

PROJET

Protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Région Hauts-de-France, représentée par son Président, Xavier BERTRAND,

Ci-après désignée « la Région »

Et

SNCF Mobilités, représenté par son Président, Guillaume PEPY,

Ci-après désigné « SNCF Mobilités »

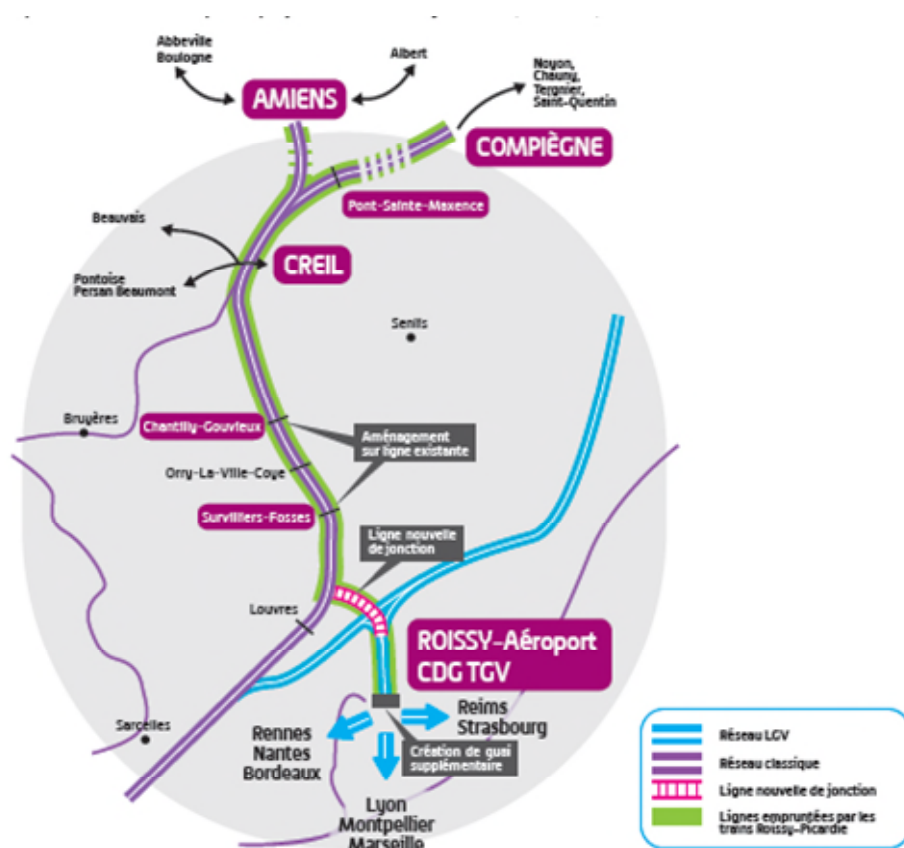
Préambule

Le projet de liaison Roissy-Picardie consiste en la création d'une ligne nouvelle de 6 kilomètres environ reliant la LGV d'interconnexion à la ligne Amiens-Paris, associée à la réalisation d'aménagements entre Chantilly et la ligne nouvelle et en gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

Le projet répond à la fois à des enjeux de déplacements nationaux et régionaux. Il permet :

- D'améliorer l'accès du Sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse,
- de proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Île-de-France dans un contexte où l'augmentation de la desserte vers Paris-Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- d'améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de transport et d'emplois de Roissy depuis le Sud de la région comme depuis le Nord-Est du Val-d'Oise,
- de développer l'intermodalité air-fer en gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, renforçant ainsi son attractivité.

Le projet permet de relier la gare d'Aéroport Charles-de-Gaulle TGV à Creil et, au-delà, à Compiègne et Amiens. Une double desserte TGV et TER est prévue.



