le président de la Métropole Européenne de Lille, le président du Conseil départemental de l'Aisne, le président du Conseil départemental de la Somme, la présidente du Conseil départemental de l'Oise, le président du Conseil départemental du Pas-de-Calais et le président du Conseil départemental du Nord, sont chargés

conjointement et dans le cadre de leurs engagements et compétences respectifs de l'exécution du présent avenant.

Fait à Lille, le

➔ Pages de signatures

## Table des matières

<b>AXE V. FAVORISER LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES AU SEIN DES TERRITOIRES ET CONFORTER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS.....</b>	<b>8</b>
V.1 - FERROVIAIRE : PRIORITÉ MASSIVE POUR STIMULER LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES ET ACCÉLÉRER LE PROJET DE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN.....	10
V.1.1 - <i>Réseau ferroviaire structurant : identifier les besoins de développement des infrastructures ferroviaires pour répondre aux besoins futurs.....</i>	11
V.1.1.a - Études générales.....	11
V.1.1.b - Phase 2 Tranche 2 Nœud de Creil.....	11
V.1.2 - <i>Améliorer l'accessibilité décarbonée de Lille en développant l'offre ferroviaire et en l'inscrivant dans une approche multimodale : vers un SERM Hauts-de-France.....</i>	12
V.1.2.a - Opérations préalables au SERM : Libérer le potentiel du réseau existant.....	13
V.1.2.b - Amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (LSA).....	13
V.1.2.c - Halte ferroviaire Lille Porte des Postes.....	14
V.1.2.d - Études et procédures SERM Hauts-de-France.....	14
V.1.2.e - Études pour le traitement des passages à niveau dans le cadre du SERM Hauts-de-France.....	14
V.1.2.f - Sécurisation foncière en vue du SERM Hauts-de-France.....	15
V.1.3 - <i>Assurer une desserte fine et durable du territoire.....</i>	17
V.1.3.a - Régénération de la ligne Laon-Hirson.....	17
V.1.3.b - Régénération de la ligne Boves – Compiègne.....	17
V.1.3.c - Ligne Beauvais – Abancourt – Le Tréport.....	18
V.1.3.d - Ligne Douai-Cambrai.....	18
V.1.3.e - Ligne Trilport – la Ferté.....	18
V.1.4 - <i>Poursuivre la mise en accessibilité pour tous des gares nationales et régionales.....</i>	19
V.1.5 - <i>Fret ferroviaire : relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises.....</i>	20
V.1.5.a - Modernisation de la voie mère du port de Calais en accompagnement du développement et de la décarbonation des activités portuaires.....	21
V.1.5.b - Réouverture du point frontière de la ligne fret Valenciennes – Mons - Études.....	22
V.1.5.c - Installations Terminales Embranchées (ITE).....	22
V.1.5.d - Régénération des capillaires fret.....	22
V.1.5.e - Raccordements ferroviaires des ports intérieurs du Canal Seine Nord Europe.....	23
V.1.5.f - Raccordement ferroviaire de la nouvelle plate-forme multimodale au sud de la région (Longueil Ste Marie).....	23
V.1.6 - <i>Cartographie des projets ferroviaires.....</i>	25
V.2 - FLUVIAL : IRRIGUER LE GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE D'UN RÉSEAU NAVIGABLE PERFORMANT AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT.....	26
V.2.1 - <i>Remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul.....</i>	26
V.2.2 - <i>Recalibrage de la Lys mitoyenne.....</i>	26
V.2.3 - <i>Aménagement de l'écluse de Quesnoy.....</i>	27
V.2.4 - <i>Études pour le doublement des écluses.....</i>	27
V.2.5 - <i>Aménagement de l'écluse des Fontinettes.....</i>	27
V.2.6 - <i>Allongement des écluses du Douaisis.....</i>	28
V.2.7 - <i>Téléconduite du réseau Nord-Pas de Calais :.....</i>	28
V.2.8 - <i>Accessibilité aux bateaux de catégorie Va+.....</i>	28
V.2.9 - <i>Aire de retournement de Longueil-Sainte-Marie.....</i>	29
V.2.10 - <i>Reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne et la Marne situés en HDF.....</i>	29
V.2.11 - <i>Réouverture du canal de la Somme entre Offoy et Saint-Simon.....</i>	30
V.2.12 - <i>Cartographie projets fluviaux.....</i>	31
V.3 - PORTUAIRE : RENFORCEMENT ET MODERNISATION DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE.....	32
V.3.1 - <i>CAP 2020 travaux (préparatoires, bassins, quais, aménagement).....</i>	32
V.3.2 - <i>Simplification et modernisation de la voie ferrée des Huttés.....</i>	33

V.3.3 - <i>Ambition Ferroviaire 2030 - Report des commandes des postes 9 et 10 à poste 9, suppression d'un tronçon de voie]</i> .....	33
V.3.4 - <i>Ferroutage : faisceau de Loon-Plage (phase 1)</i> .....	33
V.3.5 - <i>Aménagement de la desserte du Port Ouest</i> .....	33
V.3.6 - <i>Aménagement de la desserte du Port Ouest – autre</i> .....	34
V.3.7 - <i>Rénovation énergétique des bâtiments du GPMD</i> .....	34
V.3.8 - <i>Remplacement des éclairages polluants sur le port</i> .....	34
V.3.9 - <i>Électrification à quai (2 prises supplémentaires quai de Flandres)</i> .....	34
<b>V.4 - INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : PRIORITÉ À LA MISE À DEUX FOIS DEUX VOIES DE LA ROUTE NATIONALE 2, COLONNE VERTÉBRALE DE LA SAMBRE AVESNOIS-THIÉRACHE, TERRITOIRE PARMI LES PLUS PAUVRES DE FRANCE</b> .....	<b>36</b>
V.4.1 - <i>Aménagement de la RN 2</i> .....	36
V.4.1.a - RN2 Déviation de Vauciennes.....	37
V.4.1.b - RN2 Déviation de Froidmont-Cohartille.....	37
V.4.1.c - RN2 Mise à 2 × 2 voies de la section A 26 – Marle (1ère tranche).....	38
V.4.1.d - RN2 Déviation de La Capelle : études et mesures compensatoires.....	38
V.4.1.e - RN2 Contournement d'Avesnes-sur-Helpe.....	39
V.4.1.f - RN2 Section Avesnes sur Helpe – Beaufort.....	39
V.4.1.g - RN 2 Contournement de Maubeuge (phase 1).....	39
V.4.1.h - RN 2 Contournement de Maubeuge (phase 2).....	40
V.4.1.i - RN 2 Contournement de Laon.....	40
V.4.1.j - RN2 Déviation de Villers-Cotterêts : études, mesures compensatoires, travaux de l'échangeur.	40
V.4.1.k - RN2 Sécurisation de la forêt de Retz.....	41
V.4.2 - <i>Infrastructures routières : autres opérations</i> .....	42
V.4.2.a - Études en vue du CPER suivant : RN 42, RN 31.....	42
V.4.2.b - Étude de la desserte routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé.....	43
V.4.2.c - A 21 – Échangeur Recytech.....	43
V.4.2.d - RN 31 – Mise à 2 × 2 voies Catenoy-Bois de Lihus : travaux d'ouvrages d'art.....	43
V.6.3 - <i>Cartographie projets routiers</i> .....	45
<b>V.5 - MOBILITÉS ACTIVES : SOUTENIR LES PROJETS DE VÉLOROUTES</b> .....	<b>46</b>
<b>V.6 - GOUVERNANCE RENFORCÉE ET DISPOSITIF DE SUIVI ET D'ÉVALUATION RELATIF À LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES</b> .....	<b>47</b>
V.6.1 - <i>Instances de programmation et de suivi du volet mobilités</i> .....	48
V.6.1.a - Instance thématique de programmation et de suivi.....	48
V.6.1.b - Instances territoriales de suivi : Comités de bassin et observatoires.....	48
V.6.2 - <i>Indicateurs de suivi du CPER</i> .....	49
V.6.2.a - Indicateurs relatifs à la mobilité des personnes.....	49
V.6.2.b - Indicateurs relatifs au transport des marchandises.....	50
V.6.2.c - Indicateurs pour l'évaluation de l'impact environnemental des projets.....	50
V.6.2.d - Indicateurs relatifs à l'évolution des politiques locales de mobilité.....	50
<b>V.7 - MAQUETTE DÉTAILLÉE DE L'AXE V</b> .....	<b>51</b>
<b>ANNEXE : SOUTIENS FINANCIERS COMPLÉMENTAIRES APPORTÉS HORS CPER SUR LA PÉRIODE 2021-2027</b> .....	<b>52</b>

# AXE V . FAVORISER LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES AU SEIN DES TERRITOIRES ET CONFORTER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Remplace les dispositions de l'axe V du CPER Hauts-de-France signé le 9 janvier 2023

## **Les mobilités au cœur des défis de transition écologique, d'équité sociale et territoriale et d'attractivité économique des territoires**

La région Hauts-de-France est un territoire densément peuplé et polarisé autour des deux principaux pôles d'attraction que sont la métropole lilloise au nord et l'Île-de-France au sud. Elle se caractérise par une très forte demande de mobilité des personnes, qui la place au premier rang des régions françaises pour les flux domicile-travail.

Améliorer l'accessibilité de la métropole lilloise impose de répondre à cette demande massive de déplacements, tout en limitant la congestion routière et en préservant l'attractivité économique du territoire. Cela s'appuie nécessairement sur l'amélioration de la capacité, de la fiabilité et de la performance des modes alternatifs lourds, et sur le développement de l'intermodalité. Il s'agit également de favoriser les usages plus collectifs de la route en développant le covoiturage et en aidant à l'insertion des transports en commun.

Au sud de la région, pour faciliter les échanges avec l'Île-de-France et l'accès à ses bassins d'emplois, le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires et l'amélioration des interconnexions avec les lignes existantes des réseaux ferrés et de transports en commun sont les principaux axes de travail. Ils sont compatibles avec un modèle de développement vertueux du territoire, limitant la consommation d'espace et l'étalement urbain.

Le territoire régional est également traversé par de profondes disparités qui différencient les enjeux et appellent des réponses adaptées en matière de développement d'infrastructures de transport et de déploiement des services de mobilité.

Dans les territoires moins denses, en particulier dans l'est de la région, l'enjeu d'accessibilité pour tous se complète d'un enjeu de désenclavement et de sécurisation des déplacements, ainsi que d'un objectif de réduction des nuisances associées au transport. Ces enjeux se traduisent par une ambition forte pour diversifier les services et solutions de mobilité, avec des coûts et des niveaux d'usage adaptés.

Enfin, la situation transfrontalière de la région et ses fortes capacités logistiques, développées à partir d'un réseau dense d'infrastructures, en font la plaque tournante de nombreux flux de marchandises. Outre un trafic routier dense, la dimension internationale de la région apparaît dans l'activité de ses ports.

Malgré une prédominance globale du mode routier pour le transport de marchandises, incluant le fret conteneurisé, la région Hauts-de-France se distingue par une part modale des modes alternatifs supérieure à la moyenne nationale : 15 % pour le rail (contre 9,8 % en moyenne nationale) et 5,7 % pour le fluvial (contre 2,4 % en moyenne nationale). Facteur de compétitivité majeur, cette diversification modale est à préserver et à amplifier. Le canal Seine-Nord Europe doit en particulier bénéficier à la façade maritime de la région autour de Dunkerque, ainsi qu'à son *hinterland* via les ports intérieurs, renforcer encore l'attractivité économique du territoire et lui permettre d'affirmer son positionnement de hub logistique, de manière compatible avec la préservation d'un cadre de vie et

d'un environnement favorables à ses habitants actuels et futurs.

## **Renforcer la mobilité durable en Hauts-de-France : Ambition et cohérence des investissements à travers le CPER 2021-2027**

La stratégie du volet mobilités du CPER 2021-2027 consiste à accélérer la décarbonation des mobilités et le changement d'usage des modes de transport pour les personnes comme pour les marchandises.

**Les opérations contractualisées inscrites dans ce CPER déclinent cette stratégie.** Elles reflètent l'ambition commune des partenaires pour le territoire en réponse aux attentes des habitants de la région et aux besoins sociétaux. Ces opérations sont sélectionnées afin d'assurer la cohérence et la coordination entre le développement des services et les infrastructures nécessaires à ce déploiement.

Ainsi, la contractualisation des opérations et les modalités de leur financement sont définies en tenant compte de plusieurs exigences. Il s'agit notamment de garantir la cohérence globale des projets, en accord avec les priorités nationales pour la décarbonation des mobilités, tant pour les personnes que pour les marchandises. De plus, ces opérations doivent prendre en considération les différents usages des transports et maintenir un équilibre entre le fret et les déplacements des voyageurs. Il est également essentiel que ces initiatives soient alignées sur les priorités régionales telles que définies dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Une attention particulière est accordée aux projets visant à améliorer la mobilité dans les zones rurales, à réaliser un rééquilibrage territorial nécessaire, et à favoriser le développement économique des territoires les plus fragiles.

Les opérations inscrites dans l'axe V du CPER 2021-2027 ont été sélectionnées selon deux principes généraux, en complément de la cohérence de ces opérations avec les objectifs énoncés précédemment.

En premier lieu, l'achèvement des opérations lancées lors du CPER 2015-2022 (soit leur phase fonctionnelle ou leur finalisation totale) est priorisé. Cela inclut la couverture des éventuels surcoûts des opérations en cours, tout en responsabilisant les divers co-financeurs impliqués.

En deuxième lieu, ont été pris en compte le niveau d'avancement des études techniques et des procédures préalables aux travaux des opérations (telles que les déclarations d'utilité publique et les autorisations environnementales), ainsi que la capacité effective des maîtres d'ouvrage à utiliser les fonds alloués pour la période 2023-2027 et à mobiliser les ressources humaines nécessaires pour la réalisation des projets.

**En dehors du CPER 2021-2027, certains grands projets** déterminent également l'évolution du paysage de la mobilité et du transport.

C'est le cas du canal Seine-Nord Europe et de la mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO), qui sont les opérations majeures nécessaires à la création d'un réseau fluvial à grand gabarit de 1100 km connectant les bassins de la Seine et de l'Escaut. Reliant Paris et Le Havre à Dunkerque et aux autres ports maritimes du Nord de l'Europe, la liaison Seine-Escaut participe à accélérer le report modal de la route vers le fluvial et la décarbonation des transports.

En matière de transport de voyageurs, la liaison ferroviaire Roissy-Picardie vise à renforcer l'accessibilité du sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise au réseau à grande vitesse, au

réseau d'Île-de-France et à l'aéroport Roissy CDG, en créant de nouvelles dessertes en TER et en TGV entre Amiens, Creil et la gare Roissy CDG TGV.

Les financements apportés à ces grands projets, en dehors du CPER, par l'État, le conseil régional et les autres co-signataires du CPER sont valorisés en annexe.

Les projets de réseaux de transports en commun en site propre, les pôles d'échanges multimodaux et les aménagements cyclables, accompagnés par l'État via des appels à projets, viennent également renforcer les opérations inscrites au CPER. Il s'agit par exemple des projets de lignes de tramway et de bus à haut niveau de service de la Métropole Européenne de Lille ou des pôles d'échanges multimodaux d'Arras, Compiègne et Douai, lauréats de l'appel à projets « transports en commun en site propre » ou encore des projets d'aménagements cyclables soutenus par le Fonds de Mobilité Active. Ces infrastructures facilitent l'intégration des différents modes de transport, favorisant une mobilité plus durable et interconnectée.

