

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Route, rail et voie d'eau au menu du contrat de plan prolongé

PICARDIE Signé pour cinq ans, le contrat de plan État-Région a été prolongé de deux ans dans son volet mobilités. On y voit apparaître de nouvelles priorités.

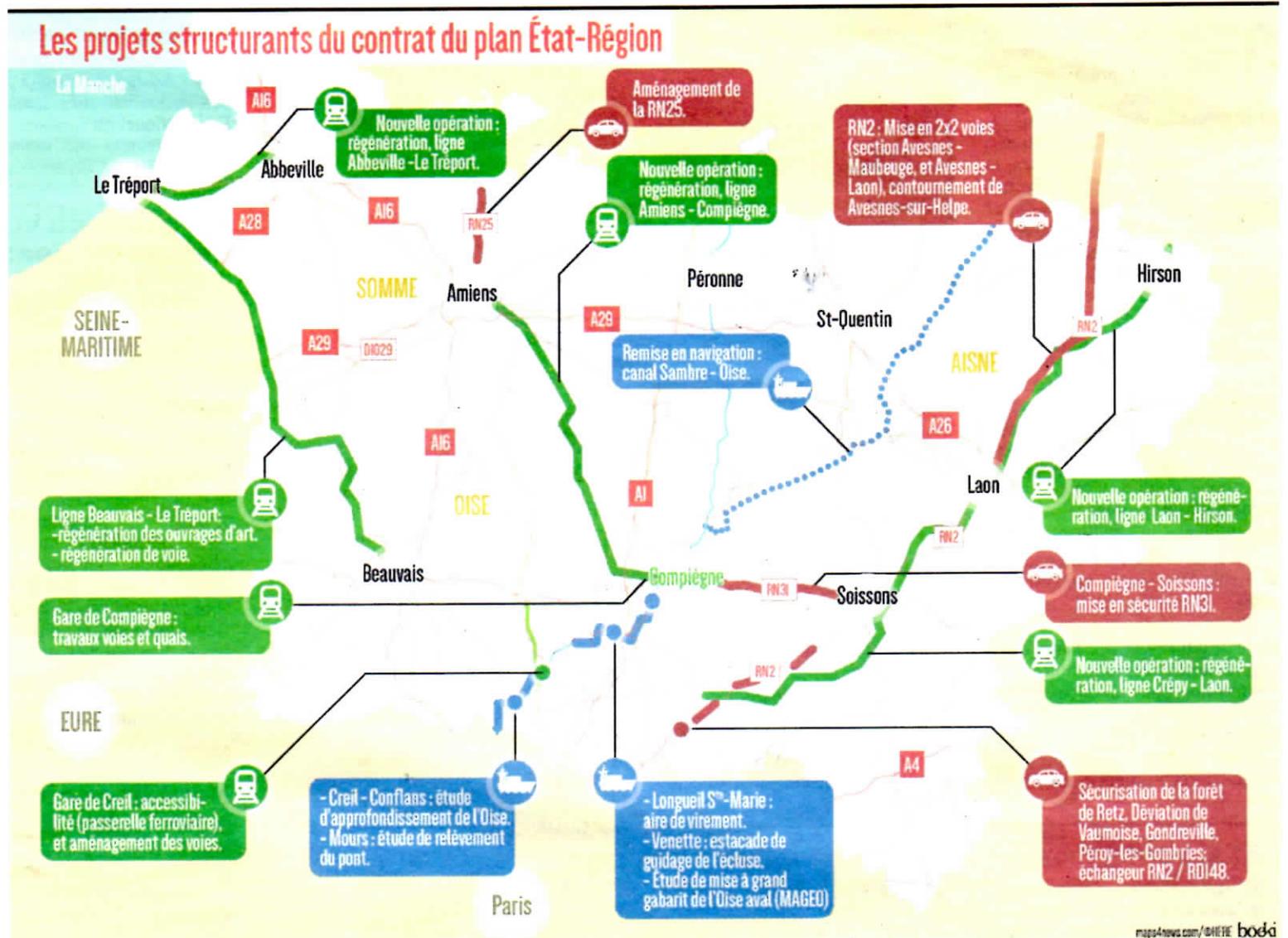
Signé en juin 2015 pour une durée de cinq ans, le contrat de plan État-Région avait pour objectif de faire converger les politiques de l'État et de la Picardie sur des projets identifiés par les uns et les autres comme structurants, et de leur assurer des financements pluriannuels. Mobilités, enseignement supérieur, recherche et innovation, transition écologique et énergétique, emploi, aménagement du territoire... Le montant du contrat signé entre l'État et la Picardie était de 775 M€ - dont 326 M€ pour l'État et 449 M€ pour la Région. En 2018, l'État et la nouvelle région Hauts-de-France se sont entendus pour faire converger les contrats de plan des deux anciennes régions et prolonger le volet mobilités jusqu'en 2022. La nouvelle programmation validée récemment par l'assemblée régionale, prend donc en compte la nécessité de dégager des crédits liés à l'émergence de besoins nouveaux, et *a contrario*, l'abandon ou le report de certains projets jugés moins prioritaires. C'est ainsi qu'on voit apparaître des financements pour la remise en état de plusieurs lignes ferroviaires menacées de disparition.