Source : SNCF Réseau

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'études préliminaires dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006, puis d'études d'approfondissement et d'avant-projet dans celui du contrat de projet État-région 2007-2013 des régions Picardie et Île-de-France. Préalablement à la procédure de déclaration d'utilité publique, une concertation inter-administrative a été lancée fin 2014. Dans ce cadre, SNCF Mobilités a fait part des difficultés que présentaient les scénarios de dessertes évoqués jusqu'à présent notamment s'agissant des conditions de la desserte d'Amiens par de nouveaux services TGV.

Sur la base de ce constat, un groupe de travail piloté par l'Etat au 1er semestre 2015 a proposé des hypothèses de dessertes TGV et a fait apparaître la nécessité d'un financement afin de couvrir le déficit d'exploitation généré par ces nouvelles dessertes.

Dans la mesure où l'environnement de l'activité TGV demeure particulièrement volatil (développement de la concurrence des autres modes de transport (aérien, covoiturage, autocars), ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs à horizon 2021, émergence d'offres ferroviaires *low cost*, notamment sur le segment intersecteurs), ces hypothèses devront être actualisées avant la mise en œuvre des dessertes TGV.

Dans un souci commun d'améliorer la liaison entre les Hauts-de-France et la gare TGV, l'aéroport et le pôle d'emplois de Roissy, SNCF Mobilités et la Région visent, dans le cadre du présent protocole d'intention, d'une part, à définir le niveau de desserte TER de la liaison Roissy-Picardie envisagé et, d'autre part, déterminer les conditions de mise en œuvre de dessertes TGV conformément à une convention de financement à conclure entre la Région et SNCF Mobilités.

Le schéma de desserte ébauché en 2015 servira de référence au projet de liaison Roissy-Picardie, notamment lors de l'enquête publique qui sera menée pour la réalisation du projet.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 – Objet du protocole d'intention

Le présent protocole vise à :

- Etablir les principes de la desserte ferroviaire TER et TGV de la liaison Roissy-Picardie
- Définir les conditions d'une contribution de la Région Hauts-de-France au financement de la desserte TGV qui subordonne la réalisation de cette dernière.

Article 2 – Dessertes TER et TGV envisagées

A l'issue des discussions entre les parties, le compromis relatif au schéma de desserte mixte, TGV et TER, prévoit, à l'horizon de la mise en service de la liaison Roissy –Picardie, et sur la base des travaux du 1^{er} semestre 2015, l'offre suivante :

- la circulation, expressément conditionnée à la conclusion entre les parties d'une convention de financement dans les termes précisés à l'article 3 ci-après, de 2 allers-retours TGV quotidiens (soit 4 trains) depuis/vers Amiens à destination de :
 - Strasbourg,
 - Marseille
- la circulation, organisée par la Région en qualité d'autorité organisatrice, de 3 allers-retours TER quotidiens (soit 6 trains) Amiens - Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

Par ailleurs, la Région organisera également des circulations régionales cadencées entre Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Creil et Compiègne, à destination notamment d'usagers pendulaires.

Dans l'hypothèse d'une absence totale de desserte TER Amiens- Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, SNCF Mobilités via son activité Voyages SNCF sera délié de tout engagement de desserte TGV entre Amiens- Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et le présent protocole sera caduc de plein droit.

Article 3 – Contribution de la Région – Convention de financement

La Région s'engage à apporter une contribution financière à l'exploitation du service TGV entre Amiens et le reste du réseau TGV via Aéroport Charles-de-Gaulle TGV permettant de compenser le déficit de ce service tel qu'évalué dans les conditions précisées ci-après.

Les modalités de fixation du coût à prendre en compte, le montant de la compensation de la Région ainsi que la consistance des dessertes TGV empruntant la liaison Roissy-Picardie (ci-après, « l'Infrastructure ») seront précisés dans une convention (ci-après, la « Convention ») discutée dans les conditions précisées ci-après.

En tout état de cause, la compensation de la Région ne pourra excéder la limite forfaitaire de 10M€ (aux conditions économiques de l'année 2025) par an, sur la base des analyses du groupe de travail piloté par l'Etat au 1^{er} semestre 2015.