Les financements apportés par l'État dans le cadre de ces appels à projet sont également valorisés en annexe.

## **V.1 - FERROVIAIRE : PRIORITÉ MASSIVE POUR STIMULER LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES ET ACCÉLÉRER LE PROJET DE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN**

Le soutien sans précédent initié par l'État et le Conseil régional dans le cadre du plan de relance a permis d'accélérer le financement des investissements pour le réseau ferroviaire. Des travaux indispensables à la pérennité du réseau ont ainsi été engagés, et pour certains achevés, dans le cadre d'opérations de régénération de petites lignes voyageurs et fret ou de modernisation du réseau structurant.

Le volet ferroviaire de l'avenant mobilités 2023-2027 s'inscrit dans la trajectoire du plan national d'avenir pour les transports. Il consacre donc un investissement massif aux différents programmes structurants du secteur ferroviaire dont SNCF Réseau assure majoritairement la mise en œuvre.

Cette stratégie globale soutient le renforcement du transport du quotidien à travers le développement du service express régional métropolitain (SERM), visant à réduire la dépendance à la route et les émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, elle poursuit des efforts importants pour moderniser le réseau structurant et préserver les lignes de desserte fine des territoires (LDFT) voyageurs, tout en rendant les principales gares accessibles à tous. Enfin, elle favorise le développement du transport de marchandises en modernisant les infrastructures pour encourager le report modal et soutenir la décarbonation des activités portuaires et industrielles.

## V.1.1 - Réseau ferroviaire structurant : identifier les besoins de développement des infrastructures ferroviaires pour répondre aux besoins futurs

Concernant le réseau structurant, un programme d'études prospectives nécessaires pour préparer l'évolution future du réseau dans le cadre des travaux de la plateforme services et infrastructures nord va être conduit. Parallèlement, la dernière phase du projet d'aménagement des voies sur le nœud de Creil sera engagée, ce qui permettra notamment d'accompagner la mise en service du barreau neuf de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

### V.1.1.a - Études générales

La modernisation du réseau ferroviaire structurant nécessite une anticipation importante des futurs besoins au regard de la durée de réalisation des opérations. Ainsi, SNCF Réseau a initié des réflexions dans le cadre de la « Plateforme Infrastructures & Services » (PFIS) Nord. Cette PFIS permet d'examiner les modalités nécessaires à l'expression des besoins, tant en sillons de trains voyageurs que de trains fret, aux horizons 2030, 2035 et 2040. Des opérations d'aménagement émergent donc dans le cadre des travaux de la PFIS Nord, qu'il conviendra d'étudier.

Sont d'ores et déjà identifiées :

- *La connexion de l'axe Paris-Soissons-Laon à l'aéroport de Roissy,*
- *La question du raccordement du port de Boulogne au réseau ferré,*
- *L'amélioration des dessertes grande vitesse en complément du déploiement du Service Express Métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille et l'impact sur l'infrastructure,*
- *La modernisation de l'axe littoral dans le contexte de Dunkerque 2030*
- *La quatrième voie de Chantilly*
- *Le retournement à Clermont de l'Oise ou à Creil*

#### Calendrier de mise en œuvre

Sur la durée du CPER

### V.1.1.b - Phase 2 Tranche 2 Nœud de Creil

La robustesse de l'exploitation ferroviaire sur le Y Picard étant fortement conditionnée par la capacité des installations ferroviaires à gérer le flux des circulations en situation normale et dégradée, le nœud de Creil fait l'objet d'opérations de modernisation depuis une dizaine d'année. Une première phase de travaux achevée en novembre 2019 a d'ores et déjà permis d'augmenter sa capacité.

Une seconde phase de travaux vise à améliorer les modalités d'exploitation de la gare par une réattribution des voies de réception à quai rendue possible par la réalisation de travaux de banalisation des voies d'accès ainsi que de la création d'une nouvelle voie à quai supplémentaire. Ces travaux s'inscrivent également dans la mise en œuvre du nouveau schéma de service offert par l'opération de nouvelle liaison Roissy-Picardie. Une première tranche de ces travaux ayant été engagée fin 2022, l'achèvement de cette seconde phase est conditionné au lancement d'une seconde tranche.

#### Calendrier de mise en œuvre

Les travaux des tranches 1 et 2 pourraient être lancés courant 2025, pour une mise en service

prévisionnelle estimée à 2027.

#### Plan de financement V.1.1.

Opération	État		Conseil régional	
Études diverses : raccordement de l'Aisne à l'IDF (virgule de Soissons), études PFSI, étude raccordement ferroviaire port de Boulogne, études TERGV et Calais-Dunkerque	13,50 M€	50,0%	13,50 M€	50,0%
Nœud de Creil - aménagement voies – phase 2 tranche 2 Fin opération du CPER 15-22	11,00 M€	50,0%	11,00 M€	50,0%

## V.1.2 - Améliorer l'accessibilité décarbonée de Lille en développant l'offre ferroviaire et en l'inscrivant dans une approche multimodale : vers un SERM Hauts-de-France

### Contexte des mobilités quotidiennes sur l'aire métropolitaine de Lille

Au sein de l'espace métropolitain transfrontalier constitué autour de la métropole de Lille, qui compte 3,8 millions d'habitants dont 2,8 millions en France, les mobilités quotidiennes sont principalement assurées par la route.

Par ailleurs, chaque jour, 600 TER et TERGV et plus de 100 trains de fret convergent vers Lille. L'Etoile ferroviaire de Lille est l'une des plus circulées en France. Cette utilisation intense du réseau par des circulations mixtes le rend très sensible aux aléas et ne permet plus d'évolution majeure de l'offre TER.

Ce réseau nécessite d'ores et déjà des aménagements à court terme, pour libérer son potentiel permettant ainsi une première amélioration du service ferroviaire et la résolution des situations de conflits entre circulations voyageurs et fret. Des opérations sont également identifiées pour contribuer à l'équilibre et l'aménagement du territoire, par exemple en améliorant la desserte du secteur Sambre-Avesnois et celle du secteur lillois de Porte des postes, un véritable nœud multimodal, en cohérence avec les schémas de desserte en transports collectifs urbains et mobilités actives de la MEL.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) fixe une ambition forte de doublement de la part modale du train dans les grands pôles urbains avec l'objectif de développer de nouveaux services métropolitains dorénavant appelés services express régionaux et métropolitains – SERM. Elle vise notamment à « remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire entre les grands pôles urbains » et à « orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires ».

Plus récemment, la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) promulguée le 27 décembre 2023 a traduit la priorité politique du développement de ces services, définis comme « une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire ». La loi SERM permet également la participation de la Société des Grands Projets (SGP) à l'élaboration de la proposition de SERM, conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, pour obtenir le statut de SERM par arrêté ministériel.

Dès 2020, des études d'opportunité et de faisabilité, financées par l'État, la Région et la Métropole Européenne de Lille, ont permis de définir un programme d'opérations de plus de 7,5 milliards d'euros

à réaliser dans les 15 prochaines années pour réussir l'ambition de doubler le nombre de trains.

Début 2024 a par ailleurs été signée une convention de financement portée par l'État (50%), la Région Hauts-de-France (37,5%) et la Métropole Européenne de Lille (12,5%) visant une phase de consolidation du projet et de préparation des étapes ultérieures.

La SGP se voit ainsi confier une mission de coordination d'ensemble du projet, de déploiement d'une stratégie d'association des territoires, de proposition d'un schéma de gouvernance et d'un plan de financement, de stratégie de portage des procédures administratives et de proposition de partage de périmètre de MOA, de stratégie de mise en œuvre du programme des pôles d'échanges et de conduite d'un programme d'études d'ensemble (état des lieux, bilan socio-économique d'ensemble, chronique de déploiement de l'offre de service, état des lieux du programme de suppression, traitement et sécurisation des passages à niveau...).

SNCF Réseau poursuit les études de faisabilité sur le périmètre ferroviaire incluant des études horaires et d'exploitation, d'infrastructure et de fréquentation voyageurs.

SNCF Gares & Connexions mène un diagnostic de l'ensemble des gares et haltes existantes dans le périmètre du SERM Hauts-de-France pour définir les principes généraux d'aménagement en accord avec les ambitions de service du SERM.

Le volet mobilités du CPER 2023-2027 prévoit, pour le SERM Hauts-de-France, des financements consacrés aux études et aux anticipations foncières, ainsi qu'à des opérations anticipées du SERM sur le réseau ferré national (RFN) ou le traitement des passages à niveau.

### **V.1.2.a - Opérations préalables au SERM : Libérer le potentiel du réseau existant**

Plusieurs projets sur le réseau existant sont identifiés pour permettre une première amélioration significative du service ferroviaire et résoudre des situations de conflits entre circulations voyageurs et circulations fret. Il s'agit de la mise à quai de la Voie 6 de Béthune, de la création d'un terminus TER à Hazebrouck, du traitement des bifurcations du triangle d'Ostricourt et de l'amélioration du nœud calaisien. Ces besoins sont à confirmer dans le cadre de la poursuite des études de faisabilité dans leur volet ferroviaire, et de nouveaux projets pourraient émerger en fonction des résultats des études menées.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les études préliminaires seront lancées en 2024-2025, puis plusieurs Avant-Projet à compter de 2026.

### **V.1.2.b - Amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (LSA)**

Le Pacte Sambre-Avesnois-Thiérache signé le 7 novembre 2018 et confirmé par le Pacte SAT II le 19 novembre 2021 vise, sur ce territoire, à réduire les inégalités territoriales, à renforcer les offres de déplacements du quotidien et à améliorer la qualité et la sécurité des réseaux. Ces objectifs s'inscrivent également dans une volonté réaffirmée d'accélération de la transition énergétique. Ainsi, dans ce cadre, le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, la Sambre et l'Avesnois y est identifié comme un enjeu stratégique pour le territoire.

Des premières études ont été réalisées dans les CPER précédents, afin d'améliorer la fréquence et la régularité des trains sur cet axe. Elles concluent à la nécessité de créer une 3<sup>ème</sup> voie électrifiée entre la bifurcation de Beuvrages et Valenciennes, de modifier l'ensemble des voies situées en avant-gare sud de Valenciennes afin de rendre indépendantes les différentes voies arrivant et partant de la gare,

ainsi que les aménagements routiers et ferroviaires nécessaires au traitement du passage à niveau n°6 de Lesquin.

Cette opération d'une ampleur importante en termes d'infrastructures ferroviaires nécessitera par ailleurs la réalisation d'une étude d'impact ainsi que l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Une concertation préalable volontaire se tiendra en 2024. Les enseignements tirés de cette concertation permettront d'alimenter les études de niveau Projet dont le démarrage est prévu avant la fin de l'année 2024. À la suite de l'enquête publique qui pourrait se tenir en 2026, une première tranche de travaux pourrait alors démarrer en 2028 avec notamment la construction du nouvel ouvrage de franchissement de l'Escaut qui, à terme, accueillera la nouvelle troisième voie ferroviaire.

### **V.1.2.c - Halte ferroviaire Lille Porte des Postes**

La création d'une nouvelle halte ferroviaire sur le secteur lillois de Porte des Postes revêt une importance capitale, car elle constitue un élément essentiel pour renforcer l'intermodalité dans un quartier en pleine transformation urbaine. Actuellement, ce quartier est déjà un nœud modal majeur grâce à la présence de deux lignes de métro, et à l'avenir, il deviendra également le lieu de connexion d'une ligne de tramway et de pistes cyclables, entre autres. La création de cette halte ferroviaire permettra ainsi d'optimiser l'articulation entre les différents modes de transports collectifs au sein de la Métropole Européenne de Lille (MEL), contribuant ainsi à l'efficacité des réseaux de transports en commun. En outre, elle aura pour effet de renforcer l'attractivité de ce quartier en expansion, en offrant une solution de mobilité complète et intégrée pour les habitants et les visiteurs.

À terme, elle contribuera à la pleine efficacité du SERM en permettant d'irriguer un quartier dense actuellement non desservi par le train.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

À la suite des études pré-opérationnelles qui devraient s'achever fin 2024, des études de niveau Avant-Projet devraient être engagées début 2025. L'objectif est d'engager la phase travaux fin 2027, avec un horizon de mise en service projeté en 2031.

### **V.1.2.d - Études et procédures SERM Hauts-de-France**

L'objectif de ce volet d'études est de financer à la fois les études de consolidation du projet en 2024-2025, mais aussi les études préliminaires sur les principales opérations du SERM (nouvelles liaisons entre Lille et Hénin-Beaumont et grosses opérations capacitaires sur RFN) afin de constituer le dossier d'enquête publique du programme global, qui se déclinera ensuite projet par projet.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

À compter de 2025, des études préliminaires pourront être lancées en vue de préparer le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dont l'ouverture pourrait intervenir d'ici fin 2027.

## V.1.2.e - Études pour le traitement des passages à niveau dans le cadre du SERM Hauts-de-France

L'Etoile ferroviaire de Lille présente la plus forte densité de passages à niveau en France. La situation, déjà problématique au regard de l'augmentation de la circulation routière depuis plus de 50 ans, va se complexifier à terme avec l'augmentation du nombre de trains sur le réseau ferroviaire et la densification de l'urbanisation aux abords des voies rendant de plus en plus complexe et coûteuse la réalisation d'ouvrages d'art dénivellant les flux routiers pour les passages à niveau les plus circulés. Il est donc impératif d'établir un diagnostic complet de la configuration des 245 passages à niveau situés dans le périmètre d'étude, d'examiner les impacts du projet « SERM » et de conduire les premières études.

Un état des lieux sera réalisé par le SGP sur le programme d'ensemble des passages à niveau en 2024, et des études complémentaires pourront être réalisées sur certains passages à niveau jugés prioritaires à la suite de cet état global.

### Calendrier de mise en œuvre

Sur la durée du CPER

## V.1.2.f - Sécurisation foncière en vue du SERM Hauts-de-France

Les projets d'ampleur, qui se réalisent sur un temps long, nécessitent la mise en place d'une stratégie foncière dès le démarrage : Il s'agit de préserver la possibilité de réaliser les infrastructures neuves, d'anticiper la réalisation des espaces de compensation, afin notamment de préserver le foncier agricole.

Il est donc essentiel de prévoir le projet dans les documents d'urbanisme, d'identifier des réserves foncières tout en tenant compte des enjeux agricoles, et de procéder en fonction des opportunités à de premières acquisitions foncières en prenant en compte les enjeux de la gestion économe de l'espace du SRADDET.

Le dialogue territorial mené en 2024 permet d'enclencher les premières discussions avec les collectivités sur les besoins et opportunités d'anticipations foncières au bénéfice de l'insertion des infrastructures neuves ou élargies du SERM.

La SGP prévoit par ailleurs en 2024 de réaliser une infographie sur la maîtrise du foncier nécessaire au projet et l'identification des leviers mobilisables pour assurer la maîtrise du foncier, notamment en lien avec les documents de planification territoriaux.