2 X 2 VOIES POUR LA RN 2 DANS L'AISNE

Le projet de mise à 2 X 2 voies de la RN 2 entre Avesnes-sur-Elpe (59) et Laon progresse. Le contrat de plan révisé intègre des études en vue d'une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2021. Certes, on est loin de la coupe aux lèvres, sachant qu'il faudrait près de 600 M€ pour mettre l'ensemble de l'axe à 2 X 2 voies. Mais on avance doucement sur un sujet pour lequel les Régions, qu'il s'agisse de la Picardie ou des Hauts-de-France, ont appris à être patientes. Près de 15 M€ devraient être disponibles fin 2021 pour engager les premiers travaux, l'État et la région mettant chacun la moitié.

2 ET DANS L'OISE AUSSI

Une petite rallonge pour l'échangeur de Silly-le-Long (2,02 M€), un montant total revu à la baisse (-1M€) pour les déviations de Gondreville et de Vaumoise mise en service fin 2018 (au total 7 km à 2 X 2 voies)... Le contrat de plan révisé prend en compte quelques ajustements à la marge.



3 TRAVAUX CONFIRMÉS SUR LA RN 25

Pas de nouveauté prévue pour la RN 25, mais une confirmation pour les travaux programmés en 2015 pour 10 M€, avec l'aménagement du carrefour du Vert-Galant, un créneau de dépassement au Sud de Beauval et la reconstruction de l'échangeur d'Amiens-Nord. Aucun de ces chantiers n'a débuté à ce jour.

4 LE PONT DE MOURS RECONSTRUIT

C'est un des maillons du projet Seine-Nord-Europe. La mise au gabarit européen de l'Oise, alias projet MAGEO, doit permettre aux convois de 4400 tonnes de gagner Paris dans le prolongement du canal Seine-Nord. Pour autoriser le passage des convois avec trois niveaux de conteneurs, il faut notamment reconstruire le pont

ferroviaire de Mours sur la ligne Paris-Persan-Beauvais. Le coût total de l'opération est de 40 M€. Le document permet de réactualiser le montant des études (de 2,7 à 3,4 M€) les travaux étant censés débuter en 2023. Il prend aussi en compte une actualisation des études sur le contournement de Longueil-Sainte-Marie et la réalisation d'une estacade de guidage

en amont de l'écluse de Venette, chantier dont le lancement est prévu en 2021.

5 DES GARES PLUS ACCESSIBLES

La Région poursuit son programme de mise en accessibilité des gares. Au total, 17,5 M€ sont inscrits, dont 14,09 M€ à la charge des Hauts-de-France.

6 DES PONTS REFAITS SUR ABANCOURT-LE TRÉPORT

La ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport a fait l'objet d'une opération de rénovation voie et ballast. Elle rouvrira (partiellement) le 15 décembre, après deux années de fermeture. Mais le contrat de plan qui a permis cette rénovation, avait « oublié » les ouvrages d'art, très dégradés eux aussi. Le contrat révisé prévoit un crédit de 12 M€ (dont 10 M€ de la Région) pour leur remise en état. ■ PHILIPPE FLUCKIGER

URGENCE SUR LES PETITES LIGNES FERROVIAIRES

Vétuste, la ligne Abbeville-Eu-Le Tréport a été fermée d'autorité par SNCF Réseau en mai 2018. La réorientation des crédits a permis de dégager 40 M€ (dont 33,4 M€ de crédit régionaux) en faveur de sa réouverture. La date de remise en service demeure incertaine, elle est l'enjeu d'une bataille des élus contre la technostructure SNCF. Faute de réhabilitation, la ligne Laon-Hirson fermera en 2024. La remise en état nécessitera 57,6 M€. Le contrat de plan révisé prévoit le lancement des études. Idem sur Boves-Compiègne, menacé de suspension dès 2025

(financement des études pour 1,9 M€) et Crépy-en-Valois-Laon qui fermera en 2024 si les travaux ne sont pas réalisés. Là, il s'agit de trouver 175 M€ ! Les études sont en cours.

Au vu de ces sommes, on comprend mieux que la Région et l'État aient choisi de reporter *sine die* l'électrification de la ligne Amiens-Abbeville-Rang-du-Fliers (225M€) prévue initialement, mais de moins en moins indispensable du fait de l'arrivée de nouveaux trains capables de rouler aussi bien en mode électrique que diesel.