Estimation prévisionnelle du déficit

Les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail piloté par l'Etat au 1^{er} semestre 2015 ont permis d'évaluer un déficit TGV compris entre 10,2 M€ et 14,3 M€ aux conditions économiques de l'année 2025, année de plein effet du projet de liaison Roissy-Picardie. Cette estimation est établie avec les hypothèses suivantes :

- possibilité de production des dessertes TGV par la mise en bi-tranche d'un train Lille/Marseille existant pour le train Amiens/Marseille et le prolongement d'un train Aéroport Charles-de-Gaulle TGV /Strasbourg, avec ou sans engagement d'une rame nouvelle pour le train Amiens/Strasbourg, opérations notamment subordonnées à l'existence des sillons et d'un plan de transport TGV compatible ;
- estimation prévisionnelle des charges, notamment les charges de péages (sur l'ensemble des parcours envisagés), établies sur la base du DRR 2016 et d'une hypothèse de catégorie tarifaire D pour la nouvelle infrastructure, et de matériel roulant ;
- estimation prévisionnelle des recettes dans un environnement commercial et concurrentiel particulièrement volatil (concurrence modale et intermodale).

En outre ce déficit pourrait être partiellement limité du fait du trafic induit pour l'activité TGV par la mise en place d'une desserte nouvelle TER entre CDG et la Picardie.

La contribution de la Région devra donc compenser le déficit TGV (charges – recettes) en tenant compte de l'induction de trafic générée par les dessertes TER. Les travaux réalisés en 2015 ont permis d'évaluer un déficit TGV tenant compte de l'induction de trafic générée par les dessertes TER compris entre 6,2 M€ et 10,3 M€ par an (aux conditions économiques 2025).

Réexamen de l'estimation

Les Parties s'engagent à avoir réexaminé le montant du déficit TGV préalablement à la discussion de la Convention et au plus tard six mois avant la date limite de commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'Infrastructure.

Le déficit d'exploitation de la desserte TGV entre Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Amiens étant notamment lié aux charges du matériel roulant, SNCF Mobilités s'engage à rechercher le moyen de limiter ces charges, en optimisant le roulement du parc utilisé sur la liaison.

Ce nouvel examen concernera l'ensemble des postes de recettes et de coûts pour s'assurer de l'identification exhaustive des postes impactés d'une part, pour réexaminer les montants d'autre part.

Lors de la négociation de la Convention, la Région se réserve le droit de faire procéder par un expert indépendant du groupe SNCF, et agréé par les 2 parties, à une expertise des éléments financiers justifiant de l'évaluation du déficit fourni par SNCF.

SNCF Mobilités s'engage à ce que l'expert ait accès aux pièces et informations financières détenues par SNCF relatives à l'évaluation du déficit résultant de la mise en place de la desserte TGV. La Région et l'expert mandaté s'engagent au respect le plus total de la confidentialité et du secret industriel et commercial. Sans préjudice de l'article 7 ci-après, les Parties conviendront des obligations de confidentialité engageant l'expert et garantissant que les informations auxquelles l'expert aurait accès ne seront pas communiquées à des tiers ni utilisées à des fins autres que l'expertise citée ci-dessus.

Au vu des prévisions réexaminées, les Parties discuteront de bonne foi d'un ajustement de la limite forfaitaire de la contribution de la Région et de la desserte TER et TGV associée en tenant compte de l'environnement économique et concurrentiel afin d'assurer la couverture complète du déficit prévisionnel, intégrant le coût de capital, réexaminé.

Discussion et conclusion de la Convention

Conformément aux objectifs déterminés au vu des prévisions réévaluées, et sans préjudice de la législation relative à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs, les Parties s'engagent à discuter et faire leurs meilleurs efforts pour conclure la Convention en temps utile pour la commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'Infrastructure.