### Calendrier de mise en œuvre

Sur la durée du CPER

### Plan de financement V.1.2.

Opération	État		Conseil régional		Autres collectivités	
Hors SERM (scénario de référence) - Amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois (LSA) + PN6	38,85 M€	37,0%	66,15 M€	63,0%		
Hors SERM (scénario de référence) – Halte ferroviaire Lille sud	15,00 M€	33,3%	15,00 M€	33,3%	15,00 M€	Autres collectivités territoriales, dont la MEL : la répartition de ce reste à financer de 15 M€ pourra être précisée avant

						I/adoption de l'avenant intégrant le volet mobilités au CPER 2021-2027
Opérations anticipées SERM (Mise à quai V6 Béthune, Terminus TER Hazebrouck, Traitement des bifs du triangle d'Ostricourt (option Ostricourt optimisée), Noeud calaisien)	18,00 M€	50,0%	18,00 M€	50,0%		
Études et procédures SERM Hauts-de-France	37,50 M€	50,0%	28,13 M€	37,5%	9,37 M€	autres collectivités territoriales, dont la MEL : la répartition de ce reste à financer de 9,37M€ pourra être précisée avant l'adoption de l'avenant intégrant le volet mobilités au CPER 2021-2027
Traitement des passages à niveau - études	5,00 M€	33,3%	5,00 M€	33,3%	5,00 M€	
Sécurisation foncière	6,67 M€	33,3%	6,67 M€	33,3%	6,67 M€	

## V.1.3 - Assurer une desserte fine et durable du territoire

Le soutien sans précédent initié par l'État et le conseil régional dans le cadre du plan de relance a permis d'accélérer le financement des investissements pour le réseau ferroviaire. Des travaux indispensables à la pérennité du réseau ont ainsi été engagés, et pour certains achevés, dans le cadre d'opérations de régénération de lignes de desserte fine du territoire tant voyageurs que fret ou de modernisation du réseau structurant.

Le volet ferroviaire de l'avenant mobilités 2023-2027 s'inscrit dans la trajectoire du plan national d'avenir pour les transports. Il consacre donc un investissement massif aux différents programmes structurants du secteur ferroviaire dont SNCF Réseau assure majoritairement la mise en œuvre.

**Les lignes de desserte fine des territoires, menacées de fermeture à court terme, constituent un axe fort du volet ferroviaire, pour lequel l'État et le conseil régional investissent près de 40 % des crédits associés (respectivement 21 % et 50%).** Le programme de régénération des lignes de voyageurs démarré à la période précédente se poursuit activement dans le cadre du protocole d'accord signé en février 2022, afin d'engager avant fin 2027 l'ensemble des phases de réalisation de ces opérations. Cela concerne en particulier les lignes Boves-Compiègne, Laon-Hirson et les ouvrages d'art de la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport.

### V.1.3.a - Régénération de la ligne Laon-Hirson

Le programme de régénération de la ligne ferroviaire n°229 000 reliant Laon à Hirson doit permettre de restaurer ses caractéristiques nominales sur l'ensemble des 55 kilomètres de la voie ferrée afin de garantir la pérennité de cette ligne pour une durée de 15 ans.

#### Calendrier de mise en œuvre

Les circulations ont été suspendues à compter de fin 2023. Après quelques travaux préparatoires au second semestre 2024, les travaux principaux auront lieu en 2025-2026 ; pour une remise en service prévue en janvier 2027.

### V.1.3.b - Régénération de la ligne Boves – Compiègne

La section de ligne entre Boves et Compiègne parcourt les lignes ferroviaires n° 232000 et n° 317000. Le programme de régénération de l'ensemble des composants de l'infrastructure ferroviaire de cette section de ligne longue d'environ 70 kilomètres doit permettre de conserver ses fonctionnalités et performances nominales pour une pérennité de 30 ans à compter de 2027.

Afin de maintenir l'exploitation de la ligne avant l'engagement de ces travaux, des travaux préventifs seront réalisés dès l'année 2024, travaux financés au travers du précédent CPER.

#### Calendrier de mise en œuvre

La phase d'étude de niveau Projet sera engagée dès le début 2024 permettant de réaliser l'ensemble des dossiers de consultation des entreprises en 2025.

Les travaux principaux, dont l'engagement financier est prévu à la fin de l'année 2025, auront lieu entre la mi-2026 et la mi-2027, durant une période en fermeture totale des circulations ferroviaires commerciales.

### **V.1.3.c - Ligne Beauvais – Abancourt – Le Tréport**

A la suite de l'arrêt d'exploitation de la ligne le 18 mai 2018 au regard de son état, une première phase de régénération des composants voie de la ligne a été réalisée en 2019 et 2020, avec une reprise des circulations voyageurs sur l'ensemble de la ligne entre Beauvais et Le Tréport le 1er août 2020.

Désormais, une deuxième phase de régénération doit être engagée sur l'ensemble des ouvrages sous voie ainsi que sur les ouvrages d'art de la ligne. Dans ce cadre, une première opération de régénération des 3 ouvrages d'art les plus critiques sera engagée en 2024. Une deuxième opération concernant les 20 autres ouvrages d'art sera engagée courant 2024 afin de réaliser les travaux entre 2025 et 2028.

#### **Calendrier du projet**

Après avoir réalisé l'ensemble des études de niveau projet sur la régénération des ouvrages sous voie et les ouvrages d'art de la ligne en 2022 et 2023, les travaux principaux suivants permettant de finaliser le programme global de régénération de la ligne seront réalisés :

- 2024 : régénération des ouvrages sous voie en terre et des 3 ouvrages d'art les plus critiques
- 2025 à 2028 : régénération des 20 autres ouvrages d'art

### **V.1.3.d - Ligne Douai-Cambrai**

Au titre du CPER 2015-2022, l'engagement des travaux de régénération de l'ensemble des composants de la ligne entre Cambrai-Douai, ligne à voie unique électrifiée de 32 km, a été lancée fin 2022 pour permettre une remise en circulation en 2025. La durabilité des composants régénérés au cours de cette phase est prévue pour une période de 30 ans. Tous les composants non rénovés d'ici 2025 devront être opérationnels jusqu'en 2040, soit pour une durée de 15 ans.

Au regard des risques d'aléas sur cette opération de régénération, une somme à valoir est prévue au CPER 2021-2027.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

L'ensemble des travaux, à l'exception de ceux concernant la gare de Cambrai seront réalisés en fermeture de la ligne, c'est-à-dire sans aucune circulation commerciale voyageurs et fret. Ces travaux sont lancés de façon effective depuis janvier 2024 et devraient aboutir à une remise en circulation de la ligne courant 2025.

### **V.1.3.e - Ligne Trilport – la Ferté**

La ligne P du transilien doit faire l'objet de travaux de modernisation à brève échéance. Pour la branche Trilport-La Ferté, la Région Ile-de-France porte aussi un projet d'électrification.

Dans le cadre des études, il est apparu nécessaire de régénérer la voie à court terme afin d'éviter une fermeture à l'horizon 2026.

Bien que ne figurant pas dans le protocole de ligne de desserte fine du territoire, le volet mobilité comporte une enveloppe permettant la régénération de la voie et de certains ouvrages d'art et tunnel sur le territoire de la région Hauts de France

### Calendrier de mise en œuvre

Les études Avant-Projet – Projet seraient lancées dès 2024 pour permettre un démarrage des travaux en 2026.

### Plan de financement V.1.3.

Opération	État		Conseil régional		Autres collectivités	SNCF Réseau	
LDFT VOYAGEURS (enveloppe mandat : 50 M€)	49,77 M€		176,45 M€		5,00 M€	25,29 M€	
Régénération Laon-Hirson	15,35 M€	16,5%	69,75 M€	75,0%		7,91 M€	8,5%
Régénération Boves-Compiègne	26,50 M€	26,5%	65,00 M€	65,0%		8,50 M€	8,5%
Régénération Beauvais-Abancourt-Le Tréport - Oas	4,10 M€	16,5%	18,75 M€	75,0%		2,13 M€	8,5%
Régénération Beauvais-Abancourt-Le Tréport - Régé	0,00 M€	0,0%	5,70 M€	54,3%		4,80 M€	
Régénération Douai – Cambrai – avenir cofi en cours	1,70 M€	16,5%	7,50 M€	75,0%		0,85 M€	8,5%
Trilport – La Ferté Milon – Régénération (HdF) – hors LDFT	2,10 M€	16,5%	9,75 M€	75,0%		1,11 M€	8,5%
Trilport – La Ferté Milon – électrification	0,00 M€	0,0%	0,00 M€	0,0%	5,00 M€		

### V.1.4 - Poursuivre la mise en accessibilité pour tous des gares nationales et régionales

Afin de structurer et accélérer la mise en accessibilité des transports publics ferroviaires, l'État pour ce qui concerne les gares nationales, et les ex-régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie ont élaboré des schémas directeurs d'accessibilité adoptés en 2016.

Une soixantaine de gares doivent faire l'objet de travaux de mise en accessibilité PMR ont été inscrites dans les schémas directeurs d'accessibilité programmée (SDAP) dans la région Hauts-de-France.

Une reprogrammation des SDAP et un phasage a été élaboré par SNCF Gares & Connexions, partagé avec l'État et la Région, afin d'accélérer la mise en accessibilité.

Avec plus de 20 % des crédits de l'État et du conseil régional, complétés de financements de SNCF Gares & Connexions, les partenaires s'engagent à poursuivre le programme de mise en accessibilité des gares nationales et des principales gares régionales inscrites aux schémas directeurs d'accessibilité (agenda d'accessibilité programme national et régional). Il s'agira, sur les 5 années de contractualisation, d'engager les études et les travaux restants pour l'accès aux quais et aux voies des gares concernées.

Le CPER 2021-2027 permettra d'engager d'ici 2027 les crédits nécessaires pour les travaux de mise en accessibilité de gares nationales en traitant les gares de Calais-Ville, Douai, Dunkerque, Amiens, Saint-Quentin, Compiègne, Creil et Longueau) ; la gare de Boulogne-Ville verra ses travaux démarrer en 2028

Les études relatives aux gares régionales devront préciser la nature des travaux à engager, en fonction des équipements déjà en service. Les travaux seront également engagés sur la période 2023-2027 et se poursuivront au-delà afin d'achever la totalité des opérations prévues aux SDAP.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

L'ensemble des travaux seront engagés d'ici 2028.

#### **Plan de financement V.1.4.**

Opération	État		Conseil régional		SNCFG&C	
<b>ACCESSIBILITÉ PMR DES GARES (enveloppe mandat : 90 M€)</b>	<b>66,25 M€</b>		<b>65,00 M€</b>		<b>43,75</b>	
Mise en accessibilité des gares nationales	45,00 M€	50,0%	22,50 M€	25,0%	22,50	25,0%
Mise en accessibilité des gares régionales	21,25 M€	25,0%	42,50 M€	50,0%	21,25	25,0%

### **V.1.5 - Fret ferroviaire : relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises**

Aujourd'hui le transport par rail ne concerne au niveau national que 9% des marchandises.

La région des Hauts-de-France se situe au cœur des flux économiques de la « mégalopole européenne » que les géographes nomment « dorsale européenne ». Cet espace qui s'étend de Londres à Milan, parmi les plus densément peuplés et poumon économique de l'Europe, constitue l'un des potentiels de création de richesse parmi les plus élevés au monde.

En conséquence, les flux de transit et les flux infrarégionaux sont majoritairement routiers et ont un impact environnemental important sur un territoire où pollution de l'air et congestion sont élevées.

La région dispose pourtant d'atouts en termes d'infrastructures : réseau ferroviaire le plus dense après celui d'Ile de France, un littoral de 215 km, une plateforme industriale portuaire (le port de Dunkerque), le port de Boulogne-Calais, 1381 km de voies navigables, 27 ports fluviaux, deux aéroports internationaux.

Fort de ces atouts, la stratégie nationale fret et le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ont pour ambition commune de doubler la part des marchandises transportées par le rail en France et en Hauts-de-France d'ici 2030, pour participer à un développement économique durable, respectueux du climat, de la mobilité, de la qualité de vie et de la santé des citoyens.

Les projets en faveur du développement du fret ferroviaire bénéficient de 30 % des financements ferroviaires de l'État et du conseil régional dans l'objectif d'accélérer le report modal et la massification des flux, accompagner le développement des ports et l'arrivée du canal Seine-Nord Europe, et soutenir la réindustrialisation bas carbone de la région. Les projets prioritaires sont les suivants :

- la poursuite de la modernisation de la voie mère de Calais en accompagnement du développement et de la décarbonation de l'activité portuaire ;
- les opérations de régénération nécessaires à très court terme sur les lignes capillaires fret Saint-Omer-Lumbres, Laon-Montcornet, Fourmies-Glageon, St Roch-Bertangles, Clermont-Avrigny, Rochy Condé-Bresles ;
- les raccordements ferroviaires des futures plateformes du canal Seine-Nord à Nesle et à Marquion ainsi que celui de la plateforme multimodale de Longueuil-Sainte-Marie pour assurer son développement ;
- le soutien aux industriels pour la création ou la régénération d'installations terminales embranchées.

### **V.1.5.a - Modernisation de la voie mère du port de Calais en accompagnement du développement et de la décarbonation des activités portuaires**

Le projet de modernisation de la voie dite « mère » est essentiel à la réussite du projet « Calais Port 2015 ». Il s'agit de conforter le port de Calais en tant que hub multimodal du littoral en régénérant et modernisant la voie ferrée située entre la gare de Calais-ville et le faisceau d'entrée du port afin de répondre à l'ambition de service exprimée par l'État et la Région Hauts-de-France de 15 allers-retours par jour. Le projet comporte par ailleurs une forte dimension environnementale en reportant une partie des flux de poids lourds sur le train et en améliorant l'intégration de la voie existante pour les riverains, avec notamment un programme ambitieux de dispositifs de protections acoustiques et vibratoires.

Lors du CPER précédent, l'opération a été scindée en deux phases :

- phase 1 : études et travaux de modernisation du tronçon dit « commun », situé en zone urbaine entre la gare de Calais-ville et le quai de la Loire ; Cette phase inclut également la mise en œuvre de l'ensemble des dispositifs de protections acoustiques et vibratoires prévues dans le cadre global de l'opération. Cette phase a fait l'objet d'une étude d'impact, d'une enquête publique et de l'obtention d'une déclaration de projet autorisant l'engagement des travaux
- phase 2 : étude préliminaire afin d'étudier deux variantes de tracés au tracé actuel, situé en zone portuaire entre le quai de la Loire et le faisceau d'entrée du port. Cette phase a nécessité une décision sur le tracé à retenir prise début 2024 et fera l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact, d'une nouvelle enquête publique ainsi que de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale.

Depuis la concertation réglementaire menée en 2018 et qui a conduit à ce phasage de l'opération, de nombreuses réunions publiques ont été tenues régulièrement afin de maintenir l'information du public et d'adapter et valider les dispositifs de protections acoustiques autant que possible.

Ces réunions publiques d'informations seront maintenues tout au long de la réalisation de cette opération.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les financements mis en place en 2021 et 2022 concernaient la phase 1 de l'opération, c'est-à-dire l'ensemble des travaux de modernisation de la voie ferrée entre la gare de Calais-ville et le quai de la Loire mais également, par anticipation, la mise en œuvre de l'ensemble des dispositifs de protections acoustiques (écrans acoustiques et protections de façades). Ces travaux seront réalisés entre septembre 2022 et mai 2025.

Un complément de financement doit être apporté au niveau des dispositifs de protections acoustiques pour finaliser cette phase 1 en 2024.

Concernant la phase 2, le choix du tracé est intervenu début 2024. La poursuite des études et les différentes procédures nécessaires devraient conduire à un engagement des travaux fin 2027.

### **V.1.5.b - Réouverture du point frontière de la ligne fret Valenciennes – Mons - Études**

La question de l'ouverture d'un nouveau point de passage de trains fret entre Valenciennes et Mons est posée de longue date. Pour se faire, sur la partie française, il est nécessaire de recréer une nouvelle infrastructure ferroviaire sur une longueur de 1,3 km à partir du point frontière sur la commune de Quiévrechain, la modernisation de la signalisation sur 13 km et le traitement de plusieurs passages à niveau, notamment le PN174.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

À la suite du rendu fin 2023 des études préliminaires, les études de niveau Avant-Projet pourraient être engagées en 2024 et dans le meilleur des cas les études de niveau projet en 2026. L'objectif pourrait être d'obtenir les autorisations préalables aux travaux courant 2027, tout cela étant conditionné également à l'engagement des études et travaux nécessaires par les partenaires belges sur leur périmètre.

### **V.1.5.c - Installations Terminales Embranchées (ITE)**

Les industriels font de plus en plus le choix d'une logistique assurée par le ferroviaire, dans un but de massification et de recours à un mode de transport économique en énergie décarbonée. Cela nécessite la création ou modernisation d'Installations Terminales Embranchées (ITE), qui assurent la connexion au Réseau ferré national. L'accompagnement financier des partenaires du CPER sera conforme au Régime d'aides exempté de notification relatif aux aides à l'investissement en faveur des installations terminales embranchées (ITE) en cours d'examen par la Commission européenne.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

L'accompagnement des industriels se fera sur la durée du Contrat de Plan Etat-Région jusqu'à la consommation de l'enveloppe.

### **V.1.5.d - Régénération des capillaires fret**

Les lignes ferrées capillaires sont une composante essentielle du Réseau Ferré National car elles contribuent à la desserte fine des territoires et sont la source de plus de 20% du fret ferroviaire. Elles sont indispensables à l'activité de nombreuses entreprises régionales et contribuent ainsi à l'aménagement du territoire. L'action conjuguée des Régions et de l'Etat a freiné le processus de dégradation de ce réseau capillaire mais la pérennité à terme des 2200 km de capillaires exploités ne peut être assurée sans un plan convenu entre tous les acteurs concernés.

Sur le territoire régional, les lignes Laon-Montcornet, Fourmies-Glageon, St Roch-Bertangles, Clermont-Avrigny, Rochy Condé-Bresles, Saint Omer-Lumbres feront l'objet de travaux de régénération d'ici 2027 pour maintenir les circulations.

En fonction de l'état de chaque ligne, des travaux préventifs à plus court terme pourraient être à engager, probablement dès 2024.

La question du devenir des circulations fret se pose à court terme sur la ligne Saint-Omer – Lumbres (capillaire fret de 17,6 km) qui est dédiée au transport de marchandises et pour laquelle l'infrastructure est très dégradée. Des travaux de régénération doivent être entrepris afin de pérenniser les circulations fret pour une durée minimale de 15 ans et de préserver les emplois (environ 150 directs).

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les études préliminaires de régénération de ces lignes capillaires fret ont été menées en 2023 et se finaliseront en 2024.

A la suite de ces études, il serait attendu un engagement des phases d'études Projet en 2024 et 2025 afin de permettre le démarrage des travaux de régénération en 2027 et assurer le maintien en exploitation de ces lignes.

Des travaux préventifs permettant d'assurer l'exploitation de ces lignes en attendant ces travaux de régénération pourraient être à engager dès 2024.

Concernant Saint-Omer Lumbres, opération plus avancée, des travaux préparatoires seront réalisés dès 2024, les travaux principaux en 2025-2026, et les finitions en 2027.

#### **V.1.5.e - Raccordements ferroviaires des ports intérieurs du Canal Seine Nord Europe**

Le projet de Canal Seine Nord Europe prévoit la construction de 4 ports intérieurs, dont les 2 plus importants (Cambrai-Marquion et Nesle) seront dotés d'un terminal ferroviaire à court terme. Pour se faire, le port de Cambrai-Marquion doit être relié à la ligne Douai-Cambrai et celui de Nesle à la ligne Amiens-Tergnier.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Concernant la plateforme de Cambrai-Marquion, les études de niveau Avant-Projet de création du raccordement ferroviaire sur la ligne Douai-Cambrai seront lancées en 2024, avec l'objectif de démarrer les travaux de ce raccordement à partir de 2029.

Concernant la plateforme de Nesle, les études de niveau projet ont été lancées en 2023, pour un rendu de cette étude fin 2024. L'objectif est ensuite d'engager les travaux du saut de mouton en 2026-2027 en même temps que les travaux principaux du raccordement ferroviaire prévu dans le cadre du CSNE, puis les travaux de raccordement sur la ligne Amiens-Tergnier en 2029.

#### **V.1.5.f - Raccordement ferroviaire de la nouvelle plate-forme multimodale au sud de la région (Longueil Ste Marie)**

Le syndicat mixte du Port de Longueil Sainte Marie a programmé dès 2013, à la création du port fluvial de Longueil Sainte-Marie, une deuxième phase de développement par le raccordement au réseau ferré national. L'ambition est de doter ce territoire charnière entre les ports de la mer du nord et ceux du bassin de la Seine d'une plateforme trimodale portée par les collectivités territoriales afin de pleinement saisir les opportunités du projet Seine-Escaut.

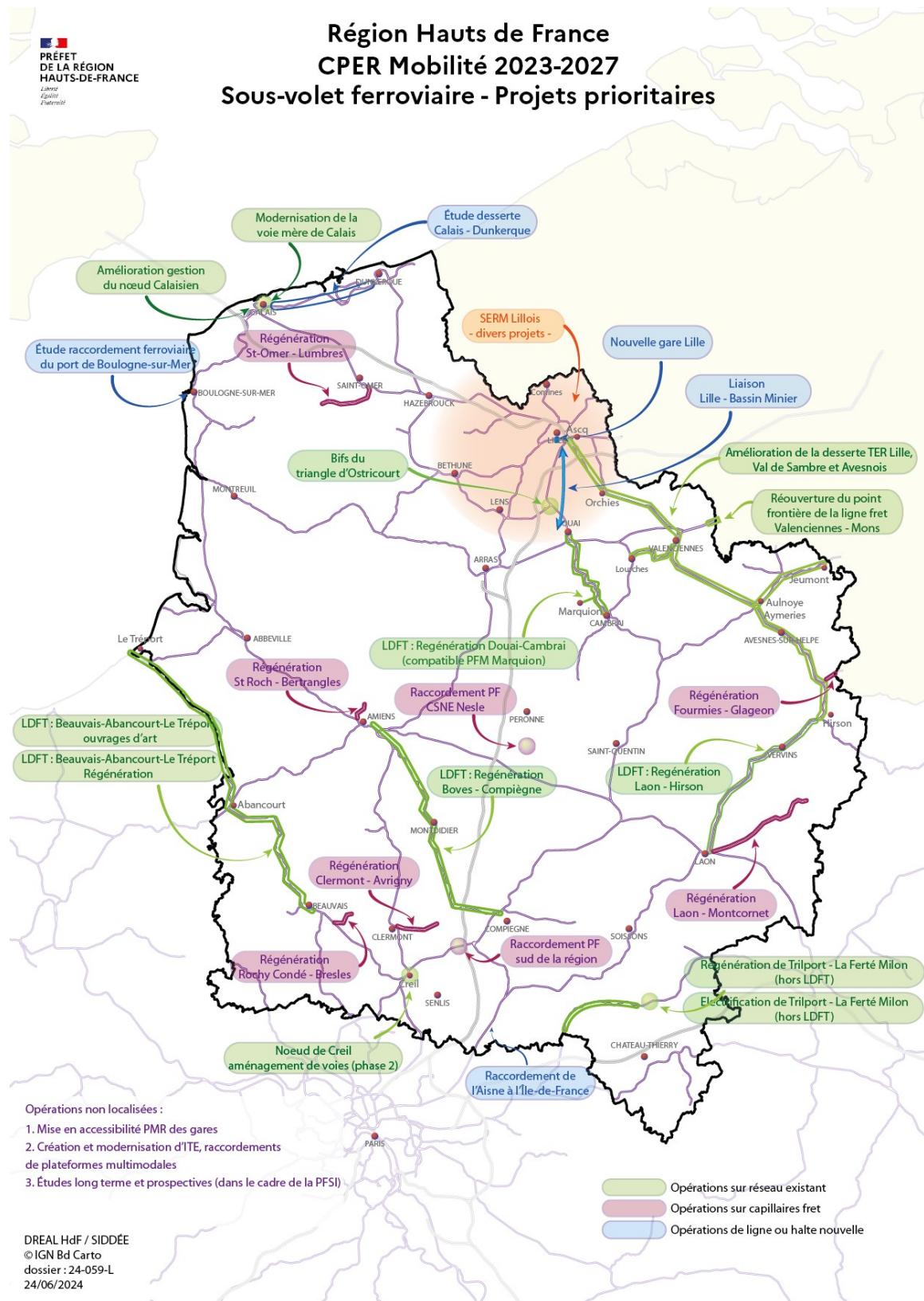
#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les études, dont celles d'Avant-Projet, seront poursuivies en 2024-2026. Si l'opération est suffisamment avancée, son financement sera considéré comme une priorité au moment de la revoyure du CPER.

### Plan de financement V.1.5.

Opération	État		Conseil régional		Autres collectivités		SNCF Réseau	
<b>FRET (enveloppe mandat : 80 M€ non fongible)</b>	<b>94,09 M€</b>		<b>89,57 M€</b>		<b>14,67 M€</b>		<b>2,58 M€</b>	
Modernisation de la voie mère du port de Calais – avenant phase 1	4,86 M€	81,0%	1,14 M€	19,0%				
Modernisation de la voie mère du port de Calais – phase 2	47,79 M€	81,0%	11,21 M€	19,0%				
Réouverture du point frontière de la ligne fret Valenciennes – Mons - Etudes	2,40 M€	80,0%	0,60 M€	20,0%				
Saint-Omer – Lumbres	3,87 M€	30,0%	6,50 M€	50,0%			2,58 M€	20,0%
ITE – 2ème partie	8,00 M€	50,0%	8,00 M€	50,0%				
Laon-Montcornet, Fournies-Gla-geon, St Roch-Bertangles, Cler-mont- Avrigny, Rochy Condé-Bresles	19,50 M€	30,0%	32,50 M€	50,0%	13,00 M€	plans de fi-nancement à établir (autres col-lectivités et industriels embranchés)		
Raccordement ferroviaire plate-forme CNSE	6,00 M€	17,6%	28,00 M€	82,4%				
Nouvelle plate-forme multimodale au sud de la région (Longueuil Ste Marie) - Etudes	1,67 M€	33,3%	1,67 M€	33,3%	1,67 M€	SM du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie		

## V.1.6 - Cartographie des projets ferroviaires



## V.2 - FLUVIAL : IRRIGUER LE GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE D'UN RÉSEAU NAVIGABLE PERFORMANT AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

Le réseau fluvial de Hauts-de-France, notamment le projet Seine-Escaut qui comporte le canal Seine Nord Europe, joue un rôle majeur dans l'amélioration de la connectivité fluviale entre la Seine, le nord de la France et la Belgique. Les projets clés, comme le Canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise, doivent être accompagnés de travaux complémentaires sur le réseau existant pour mettre en cohérence le réseau de la région et permettre d'en réaliser le plein potentiel.

Ainsi, le volet fluvial du CPER est largement consacré au financement des projets portés par VNF, en conformité avec le contrat d'objectifs et de performance 2023-2032 de l'établissement, qui concourent aux objectifs suivants :

- Augmenter la capacité, la fiabilité et la soutenabilité du réseau fluvial pour garantir la fluidité et accompagner la croissance du trafic, à l'horizon de la mise en service de Seine-Escaut et du Canal Seine-Nord Europe ;
- Améliorer l'accessibilité fluviale de la façade maritime des Hauts-de-France, au port de Dunkerque pour faciliter les échanges commerciaux par voie d'eau ;
- Réaliser des équipements de service aux usagers visant à rendre la navigation plus aisée et efficace ;
- Soutenir les projets de tourisme fluvial en partenariat avec les collectivités territoriales pour favoriser le développement harmonieux du nouveau canal et de son environnement.

### V.2.1 - Remise en navigation du canal de Condé-Pommereul

La première phase de cette opération a été soutenue par le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2022, qui a accompagné la création de quatre sites de gestion des sédiments, la réalisation des opérations de dragage et les principaux travaux de défense des berges. Les travaux financés dans le cadre du CPER 2021-2027 visent à finaliser le recalibrage du canal (y compris niveau de service, garage d'écluse), tout en incluant des aménagements écologiques et paysagers des berges et sites associés.

#### Calendrier de mise en œuvre

Les principaux travaux de recalibrage ont été achevés en 2023, des travaux de parachèvement sont en cours. L'aménagement écologique des berges et chemins est engagé en 2024. Les travaux de couverture et d'aménagement écologique des sites de gestion des sédiments doivent se dérouler entre 2026 et 2028.

### V.2.2 - Recalibrage de la Lys mitoyenne

La première phase de ce projet a été soutenue par le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2022, englobant les travaux de recalibrage, l'aménagement du site de gestion des sédiments dragués, le premier cycle de dragage, ainsi que les aménagements en faveur de la biodiversité.

Les travaux financés dans le cadre du CPER 2021-2027 viseront à poursuivre etachever les dragages de la portion sous responsabilité française, entre le pont de Deûlémont et l'écluse de

Comines, sur environ 5,6 km, permettant d'approfondir à 4,50 m le mouillage du chenal de navigation. Ils comprennent également des aménagements écologiques et paysagers.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les travaux de dragage ont été engagés sur la portion française en 2023 et seront achevés d'ici 2028.

### **V.2.3 - Aménagement de l'écluse de Quesnoy**

Ce projet concerne l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, actuellement la seule écluse du réseau Nord-Pas-de-Calais offrant une longueur utile de 110 mètres, tandis que les autres écluses présentent une longueur de 143 mètres. L'objectif de cette opération est donc de prolonger l'écluse afin de lui conférer les mêmes caractéristiques que l'ensemble des autres ouvrages à grand gabarit du réseau.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

L'objectif fonctionnel des travaux du CPER 2021-2027 est de réaliser, entre 2023 et 2025, au travers de trois chômages annuels, l'allongement effectif de l'écluse, l'aménagement de la station de pompage indispensable pour économiser la ressource en eau lors des manœuvres d'éclusage ainsi que les passes à poissons.

### **V.2.4 - Études pour le doublement des écluses**

Le réseau de navigation à grand gabarit dans les Hauts-de-France est principalement équipé d'écluses simples, (un seul sas) ce qui réduit sa capacité et sa disponibilité en période d'entretien. Des rallongements significatifs de temps de navigation pourront en résulter et entraveront le plein développement du projet de liaison Seine-Escaut. Le doublement des écluses répond à cette difficulté.