La Convention précisera notamment :

- la consistance des dessertes TGV à l'horizon de la mise en service de l'infrastructure ;
- les conditions d'articulation des offres TER et TGV, notamment en termes d'horaires et de dessertes ;
- les modalités de détermination des recettes et coûts à prendre en compte ainsi que le montant de la compensation de la Région destinée à couvrir le solde déficitaire qui en résulterait ;
- les modalités de suivi des éléments ci-avant ;
- la durée des engagements réciproques.

Article 4 – Modalité de révision du protocole

Dans le cas où l'une des parties se verrait dans l'impossibilité de respecter ses engagements ou dans le cas où les deux parties souhaiteraient y apporter une modification, il est prévu que le présent protocole soit modifié par voie d'avenant. A défaut d'accord entre les parties sur les termes de l'avenant, le présent Protocole pourra être résilié par l'une ou l'autre des parties suivant un préavis de 3 mois.

Article 5 – Ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs – règles relatives aux obligations de service public

Le présent Protocole et notamment les engagements relatifs à la discussion et la conclusion de la Convention sont contractés sans préjudice de la législation à venir relative à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs et de manière générale à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et à la compensation des obligations de service public.

Par conséquent, les Parties discuteront de bonne foi et à l'initiative de l'une ou l'autre partie les termes du présent Protocole voire sa continuation en cas d'évolution législative ou réglementaire faisant totalement ou partiellement obstacle à son exécution. Une telle discussion sera notamment nécessaire dans l'hypothèse d'une obligation de mise en concurrence préalable à l'attribution de la Convention.

Les Parties examineront également, préalablement à la conclusion de la Convention, la conformité de celle-ci aux règles relatives à la compensation des obligations de service public.

En toute hypothèse, il est rappelé que l'exploitation d'une desserte TGV par SNCF Mobilités selon les principes exposés à l'article 1 ci-avant est expressément subordonnée à la conclusion préalable de la Convention dans les termes convenus à l'article 3 ci-avant et notamment la compensation par la Région du déficit du service, intégrant le coût du capital.

Article 6 – Entrée en vigueur et durée

Le présent protocole prend effet à compter de sa notification.

Il est valable jusqu'à la signature de la Convention relative à la desserte TGV liée à la liaison Roissy-Picardie en temps utile pour la commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'infrastructure. A défaut, de signature de la Convention les Parties seront déliées du présent Protocole qui deviendra caduc de plein droit.

Article 7 – Confidentialité

Conformément à l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978, les parties se garantissent mutuellement le respect de la confidentialité des informations et documents couverts par un secret protégé par la loi et notamment par le secret industriel et commercial. A tout moment l'une ou l'autre des parties pourra invoquer ce caractère confidentiel.

A ce titre, la protection du savoir-faire de SNCF Mobilités induit que soient préservées les compétences de cette dernière, tant en termes de compétences techniques, de gestion des ressources humaines et matérielles ou de prévision des trafics et recettes. Les informations concernant ses pratiques commerciales, la structure de ses coûts, ses sources d'approvisionnement et son organisation interne, les prévisions de charges qui en résultent et les prévisions relatives aux recettes et à l'environnement économique sectoriel et général sont, par suite, considérées comme des informations couvertes par le secret industriel et commercial dans le cadre de l'exécution du présent Protocole.

Sont notamment considéré confidentiels :

- les études réalisées au 1er semestre 2015 ;
- l'ensemble des éléments échangés pour l'actualisation desdites études ;

- l'ensemble des éléments échangés durant la discussion de la Convention ;
- l'ensemble des éléments échangés durant l'exécution du service.

Cet engagement de confidentialité concerne également les consultants et de façon plus générale, l'ensemble des prestataires auxquels les parties pourraient avoir recours dans le cadre de l'exécution du Protocole. Toute divulgation par une Partie à un tiers, y compris les consultants et prestataires, des informations confidentielles déterminées ci-avant devra avoir été préalablement autorisée par l'autre Partie.

Fait à La Plaine-Saint-Denis

Le 19 mai 2017

Pour la Région Hauts-de-France,
Le Président

Pour SNCF Mobilités,
Le Président

Xavier BERTRAND

Guillaume PEPY