Il est donc nécessaire de l'étudier dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER).

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Études préalables des sites de Flandres et Watten lancées en 2023. Études préalables de Cuinchy lancées en 2024.

### **V.2.5 - Aménagement de l'écluse des Fontinettes**

L'axe fluvial qui relie le GPMD à son hinterland a une importance cruciale pour l'économie régionale et nationale. En cas de panne ou d'incident majeur entraînant une indisponibilité durable des écluses sur cet itinéraire, il n'existe aucune alternative viable pour assurer la continuité des activités de transport fluvial. Il est impératif de prendre des mesures pour renforcer la résilience de cet axe stratégique.

Du fait de ses caractéristiques particulières, notamment de sa hauteur de chute importante contrignant les temps de passage et d'attente, l'écluse de Fontinettes est un ouvrage clé de la desserte du GPMD.

Les études et les premiers travaux préparatoires au doublement de l'écluse de Fontinettes doivent être entrepris à court terme en cohérence avec les ambitions portées par les projets Seine-Escaut et Cap 2020.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Doublement de l'écluse de Fontinettes : Études Préalables réalisées en 2023, Avant-Projet en 2024, cible de DUP en 2026. Travaux préparatoires à partir de fin 2026.

Études et travaux de régénération et de fiabilisation de la ligne d'eau : 2023-2027

## V.2.6 - Allongement des écluses du Douaisis

Le Douaisis est un secteur de concentration du trafic fluvial, recevant tout à la fois les flux entre le futur canal Seine-Nord et le Grand Port Maritime de Dunkerque, et ceux orientés vers le Port de Lille. L'accroissement du trafic lié à Seine-Escaut et à la mise en service du Canal Seine-Nord-Europe y sera donc particulièrement sensible.

Or, les trois écluses du Douaisis (écluses de Gœulzin, Douai, Courchelettes) disposent actuellement de deux sas : un sas de 144 mètres et un sas de 90 mètres. En raison de l'évolution vers des unités de plus grande capacité, les dimensions des sas ne seront plus suffisantes pour garantir un écoulement efficace du trafic.

Il est donc nécessaire de mener des études visant à déterminer les conditions requises pour l'allongement d'un des sas, afin de répondre aux besoins futurs.

### Calendrier de mise en œuvre

Démarrage des études préalables en 2024

## V.2.7 - Téléconduite du réseau Nord-Pas de Calais :

La téléconduite du réseau à grand gabarit du Nord-Pas de Calais, y compris Canal Seine Nord Europe, vise à regrouper l'ensemble des commandes des écluses au sein d'un poste de commande centralisé disposant de deux salles (Waziers et Valenciennes).

La mise en place de la téléconduite conditionne l'ouverture du réseau en 24h/24 et va permettre une meilleure gestion de crise : la centralisation des flux d'information (concernant le trafic, mais aussi la gestion hydraulique) vers un seul et même site permettra d'en améliorer le traitement.

La téléconduite contribue ainsi à améliorer la sécurité de fonctionnement du réseau fluvial, la fluidité du trafic et les services offerts par le réseau.

L'objectif est de réaliser le système informatique de téléconduite, de le déployer dans les deux salles dont les locaux sont d'ores et déjà construits, d'y raccorder entre juin 2024 et 2026, à l'occasion de 3 chômage annuels concernant les axes Escaut, Sensée-Deûle et Dunkerque, l'ensemble des écluses du réseau à grand gabarit du Nord-Pas de Calais.

Les horaires d'ouverture des écluses évolueront indépendamment de cette programmation technique, de façon simultanée sur les axes Dunkerque, Sensée-Deûle et Escaut. Une première évolution est prévue à l'été 2024, avec une navigation libre prolongée jusque 22h en semaine. L'ouverture en 24h/24 s'effectuera, selon les besoins de la navigation, après raccordement de l'ensemble des écluses.

### Calendrier de mise en œuvre

2023-2024 : conception et déploiement du système informatique dans les salles de téléconduite

Juin 2024 : raccordement de l'axe Escaut

2025 : raccordement de l'axe Sensée-Deûle

2026 : raccordement de l'axe Dunkerque et fin des travaux

## V.2.8 - Accessibilité aux bateaux de catégorie Va+

L'évolution de la taille des bateaux et l'augmentation du trafic nécessitent la réalisation d'aménagements sur le réseau pour améliorer et sécuriser les conditions de navigation et rendre ainsi le réseau plus attractif pour les usagers.

La performance de la navigation suppose notamment la mise en place d'équipements indispensables aux usagers comme des garages d'écluses, des zones de stationnement permettant l'arrêt nocturne des bateaux ou des bassins de virement.

Par ailleurs, certaines zones sont trop étroites pour permettre le croisement des bateaux de 110m avec des convois de 143 m et plus qui constitueront l'essentiel du trafic futur. Ces goulets d'étranglement pénalisent les temps de trajet sur des liaisons entre les ports intérieurs et la façade maritime.

Le CPER 2021-2027 couvre les études nécessaires et la réalisation de premiers bassins de virements, zones de stationnements et garages d'écluses sur les zones les plus prioritaires (axe vers Dunkerque, amont de Lille, Valenciennois). Il permet également d'étudier et d'engager des travaux de suppression des principaux goulets d'étranglement sur la Sensée, au débouché du futur canal Seine-Nord-Europe, entre Aire-sur-la-Lys et Dunkerque, dans le Béthunois, dans le Douaisis.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Études en cours pour les premiers ouvrages prioritaires – procédures réglementaires à partir de 2024

### **V.2.9 - Aire de retourne de Longueil-Sainte-Marie**

Le développement du trafic fluvial, notamment lié au projet Seine-Escaut, et plus particulièrement à la réalisation du projet MAGEO et du CSNE, ainsi que le projet de création d'une plateforme multimodale à Longueil Sainte Marie, nécessite l'aménagement d'un bassin de virement à Longueil. Ce bassin facilitera la réorientation des bateaux d'une capacité allant jusqu'à 135 tonnes, qu'ils viennent charger ou décharger des matériaux à Longueil.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Travaux prévus en 2026-2027

### **V.2.10 - Reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne et la Marne situés en HDF**

Le projet de reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne et la Marne vise à remplacer des barrages manuels à aiguilles existants sur l'Aisne et la Marne par des barrages automatisés afin de fiabiliser et d'optimiser la gestion de l'eau. En effet, l'état de ces barrages ne permet pas de les rendre complètement transparents en cas de crue ou étanches en soutien d'étiage. Outre la fiabilisation du transport fluvial, ces reconstructions permettront d'améliorer la gestion de la ligne d'eau, notamment face à des risques qui pourraient s'accroître sous l'effet des changements climatiques, tout en garantissant la sécurité des agents d'exploitation chargés de leur manœuvre.

Les barrages manuels situés en Région Hauts-de-France sont ceux de Berry-au-Bac (rivière Aisne) et Courcelles, Mont-Saint-Père, Azy et Charly (rivière Marne)

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Études sur 2023-2027. Premiers travaux en 2027.

## V.2.11 - Réouverture du canal de la Somme entre Offoy et Saint-Simon

La réouverture du canal de la Somme entre Offoy et Saint-Simon est un projet visant à rétablir la navigation sur une section de canal fermée depuis plus de 20 ans. Cette section, qui s'étend sur environ 16,5 kilomètres, constitue le maillon manquant dans l'itinérance fluviale du canal de la Somme. Sa réouverture à la navigation de plaisance permettra de créer une liaison entre le canal de Saint-Quentin, la baie de Somme, et le canal Seine Nord Europe. En conséquence, cela favorisera le développement du tourisme fluvial.

Ce projet est porté par le Conseil départemental de la Somme et bénéficie du soutien financier de l'État et de la Région, notamment à travers ce contrat de plan. L'objectif principal est de rétablir la connectivité fluviale, ouvrant ainsi de nouvelles opportunités touristiques et économiques pour la région, tout en reliant des réseaux fluviaux importants.

### Calendrier de mise en œuvre

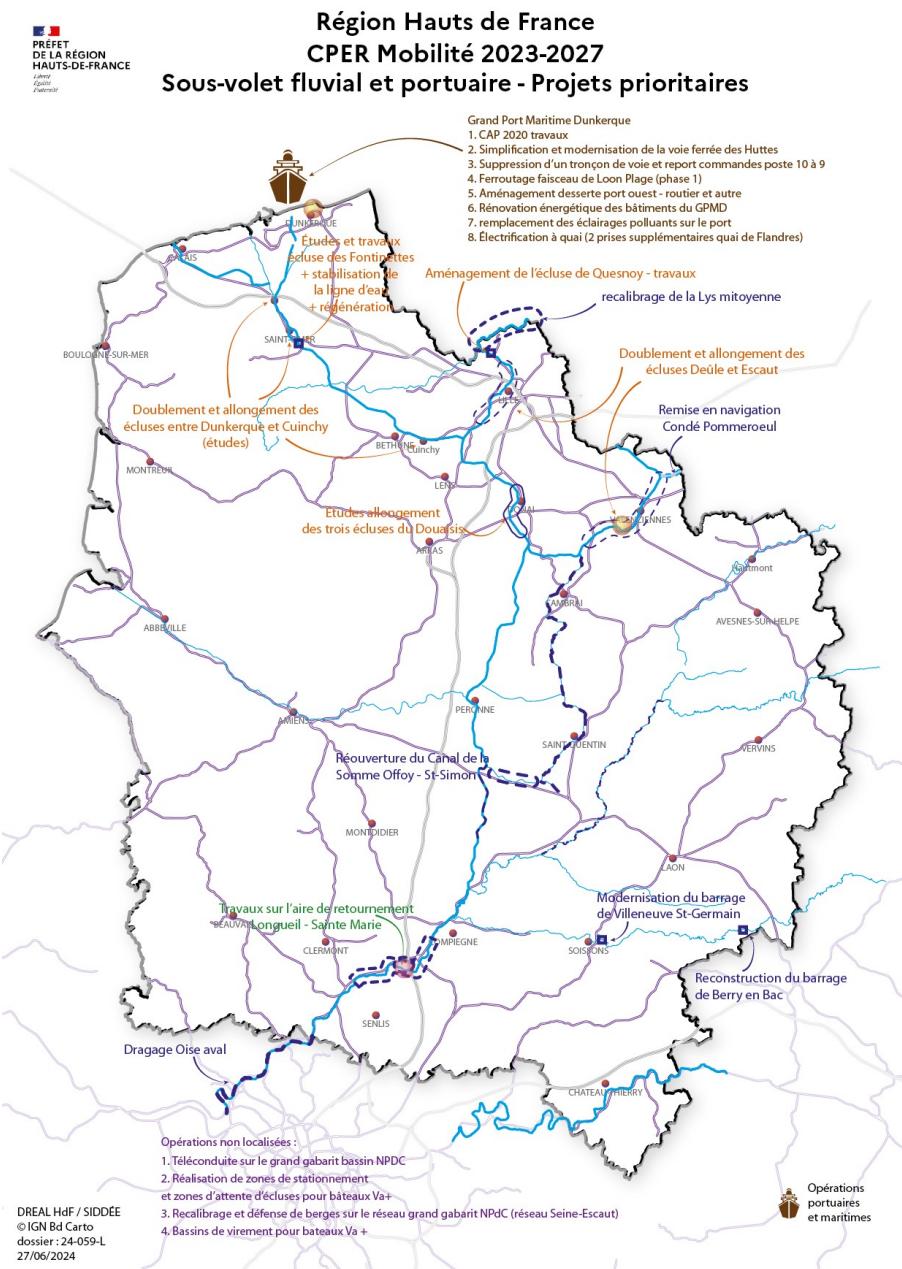
Les travaux ont débuté en 2023 pour une mise en service envisagée en 2026-2027.

### Plan de financement V.2.

	Etat (VNF)		Conseil régional		CD 80	Autres collectivités		Union européenne
Opération	77,80 M€		66,35 M€		2,50 M€	3,50 M€		85,98 M€
Remise en navigation Condé – Pommerœul	4,26 M€	22 %	4,26 M€	22 %				10,96 M€
Recalibrage Lys mitoyenne	11,72 M€	38 %	11,72 M€	38 %				7,09 M€
Aménagement de l'écluse de Quesnoy – travaux	6,71 M€	29 %	6,71 M€	29 %				9,59 M€
Aménagement de l'écluse Fontinettes – études	2,14 M€	19 %	4,28 M€	39 %				4,58 M€
Aménagement de l'écluse Fontinettes – travaux préparatoires et acquisitions foncières	5,83 M€	29 %	5,83 M€	29 %				8,34 M€
Fontinettes – fiabilisation de la ligne d'eau – études et travaux	0,28 M€	29 %	0,28 M€	29 %				0,40 M€
Fontinettes – régénération – études	0,10 M€	20 %	0,19 M€	38 %				0,21 M€
Doublements écluses entre Dunkerque et Cuinchy (études)	0,53 M€	27 %	0,64 M€	32 %				0,83 M€
Aire de retournement de Longueil-Sainte-Marie – travaux	2,20 M€	33 %	4,40 M€	67 %				
Téléconduite sur le grand gabarit	10,49 M€	58 %	0,00 M€					7,49 M€
Accessibilité Va+ - garages d'écluses, zones de stationnement et zones d'attentes sur le réseau Seine-Escaut	7,16 M€	29 %	7,16 M€	29 %				10,25 M€
Accessibilité Va+ - recalibrage Sensée – études et travaux	9,45 M€	29 %	9,45 M€	29 %				13,48 M€
Accessibilité Va+ - recalibrage et défenses de berges sur le réseau Seine-Escaut	1,69 M€	29 %	1,69 M€	29 %				2,42 M€
Accessibilité Va+ - bassin de virement sur le réseau Seine-Escaut	6,02 M€	29 %	6,02 M€	29 %				8,58 M€

Allongement des écluses du Douaisis – études	0,23 M€	29 %	0,23 M€	29 %				0,34 M€
Doublement des écluses de l'Escaut et de la Deûle	0,99 M€	29 %	0,99 M€	29 %				1,42 M€
Reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne et la Marne situés en HdF	6,50 M€	100 %	0,00 M€	0 %				
Réouverture du canal de la Somme Of-foy-St Simon	1,50 M€	15 %	2,50 M€	25 %	2,50 M€	3,50 M€	plan de financement à établir	

## V.2.12 - Cartographie projets fluviaux



## V.3 - PORTUAIRE : RENFORCEMENT ET MODERNISATION DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Le rôle du Grand port maritime de Dunkerque est essentiel dans la réindustrialisation de la région. Renforcer la compétitivité du port en lui permettant de capter les relais de croissance du transport de conteneurs, dans le contexte d'une forte concurrence au sein du *range* Nord européen, nécessite de développer les capacités portuaires et d'améliorer la performance des infrastructures de desserte du port. Les investissements associés ne s'envisagent aujourd'hui que dans le respect des objectifs de transition écologique et énergétique, conduisant à privilégier le soutien aux modes de desserte massifiés, en cohérence avec les investissements portés par les volets fluvial et ferroviaire de l'avenant mobilités.

Le projet CAP 2020 de développement d'un nouveau terminal à conteneurs est particulièrement stratégique pour la région et fait l'objet de l'essentiel des financements de l'État au sein du volet portuaire. L'État soutient aussi les aménagements routiers minimaux indispensables à la réalisation de ce projet, auxquels contribuent également le département du Nord et la communauté urbaine de Dunkerque. La modernisation de la desserte ferroviaire, l'installation d'un terminal de ferroulage, le déploiement de l'électricité à quai, le verdissement de l'éclairage et la rénovation énergétique de bâtiments portuaires mobilisent le reste de l'enveloppe consacrée par l'État.

### V.3.1 - CAP 2020 travaux (préparatoires, bassins, quais, aménagement)

Le projet CAP 2020 consiste en l'agrandissement du bassin portuaire de l'Atlantique pour la création d'un deuxième terminal maritime à conteneurs.

L'opération comprend :

- l'agrandissement du bassin de l'Atlantique sur 1000 mètres ;
- le prolongement du quai des Flandres sur 1170 mètres créant 2 postes à quai supplémentaires accessibles aux porte-conteneurs de dernière génération, et le renforcement de la berge Ouest ;
- un terre-plein remblayé de 74,5 ha ;
- les accès routiers et ferroviaires afférents ;
- les mesures compensatoires et d'accompagnement ;
- l'aménagement d'un cercle d'évitage.

Avec cet agrandissement du terminal maritime à conteneurs, le port vise le doublement des capacités de traitement du port de Dunkerque, accueillant aujourd'hui un trafic annuel d'environ 700 000 Équivalent Vingt Pieds (EVP). Dans la perspective d'une augmentation significative et continue des flux conteneurisés, le port de Dunkerque pourrait, dans sa configuration actuelle, soutenir un trafic annuel maximum de 1 200 000 EVP. L'ambition de l'opération CAP 2020 vise à porter cette capacité à 2 000 000 EVP/an, voire 2 500 000 EVP/an.

#### Calendrier de mise en œuvre

Fin 2024 jusqu'à mi 2028.

### V.3.2 - Simplification et modernisation de la voie ferrée des Huttés

Le projet vise d'une part la modernisation de la voie par le renforcement de la partie de la voie ferrée dite des Huttés actuellement en barres normales par des longs rails soudés (LRS) pour tenir compte de l'accroissement du trafic notamment pour le transport de conteneurs, et d'autre part à supprimer un tronçon de cette voie pour permettre l'allongement du bassin de l'Atlantique dans le cadre du projet CAP 2020.

#### Calendrier de mise en œuvre

Pour la mise en place des longs rails soudés (LRS) : fin 2025 jusqu'à fin 2026

Pour la suppression du tronçon : fin 2024 jusqu'à fin 2025

### V.3.3 - Ambition Ferroviaire 2030 - Report des commandes des postes 9 et 10 à poste 9, suppression d'un tronçon de voie]

Afin d'optimiser les performances de son réseau ferroviaire tout en anticipant son exploitation future, le GPMD s'apprête à mettre en œuvre une Commande Centralisée de son Réseau ferroviaire (CCR). Cette opération stratégique implique le transfert des commandes des postes 9 et 10 vers le système centralisé, marquant ainsi une transition vers une gestion plus efficace et coordonnée de l'ensemble du réseau.

#### Calendrier de mise en œuvre

Mi-2024 jusqu'à mi-2030

### V.3.4 - Ferroulage : faisceau de Loon-Plage (phase 1)

Le projet consiste à établir un terminal de ferroulage (destiné aux remorques et caisses mobiles) au niveau du faisceau de Loon (situé au port Ouest). Ce projet ambitieux englobe la création d'une plate-forme s'étendant sur 7 hectares, conjointement avec l'allongement de la voie la plus à l'ouest du faisceau, permettant ainsi le traitement de convois d'une longueur jusqu'à 850 mètres.

#### Calendrier de mise en œuvre

Entre début 2024 et fin 2027

### V.3.5 - Aménagement de la desserte du Port Ouest

L'aménagement du Port Ouest, dans le cadre du développement économique de toute la zone à l'inclusion du projet d'infrastructure portuaire CAP 2020, exige des aménagements pour accompagnement de ce développement. Cet aménagement inclut notamment les voies routières, cyclables et ouvrages d'art correspondants. L'objectif est d'assurer un réseau routier conforme aux exigences d'une mobilité durable dans cette zone dynamique : rénovation substantielle du réseau secondaire en complément du réseau national et départemental existant ou dévoiement (cas de la Route inter-Atlantique qui reprendra des fonctionnalités de la RD 601 dévoyée et soulagera / équilibrera les flux de la RD11 et RN316, qui sont les voies de connexion à l'A16 respectivement des communes de Gravelines et Loon-Plage).

#### Calendrier de mise en œuvre

Début 2024 jusqu'à fin 2025

### V.3.6 - Aménagement de la desserte du Port Ouest – autre

Cet aménagement comprend les travaux d'ajustement de la gestion hydraulique de surface (système des watergangs), ainsi que les mesures compensatoires associées aux impacts directs des travaux de voirie.

#### Calendrier de mise en œuvre

Début 2024 jusqu'à fin 2025

### V.3.7 - Rénovation énergétique des bâtiments du GPMD

Le projet de rénovation énergétique des bâtiments du GPMD s'inscrit dans la stratégie de décarbonation progressive des activités portuaires, définie dans le projet stratégique 2020-2024 du GPMD et l'ébauche du plan stratégique 2025-2029, et répond aux exigences du décret tertiaire.

#### Calendrier de mise en œuvre

Fin 2024 jusqu'à mi-2026

### V.3.8 - Remplacement des éclairages polluants sur le port

Le remplacement des éclairages polluants sur le port s'inscrit dans la stratégie de décarbonation progressive des activités portuaires, définie dans le projet stratégique du GPMD 2020-2024 et l'ébauche du plan stratégique 2025-2029.

#### Calendrier de mise en œuvre

Entre mi-2024 et 2027

### V.3.9 - Électrification à quai (2 prises supplémentaires quai de Flandres)

Le projet de création de deux prises supplémentaires sur les quais de Flandres et de Lorraine du Port Ouest s'inscrit dans la stratégie de décarbonation progressive des activités portuaires, définie dans le projet stratégique du GPMD 2020-2024 et l'ébauche du plan stratégique 2025-2029, et répond aux exigences de la réglementation européenne sur le déploiement des carburants alternatifs pour le transport maritime.

#### Calendrier de mise en œuvre

Entre début 2025 et fin 2027

**Plan de financement V.3.**

Opération	État		Conseil régional	CD 59	Autres collectivités	Grand port maritime de Dunkerque	Union européenne
	97,50 M€	0,00 M€					
GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE (enveloppe mandat : 108 M€)							

CAP 2020 travaux (préparatoires, bassin, quais, aménagement)	87,00 M€							201,00 M€	15,00 M€
Simplification & modernisation de la voie ferrée des Huttés	3,60 M€							8,40 M€	
Report des commandes poste 10 à poste 9, suppression d'un tronçon de voie	1,50 M€							3,50 M€	
Ferroulage: faisceau de Loon Plage (ph 1)	3,00 M€							7,00 M€	
Aménagement desserte port ouest – routier	0,00 M€				5,00 M€	5,00 M€	CUD	35,00 M€	
Aménagement desserte port ouest – autre	0,00 M€							32,00 M€	
Rénovation énergétique des bâtiments du GPMD	1,50 M€							3,50 M€	
Remplacement des éclairages polluant sur le port	0,30 M€							0,70 M€	
Électrification à quai (2 prises supplémentaires quai des Flandres)	0,60 M€							1,40 M€	

## **V.4 - INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : PRIORITÉ À LA MISE À DEUX FOIS DEUX VOIES DE LA ROUTE NATIONALE 2, COLONNE VERTÉBRALE DE LA SAMBRE AVESNOIS-THIÉRACHE, TERRITOIRE PARMI LES PLUS PAUVRES DE FRANCE**

La priorité aux modes décarbonés de transport implique de réserver strictement les investissements dans le développement du réseau routier aux projets permettant la complémentarité et les synergies intermodales, le désenclavement et l'amélioration de l'accessibilité des territoires, ainsi que le traitement des problèmes de sécurité.

À ce titre, la RN2 constituant un axe structurant mais insuffisamment développé, l'État et le conseil régional décident ensemble de franchir un cap décisif dans la mise en œuvre des engagements pris par le président de la République et le président du conseil régional dans le cadre du pacte Sambre-Avesnois-Thiérache pour la mise à 2x2 voies de la RN2 dans l'Oise, l'Aisne et le Nord. Ce programme d'opérations, fondamental pour le rééquilibrage régional et le désenclavement de l'est de la région, concentre la très grande majorité de l'enveloppe financière, à parité entre l'État et le conseil régional et avec le soutien du département de l'Aisne. Il permettra la poursuite ou l'engagement des travaux principaux des opérations suivantes : le contournement d'Avesnes-sur-Helpe, la déviation de Vauciennes, la déviation de Froidmont-Cohartille, la mise à 2x2 voies de la section A26-Marle, la sécurisation du contournement de Laon, la déviation de Villers-Cotterêts (échangeur), les phases 1 et 2 du contournement nord de Maubeuge (sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Nord).

Une enveloppe est également dédiée à la poursuite des études amont sur les opérations susceptibles d'être programmées à la prochaine contractualisation ou au lancement d'études prospectives.

Le démarrage des travaux de mise à 2x2 voies d'une nouvelle section de la RN31 est envisagé avec la contribution financière du département de l'Oise.

Pour ces projets, une attention particulière est portée pour soutenir la réalisation des mesures visant à éviter, réduire et compenser les impacts des projets sur l'environnement.

### **V.4.1 - Aménagement de la RN 2**

La route nationale 2 (RN2) est un axe structurant de l'est de la région Hauts-de-France, traversant les départements de l'Oise, de l'Aisne et du Nord et reliant deux territoires parmi les plus fragilisés de France, la Sambre – Avesnois – Thiérache au nord, au département de la Seine-Saint-Denis au sud.

Alors que la mise à 2 × 2 voies a déjà été réalisée à plus de 80 % entre Paris et Laon et à 50 % entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe, la section de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, sur 70 km, est majoritairement à 2 voies bidirectionnelles.

Le pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache signé en novembre 2018, et renouvelé à l'automne 2021, a fait de l'aménagement de la RN2 un objectif partagé entre l'État et les collectivités régionale et départementales de désenclavement du territoire. Le Pacte SAT prévoit notamment L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration des projets routiers. La séquence, ou doctrine, « éviter-réduire-compenser » (ERC) préside à la conception du projet.

Elle se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'évitement des sensibilités ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
- enfin compenser les impacts résiduels.

Les opérations présentées dans la suite de ce chapitre s'attachent, sur la base d'un diagnostic des enjeux pour le milieu humain, les milieux naturels et le paysage, à éviter les secteurs les plus sensibles pour les zones aménagées.

La définition précise des mesures en faveur de l'environnement est affinée en fonction de l'avancement des opérations et formalisée dans l'étude d'impact et les dossiers réglementaires.

Des principes de mesures, s'appliquant aux aménagements peuvent toutefois être cités, sans que cette liste soit exhaustive :

Une attention particulière sera également portée à la phase des travaux pour réduire au maximum la gêne et les nuisances pour les usagers et les riverains.

#### **V.4.1.a - RN2 Déviation de Vauciennes**

L'opération consiste en l'aménagement à 2 × 2 voies de la RN 2 entre la fin de la déviation de Vaumoise et celle de Villers-Cotterêts, notamment par la réalisation d'un viaduc de franchissement de la vallée de l'Automne, au nord de Vauciennes.

Cette section de 2,5 km qui a fait l'objet d'une DUP en 2003 sera aménagée à 2 × 2 voies, à l'exception du viaduc de l'Automne, ouvrage d'art non courant d'une longueur d'environ 600 m, qui comportera une chaussée bidirectionnelle à 2 × 1 voie.

##### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2023-2024 : procédures réglementaires / déboisement
- Fin 2024-2025 : travaux préparatoires / pistes d'accès
- 2025-2026 : conception détaillée
- 2026-2028 : réalisation des travaux

#### **V.4.1.b - RN2 Déviation de Froidmont-Cohartille**

Cette déviation intégralement à 2 x 2 voies a été définie comme section prioritaire à aménager dans le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois Thiérache, après un consensus entre les élus du territoire.

Le projet a fait l'objet d'une concertation en juin 2023 pour le choix du fuseau ; le fuseau long est a été retenu pour le contournement de cette commune, d'une longueur de 4km. Les études se poursuivront dans les années à venir avec notamment l'étude d'impact intégrant le projet d'aménagement global à 2 × 2 voies et la préparation de la DUP, dans la perspective d'un démarrage des travaux en fin de CPER.

- **Calendrier de mise en œuvre** 2023 : concertation pour le choix du fuseau
- 2024-2025 : études préalables à la DUP et étude d'impact
- 2026-2027 : enquête publique unique (DUP et autorisation environnementale), études de conception détaillée, archéologie
- À partir de 2027 : acquisitions foncières et démarrage des travaux

#### **V.4.1.c - RN2 Mise à 2 × 2 voies de la section A 26 – Marle (1ère tranche)**

L'ensemble de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation publique préalable en 2022 ayant abouti à la décision ministérielle du 8 novembre 2022. Le parti d'aménagement de cette section est un aménagement à 2 × 2 voies de type route express. Hormis le contournement de Froidmont-Cohartille, pour les 10km entre l'A26 et Froidmont-Cohartille, il s'agit pour l'essentiel d'un aménagement sur place, présentant a priori des enjeux environnementaux moindres par rapport aux contournements de communes en tracés neufs.

L'objectif de l'opération est la réalisation de travaux de mise à 2 × 2 voies sur un tronçon supplémentaire compris entre l'A 26 et Marle, dans une logique de continuité d'itinéraire avec le contournement de Froidmont-Cohartille. Pour ce faire, le périmètre des études de la déviation de Froidmont-Cohartille sera élargi pour déclarer d'utilité publique l'ensemble de la section entre l'A 26 et Marle. L'engagement des travaux est prévu en fin de CPER.

##### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2024-2025 : concertation et études préalables à la DUP
- 2026-2027 : enquête publique unique (DUP et autorisation environnementale), études de conception détaillée
- À partir de 2027 : archéologie, acquisitions foncières et démarrage des travaux

#### **V.4.1.d - RN2 Déviation de La Capelle : études et mesures compensatoires**

Cette déviation a été définie comme section prioritaire à aménager dans le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre Avesnois Thiérache, après un consensus entre les élus du territoire. Les études se poursuivront tout au long du CPER 2021-2027 pour permettre un démarrage des travaux de la déviation de La Capelle au CPER suivant.

La zone d'étude de la déviation de La Capelle a été étendue aux communes limitrophes de La Flamengrie et de Froidestrées suite à la concertation préalable de 2022. Ce choix a conduit à l'étude de nouveaux fuseaux allongés permettant le contournement de ces 3 communes, représentant une longueur d'une dizaine de kilomètres.

##### **Calendrier de mise en œuvre**

Les études d'opportunité de phase 2 se poursuivent en vue de préparer la concertation, prévue en 2024, qui aboutira au choix du fuseau. Les études préalables à la DUP devraient démarrer dans la foulée, à compter de 2025, en vue d'une enquête publique qui pourrait démarrer au mieux en 2027. Les travaux peuvent être envisagés à partir de 2029.

### **V.4.1.e - RN2 Contournement d'Avesnes-sur-Helpe**

L'inscription des premiers financements pour cette opération au CPER 2015-2022, à hauteur de 65 M€, a permis de lancer les travaux en 2022. Un financement complémentaire de 98 M€ est inscrit au présent CPER afin de permettre son achèvement.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Les travaux de construction du pont-rail permettant le rétablissement de la voie ferrée se terminent. Les travaux du viaduc de franchissement de l'Helpe majeure ont démarré en 2023. Les travaux se poursuivront par la réalisation des terrassements, assainissement, chaussées et des ouvrages dits courants. La mise en service de la déviation d'Avesnes-sur-Helpe est envisagée en 2027.

### **V.4.1.f - RN2 Section Avesnes sur Helpe – Beaufort**

Cette section de 10 km est située immédiatement au nord du contournement d'Avesnes-sur-Helpe. Le financement prévu au CPER 2023-2027 permettra de réaliser les études de conception afin de mener les procédures (autorisation environnementale) puis les mesures compensatoires, avant de pouvoir démarrer les travaux dans la continuité du contournement d'Avesnes à partir de 2028, comme prévu au Pacte SAT.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2024 : choix du maître d'œuvre et études d'avant-projet
- 2025-2027 : actualisation des études d'impact et préparation des dossiers réglementaires
- A partir de 2028 : démarrage des travaux

### **V.4.1.g - RN 2 Contournement de Maubeuge (phase 1)**

Le contournement nord de Maubeuge est une opération routière sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Nord. L'agglomération de Maubeuge est traversée par deux flux routiers structurants : un flux ouest-est, supporté par la RD 649 gérée par le Conseil départemental et un flux nord-sud, supporté par la RN2 gérée par la DIR Nord. Le projet de contournement a pour objectif de dévier ces flux à l'extérieur de l'agglomération, par le nord. Le projet est découpé en 3 phases fonctionnelles, qui feront l'objet d'une déclaration d'utilité publique unique et d'autorisations environnementales distinctes. La phase 1, d'une longueur de 3,9 km, environ assure le raccordement entre la RD 649 à la hauteur de l'échangeur de La Longueville et le contournement Sud-Ouest de Maubeuge, à la hauteur du giratoire de l'As de Trèfle. Elle passe au nord de la RD 649 actuelle dont la continuité sera maintenue.

#### **Calendrier de mise en œuvre :**

- 2023-2024 : enquête publique et procédures réglementaires
- 2025-2026 : démarrage des travaux de la phase 1

#### **V.4.1.h - RN 2 Contournement de Maubeuge (phase 2)**

Le contournement nord de Maubeuge est une opération routière sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Nord. L'agglomération de Maubeuge est traversée par deux flux routiers structurants : un flux ouest-est, supporté par la RD 649 gérée par le Conseil départemental et un flux nord-sud, supporté par la RN2 gérée par la DIR Nord. Le projet de contournement a pour objectif de dévier ces flux à l'extérieur de l'agglomération, par le nord. Le projet est découpé en 3 phases fonctionnelles, qui feront l'objet d'une déclaration d'utilité publique unique et d'autorisations environnementales distinctes. La phase 2, d'une longueur de 5.4km, assure la liaison entre la première phase, à la hauteur de l'échangeur de la RD405, et la RN2 (route de Mons) au nord de l'agglomération de Maubeuge. Elle passe au nord de la rue du Grand Bois permettant ainsi de minimiser l'impact sur le bâti.

##### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2023-2024 : enquête publique DUP
- 2025-2026 : procédures réglementaires
- 2027 : démarrage des travaux de la phase 2

#### **V.4.1.i - RN 2 Contournement de Laon**

La décision ministérielle du 08/11/2022 acte l'aménagement à 2 × 2 voies du contournement de Laon. Les études d'opportunité du contournement de Laon, qui démarrent en fin d'année 2023 sous le pilotage de la DREAL, permettront de confirmer le parti d'aménagement et le statut final de la section. Sans attendre l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et la programmation des travaux de mise à 2 x 2 voies de l'ensemble de la section, prévus aux CPER suivants, il apparaît opportun de réaliser rapidement de premiers travaux de sécurisation sur les portions les plus accidentogènes du contournement de Laon. La présente opération consistera, sous la maîtrise d'ouvrage de la DIR Nord, à étudier la faisabilité, la localisation de ces aménagements ainsi que leur compatibilité avec le projet de doublement à terme, puis à réaliser les travaux.

##### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2023-2024 : études d'opportunité de phase 2
- 2025 : concertation
- 2025-2026 : études et travaux des premiers aménagements

#### **V.4.1.j - RN2 Déviation de Villers-Cotterêts : études, mesures compensatoires, travaux de l'échangeur**

La DUP prise en 2003 pour la mise à 2x2 voies du contournement de Villers-Cotterêts ne comporte pas le maintien de l'échangeur avec la RD231 à l'est de la commune. Comme convenu avec les

collectivités locales, les études d'opportunité de ce demi-échangeur engagées ont fait l'objet d'une concertation publique fin 2021. Elle a conclu à l'opportunité du maintien de ce demi-échangeur orienté vers l'est, très attendu localement en lien avec l'ouverture de la cité internationale de la langue française au château de Villers-Cotterêts. Le financement par le CPER 2023-2027 permettra la poursuite des études, la conduite des procédures réglementaires (enquête publique pour déclaration de projet et autorisation environnementale) et la réalisation des travaux du demi-échangeur. Les travaux de mise à 2 × 2 voies des 3km nord de la déviation de Villers-Cotterêts devront être financés au CPER suivant.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2023-2024 : études d'opportunité de phase 2 et concertation
- 2025 : enquête publique
- 2026 : études de conception détaillée
- 2027 : démarrage des travaux

#### **V.4.1.k - RN2 Sécurisation de la forêt de Retz**

L'opération consiste en la sécurisation de la RN2 dans la traversée de la forêt de Retz. Elle implique de supprimer les carrefours entre la RN2 et les routes forestières dans la forêt, réaménager le réseau de chemins forestiers existants, rétablir la route du faîte (GR 11) et rétablir les circulations pour la faune. Elle comprend :

- le rétablissement de la route du Faîte en passage inférieur ;
- la réalisation de deux passages à faunes de part et d'autre du maître passage ;
- la création d'un échangeur au carrefour RN 2/RD 2 (sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Aisne).

Les ouvrages restant à réaliser ont fait l'objet d'études ces dernières années. Un financement de 8,3 M€ a été mis en place au titre du CPER 2015-2020. Les 3 M€ inscrits au présent avenant permettent de couvrir les coûts liés aux aléas géotechniques rencontrés en cours d'études et d'engager les travaux.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2023-2024 : poursuite des études techniques de conception détaillée
- 2024-2025 : procédures réglementaires
- 2025-2026 : réalisation des ouvrages

#### **Plan de financement V.4.1.**

Opération	État		Conseil régional		CD 02	CD 59
RN2 déviation de Vauciennes	30,00 M€	50,0%	30,00 M€	50,0%		
RN2 déviation de Froidmont-Cohartille	17,50 M€	43,8%	17,50 M€	43,8%	5,00 M€	

RN2 mise à 2x2 voies A26-Marle (1ère tranche)	6,75 M€	45,0%	6,75 M€	45,0%	1,50 M€	
RN2 déviation de La Capelle : études et mesures compensatoires	3,60 M€	45,0%	3,60 M€	45,0%	0,80 M€	
RN2 Contournement Avesnes sur Helpe	49,00 M€	50,0%	49,00 M€	50,0%		
RN2 section centrale Avesnes-Beaufort : études et mesures compensatoires	4,00 M€	50,0%	4,00 M€	50,0%		
RN2 Contournement Maubeuge (phase 1)	10,00 M€	20,0%	0,00 M€	0,0%		40,00 M€
RN2 Contournement Maubeuge (phase 2)	10,00 M€	40,0%	5,00 M€	20,0%		10,00 M€
RN2 contournement de Laon	2,40 M€	40,0%	2,40 M€	40,0%	1,20 M€	
RN2 déviation de Villers-Cotterêts : études, mesures compensatoires, travaux de l'échangeur	3,20 M€	40,0%	3,20 M€	40,0%	1,60 M€	
Sécurisation de la forêt de Retz	1,20 M€	40,0%	1,20 M€	40,0%	0,60 M€	

## V.4.2 - Infrastructures routières : autres opérations

La priorité aux modes décarbonés de transport implique de consacrer les investissements dans le développement du réseau routier aux projets permettant la complémentarité et les synergies intermodales, le désenclavement et l'amélioration de l'accessibilité des territoires, ainsi que le traitement des problèmes de sécurité.

Outre les opérations de mise à 2x2 voies de la RN2 dans l'Oise, l'Aisne et le Nord, le CPER 21-27 comporte des financements pour le développement du réseau routier national avec :

- la poursuite des études amont sur les opérations susceptibles d'être programmées à la prochaine contractualisation et le lancement d'études prospectives,
- le démarrage des travaux de mise à 2x2 voies d'une nouvelle section de la RN31 entre Catenoy et Bois-de-Lihus dans la continuité de la section entre Clermont et Catenoy.

Il prévoit également des contributions financières de l'État :

- aux travaux d'aménagement de l'échangeur « Recytech » portés par la communauté d'agglomération Lens Liévin,
- à l'étude de la desserte routière de l'aéroport de Beauvais.

### V.4.2.a - Études en vue du CPER suivant : RN 42, RN 31

Cette opération a pour objet de permettre la réalisation d'études sur le réseau routier national en Hauts-de-France dans la perspective des CPER suivants. Elle permettra en particulier l'avancement des projets suivants (liste non exhaustive, hors volet modernisation) pour un démarrage possible des travaux au prochain CPER :

- RN 2 – déviation de Boissy-Lévignen
- RN 31 – aménagement de la section comprise entre le Bois-de-Lihus et Compiègne

- RN 42 – aménagement à 2 × 2 voies de la section comprise entre Nabringhen et Bullescamp.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Réalisation d'études diverses sur toute la période 2023 – 2027 en fonction des besoins.

### **V.4.2.b - Étude de la desserte routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé**

Le Conseil départemental de l'Oise souhaite la réalisation d'une étude de la desserte multimodale routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Cet aéroport se situe à un croisement routier d'importance régionale, avec la RN 31 (axe Est-Ouest), l'A 16 (axe Nord-Sud). L'amélioration de sa desserte notamment depuis l'A16 est essentielle pour une meilleure intégration de l'aéroport.

La période 2023-2027 sera consacrée à la réalisation d'études d'opportunité et de définition des aménagements à réaliser.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

La période 2023-2027 sera consacrée à la réalisation d'études d'opportunité et de définition des aménagements à réaliser.

### **V.4.2.c - A 21 – Échangeur Recytech**

L'opération, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération Lens-Liévin, consiste en la mise en conformité d'un accès à l'A21 pour faciliter la desserte de la zone d'activités. L'État y apporte son soutien financier pour un montant de 2 M€.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

Sous la responsabilité de la collectivité.

### **V.4.2.d - RN 31 – Mise à 2 × 2 voies Catenoy-Bois de Lihus : travaux d'ouvrages d'art**

L'opération de mise à 2 × 2 voies sur 8,5 km de la RN31, avec statut de route express, a été déclarée d'utilité publique le 25 juillet 2005, en même temps que la partie entre Clermont et Catenoy mise en service en 2012. Les terrains ont été acquis par l'État et le diagnostic archéologique a été réalisé.

Au CPER 2023-2027 sont programmés le financement des études opérationnelles, des travaux d'aménagement foncier et d'une première tranche fonctionnelle à hauteur de 9 M€ permettant de réaliser plusieurs rétablissements des voies interceptées (RD75, RD152, voie de desserte ferroviaire industrielle, voie communale) voire le passage grande faune au niveau de la commune d'Epineuse. Le reste de l'opération devra être financé au CPER suivant.

#### **Calendrier de mise en œuvre**

- 2024-2025 : actualisation de l'étude d'impact
- 2025-2026 : études de conception détaillée et procédures réglementaires
- 2027 : démarrage des premiers travaux de rétablissements

#### **Plan de financement V.4.2**

Opération	Etat	Conseil régional	CD 60	Autres collectivités

<b>Autres</b>	<b>14,90 M€</b>				<b>4,50 M€</b>		
Études en vue du CPER suivant : RN42, RN31	8,00 M€	100,0%	0,00 M€	0,0%			
Etude de la desserte routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé	0,40 M€	40,0%				0,60 M€	SM de l'aéroport
Echangeur Recytech	2,00 M€	100,0%	0,00 M€	0,0%			
Mise à 2x2 voies Catenoy-Bois de Lihus : travaux d'ouvrages d'art	4,50 M€	50,0%	0,00 M€	0,0%	4,50 M€		

## V.6.3 - Cartographie projets routiers



## V.5 - MOBILITÉS ACTIVES : SOUTENIR LES PROJETS DE VÉLOROUTES

Les priorités de financement du CPER 2023-2027 portent sur l'aménagement des itinéraires inscrits au schéma national ou régional des véloroutes, dans l'objectif d'assurer la continuité de ces itinéraires et d'en améliorer la qualité de service et le confort.

**L'État et le conseil régional s'engagent à hauteur de 10 M€ chacun sur la durée du CPER**, afin d'accompagner financièrement les projets visant à achever le maillage du réseau cyclable structurant régional, prioritairement en zone peu dense. Ils prêteront une attention toute particulière aux projets portés par les collectivités, notamment les conseils départementaux, à l'instar de ceux envisagés par le conseil départemental de la Somme.

Le schéma national des véloroutes actualisé en 2023, couvre en France entière un réseau total de 26 115 kilomètres, comprenant 59 itinéraires, dont 10 sont intégrés dans le réseau EuroVelo. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a inscrit ce Schéma national dans la législation, lui attribuant un rôle stratégique.

La région Hauts-de-France s'est également dotée d'un Schéma régional des véloroutes.

En 2022, 3 107 kilomètres de véloroutes sont réalisés en Hauts-de-France, soit 49 % du réseau prévu, comprenant 773 kilomètres d'EuroVelo (88 % réalisés), 772 kilomètres d'itinéraires nationaux hors EuroVelo (64 % réalisés), et 1 562 kilomètres d'itinéraires régionaux hors EuroVelo et Schéma national (22 % réalisés).

Parmi les 1 545 kilomètres de véloroutes du schéma national réalisés, 861 kilomètres sont en site propre, ce qui représente 57 %.

Néanmoins, malgré ces avancées significatives, il reste encore des chaînons manquants dans ce réseau. C'est pourquoi le Conseil régional des Hauts-de-France et l'État prennent l'engagement de soutenir des projets visant à combler ces lacunes dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER). Cette démarche vise à renforcer le réseau de véloroutes en région, en suivant les objectifs des schémas national et régional des véloroutes, et ainsi à contribuer activement à une transition vers une mobilité plus durable en France.

Les projets soutenus seront définis annuellement en fonction de leur niveau de préparation et de maturité. L'État et la région organiseront annuellement une conférence de financement qui permettra de définir les projets financés, visant à finaliser le maillage du réseau cyclable structurant national et régional, prioritairement en zone peu dense. Ils prêteront une attention toute particulière aux projets portés par les collectivités, notamment les conseils départementaux.

**L'État et le conseil régional s'engagent à hauteur de 10 M€ chacun sur la durée du CPER,**

L'État appliquera un taux de financement maximal par projet, conformément aux priorités établies. Ainsi, les projets du schéma national des véloroutes pourront bénéficier d'un financement maximal de 33% de l'État, tandis que les projets du schéma régional pourront obtenir un financement maximal de 25% de l'État.

Opération	État	Conseil régional
<b>Total</b>	<b>10 M€</b>	<b>10 M€</b>
Véloroutes inscrites au schéma national	33% max	
Véloroutes inscrites au schéma régional	25% max	

## **V.6 - GOUVERNANCE RENFORCÉE ET DISPOSITIF DE SUIVI ET D'ÉVALUATION RELATIF À LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES**

**Dans le cadre de la gouvernance des mobilités définie par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et mise en œuvre par la Région Hauts-de-France et les partenaires, ainsi que dans le contexte global de la gouvernance et du suivi du Contrat de Plan État-Région (CPER), des modalités de suivi du volet mobilité du CPER sont définies. L'objectif est de s'appuyer sur les instances de gouvernance en cours de développement dans le cadre de la LOM, ainsi que sur les outils préexistants de connaissance et de suivi des mobilités.**

### **Contexte d'une gouvernance renforcée en matière de mobilité et mise en œuvre concrète de la LOM**

En qualité de chef de file de la mobilité, depuis la LOM, la Région s'engage pleinement à concrétiser les objectifs énoncés dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM). La Région est investie de la mission cruciale d'organiser les modalités d'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), au sein de bassins de mobilité. Par délibération régionale du 27 janvier 2022, la Région a ainsi acté la création de 10 bassins de mobilité.

Au sein de ces bassins, la région s'est engagée dès 2022 dans l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité (COM) et elle collabore étroitement avec les Départements pour l'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS). Au travers des COM, l'ensemble des acteurs et les Autorités organisatrices de la mobilité en particulier, veillent à coordonner les actions pour faciliter les déplacements intermodaux et connecter tous les territoires aux réseaux structurants de transport. Avec les PAMS, ils viseront à accompagner plus efficacement dans leurs déplacements les publics les plus vulnérables socialement, économiquement ou encore les personnes souffrant d'un handicap.

Dans le cadre des diagnostics menés en 2023, quatre familles d'actions ont été identifiées, correspondant aux orientations stratégiques de la LOM :

- L'amélioration de l'information et de l'accompagnement de la population pour faciliter la mobilité
- La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre en mobilité
- L'implication et la coordination des acteurs de la mobilité
- Une mobilisation sur des enjeux transversaux (Canal Seine Nord Europe, Service Express Régional Métropolitain, Roissy Picardie, Dunkerque 2030.)

Afin de renforcer la gouvernance des mobilités, la Région met en œuvre à l'échelle régionale les instruments de coordination prévus par la LOM. La convocation des différentes instances prévues en 2024 (Comité régional des partenaires, Comités de bassin, Comités de desserte notamment) vise à permettre une adoption des COM et PAMS d'ici début 2025.

## V.6.1 - Instances de programmation et de suivi du volet mobilités

### V.6.1.a - Instance thématique de programmation et de suivi

La programmation et le suivi de la mise en œuvre du volet mobilités du CPER seront réalisés à travers une instance thématique spécifique. Cette instance, co-pilotée par l'État et la Région et réunissant l'ensemble des signataires du CPER et des opérateurs concourant aux opérations inscrites au contrat de plan, se réunira au moins deux fois par an.

Afin de préparer les travaux de l'instance de programmation et de suivi, les comités techniques suivants seront mis en place :

- comité technique du volet ferroviaire
- comité technique du volet fluvial et portuaire
- comité technique du volet routier
- comité technique du volet véloroutier

Ces différents comités associeront les partenaires du CPER et les principaux opérateurs des opérations inscrites au CPER. Ils se réuniront autant de fois que nécessaire pour préparer l'instance de programmation et de suivi et à minima une fois par an pour évaluer l'avancement global des opérations et évaluer la performance du CPER, notamment au regard des indicateurs précisés *infra*.

### V.6.1.b - Instances territoriales de suivi : Comités de bassin et observatoires

Dans le cadre de la mise en œuvre de la LOM, la Région pilote, à l'échelle de chacun des 10 bassins de mobilité présents en Hauts-de-France, l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité (COM) et de plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS). La Région a déjà mis en place des comités de bassin, mobilisés pour élaborer et suivre la déclinaison opérationnelle des actions inscrites dans les COM et PAMS. Les membres de ces comités seront signataires de ces contrats, à savoir à minima les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les Départements, les syndicats mixtes de type SRU ou encore les gestionnaires de pôles d'échanges.

Ces comités de bassin sont les lieux où rassembler les AOM et partager en particulier avec elles les résultats des indicateurs arrêtés dans le CPER ou encore l'état d'avancement des différentes actions inscrites dans les COM et PAMS.

De plus, deux observatoires permettront la production de données complémentaires et de faire le relais et de diffuser les résultats de l'ensemble des indicateurs régionaux : l'observatoire régional des transports des Hauts-de-France (ORT) et l'observatoire des politiques locales de mobilité assuré par France Mobilités et le réseau des Cerema.

#### Calendrier de mise en œuvre

Observatoire régional des transports (DREAL - Région) – mise en place des indicateurs : 2024-2025  
 Observatoire national des politiques de mobilité (DREAL / Cerema) – intégration des indicateurs régionaux : 2024  
 Comités de bassin dans les 10 bassins de mobilité (Région) – réunion des AOM et partage des résultats : 2025

## V.6.2 - Indicateurs de suivi du CPER

Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2023-2027, les parties se sont engagées à évaluer les performances du CPER, nécessitant ainsi une observation méthodique et la définition d'indicateurs appropriés pour évaluer l'impact des actions en matière de mobilité.

Pour répondre à cette exigence, l'État et la Région ont collaboré étroitement pour établir une liste d'indicateurs de suivi cruciaux, alignés sur les objectifs fixés pour 2025 et 2027. Ces indicateurs couvrent divers aspects de la mobilité, de l'offre de transports en commun aux modes de déplacement actifs, en passant par le développement des infrastructures de recharge électrique et la cohérence des politiques d'aménagement du territoire.

La création d'un observatoire régional des mobilités conjoint, s'appuyant sur l'observatoire régional des transports déjà en place, permettra de suivre de manière organisée l'évolution des divers paramètres et encouragera le partage d'expériences et de bonnes pratiques entre les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre du contrat.

Ainsi, les indicateurs de suivi visent à établir un cadre solide pour évaluer les performances du CPER en matière de mobilité. Ce dispositif sera évalué et ajusté pour garantir sa pertinence et son efficacité.

Les actions prévues dans le CPER visent principalement à promouvoir des pratiques durables telles que la réduction de la conduite individuelle, la promotion du report modal et la massification des transports, ainsi que le développement de services de transport décarbonés. Pour évaluer l'impact de ces actions et suivre l'évolution des pratiques de mobilité dans la région des Hauts-de-France, des indicateurs solides et facilement actualisables seront construits et suivis. Ils renseigneront sur l'évolution des modes de déplacements des personnes (y compris les facteurs de mobilité tels que l'accessibilité) et des marchandises, l'impact environnemental des mobilités et des projets nécessaires et l'évolution des politiques locales de mobilité.

La construction de certains indicateurs nécessitera le développement de méthodologies spécifiques en collaboration avec les partenaires, ce qui peut demander un processus de mise en place approfondi. En cas de difficultés techniques, ces indicateurs seront adaptés pour répondre efficacement aux objectifs fixés.

En plus de la production et de la mise à jour des indicateurs correspondants, un cadre sera défini pour partager ces résultats, en priorité avec l'ensemble des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM). Cela contribuera à diffuser une stratégie commune en matière de mobilité, en particulier pour faciliter les pratiques intermodales et soutenir les déplacements quotidiens des populations vulnérables, en accord avec les orientations de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

### V.6.2.a - Indicateurs relatifs à la mobilité des personnes

Pour un suivi annuel, les indicateurs suivants sont proposés :

- Général

Parts modales pour les actifs suivant les modes (MAP, vélo, TC, voiture) et les tranches de distance (0-2, 2-10, +10 km)

- *L'usage des transports collectifs urbains et interurbains routiers, guidés et ferroviaires*

Services régionaux de transport (cars et trains) : volumes de l'offre régionale et de la fréquentation

Services urbains de transport : nombre de voyages par an (à voir si collecte possible à l'échelle de chaque bassin)

- *L'impact environnemental du transport de personnes*

Volume de GES émis par les navetteurs

Poids moyen d'émission par trajet

- *L'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM)*

Part de la population à moins de 15 min (à pied, à vélo/TC, en voiture) des principaux PEM inscrits dans le SRADDET (Région)

- *Le développement des mobilités actives et partagées*

Nombre de kilomètres du Schéma national des véloroutes aménagés (source : Région/Vélo et Territoires)

Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables et voies vertes) par habitant

Part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail (<= 10 km)

Occupation moyenne des VP pour les déplacements domicile-travail

Nombre d'aires de covoiturage recensées sur le point d'accès national (PAN)

Nombre de km de voies réservées au covoiturage

Bornes de recharge électrique : nombre de points de recharge ouverts au public

### **V.6.2.b - Indicateurs relatifs au transport des marchandises**

- *Engagement dans le transport de marchandises durable*

Part modale du transport de marchandises par voie ferroviaire ou fluviale dans le transport intérieur terrestre de marchandises en des points stratégiques à définir en fonction des données disponibles.

Pourcentage d'habitants résidant dans les territoires couverts par des stratégies de logistique urbaine

### **V.6.2.c - Indicateurs pour l'évaluation de l'impact environnemental des projets**

Des indicateurs environnementaux sont établis pour suivre la globalité du CPER. Ces indicateurs seront complétés des indicateurs spécifiques au volet mobilité suivants :

- *Engagement pour l'évaluation des impacts des projets sur l'environnement*

Surfaces artificialisées

Surfaces des mesures environnementales nécessaires à la réalisation des projets

## **V.6.2.d - Indicateurs relatifs à l'évolution des politiques locales de mobilité**

Nombre de plans de mobilité et de plans de mobilités simplifiés arrêtés

### **Calendrier de mise en œuvre**

L'ensemble de ces indicateurs pourra être renseigné à partir de 2024.

### **Plan de financement**

Ces actions ne nécessitent pas de fonds nouveaux. Il s'agira de s'appuyer sur les ressources actuelles de l'État (DREAL) et du conseil régional. A la marge, devront être mobilisés l'INSEE et le Cerema.

## **V.7 - MAQUETTE DÉTAILLÉE DE L'AXE V**

La maquette détaillée reprenant les financements inscrits dans le présent avenant est jointe en annexes.

## ANNEXE : SOUTIENS FINANCIERS COMPLÉMENTAIRES APPORTÉS HORS CPER SUR LA PÉRIODE 2021-2027

L'État et la Région Hauts-de-France apportent également leur soutien aux projets de mobilités en région Hauts-de-France par d'autres vecteurs financiers, en dehors du volet mobilités du CPER 2021-2027, dont certains sont valorisés dans la présente annexe.

L'État contribue au financement du canal Seine-Nord Europe à hauteur de 1,097 milliards d'euros. Les collectivités territoriales investies dans ce projet contribuent également à haut de 1,097 milliards d'euros. La Région Hauts-de-France contribue au plan de financement à hauteur de 382 M€, le Département de l'Oise pour 108 M€, le Département de la Somme pour 76 M€, le Département du Pas-de-Calais pour 141 M€ et le Département du Nord pour 217 M€. Une contribution d'autres collectivités territoriales est prévue à hauteur de 63 M€. Si ces financements n'atteignaient pas ce montant de 63 M€, la Région Hauts-de-France financerait ce solde des engagements des autres collectivités territoriales.

L'État participe à hauteur de près de 360 millions d'euros courants au financement du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, soit un peu plus de 66 % du coût total du projet (541 millions d'euros courants). La Région Hauts-de-France contribue au plan de financement à hauteur de 145 millions d'euros courants, le Département de la Somme un peu plus de 4 millions d'euros, le Département de l'Oise près de 1,7 millions d'euros et la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole un peu plus de 8,2 millions d'euros.

En matière de **transports en commun**, dans le cadre du 4ème appel à projets « transports en commun en site propre et pôles d'échanges multimodaux » (TCSP-PEM), dont les lauréats ont été annoncés en octobre 2021, l'État apporte plus de 125 millions d'euros, pour soutenir la mise en œuvre du schéma de développement des infrastructures de transport de la métropole européenne de Lille

Porteur de projet	Projet	Subvention annoncée par l'État (euros)
Région de Compiègne et Basse Aut.	PEM gare de Compiègne	1 410 000
Métropole européenne de Lille	BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq	12 580 000
Métropole européenne de Lille	Renouvellement tramway Mongy	17 380 000
Métropole européenne de Lille	BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-B.	9 980 000
Métropole européenne de Lille	Tramway pôle Lille	40 000 000
Métropole européenne de Lille	Tramway pôle Roubaix-Tourcoing	40 000 000
Métropole européenne de Lille	PEM Fort de Mons	370 000
Transports du Douaisis	BHNS ligne B	2 300 000
Transports Artois-Gohelle	Extension Bulle 6	320 000
Communauté urbaine d'Arras	PEM gare d'Arras	1 310 000
<b>TOTAL</b>		<b>125 650 000</b>

Les montants de subvention indiqués ci-dessus sont susceptibles d'être ré-ajustés en fonction des assiettes éligibles, dans le cadre des conventions établies pour chaque projet au plus tard d'ici la fin d'année 2025.

Enfin, dans le domaine routier, un budget à hauteur de 200 millions d'euros entre 2023 et 2027 est prévu au niveau national pour le financement des opérations de **modernisation du réseau routier national** (requalification environnementale, sécurisation, protection phonique, voies réservées, etc.). Dans la région Hauts-de-France, des besoins à hauteur d'environ 70 millions d'euros ont été identifiés. Il s'agit par exemple de :

- la requalification environnementale de l'A1, qui vise à protéger les champs captants lillois des pollutions accidentelles et chroniques et mieux intégrer l'A1 dans son environnement, bénéfice d'un financement au titre de cette enveloppe à hauteur de 9,3 millions d'euros ;
- la requalification environnementale de l'A21, qui nécessite un financement d'environ 14 millions d'euros ;
- la sécurisation de la RN25 dans la Somme et le Pas-de-Calais, qui nécessite un financement d'un peu plus de 10 millions d'euros.

Par ailleurs, un programme d'entretien renforcé de la RN31 est déployé entre 2024 et 2026 par la DIR Nord.

Une participation supplémentaire de l'État de 10 millions d'euros au financement de la deuxième phase du contournement Nord de Maubeuge est envisagée dans le cadre du prochain exercice de programmation au-delà de 2027, sous réserve du cadre fixé par le Gouvernement pour la programmation des investissements dans les infrastructures de transport. Le cas échéant, cette participation viendrait en plus des contributions prévues dans le présent CPER sur la période 2023-2027 (10 millions d'euros pour la phase 1, 10 millions d'euros pour la phase 2).