

Nantes, le 15 juin 2012

Monsieur le Président,

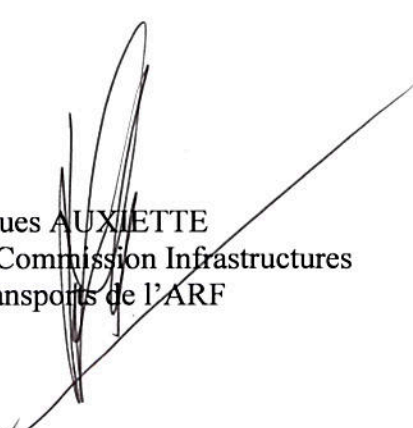
Conformément à l'article 13.1 du décret n° 2003-194 modifié par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service du réseau ferroviaire, SNCF Gares&Connexions et RFF ont soumis à l'ARAF, pour avis, le taux de rémunération des capitaux qu'ils engagent dans les gares de voyageurs, qu'ils souhaitent appliquer dans le cadre des redevances des prestations régulées en gare de l'horaire de service 2014.

Vous avez souhaité, par votre courrier du 7 juin 2012, recueillir l'avis des Régions sur ces taux de rémunération des capitaux engagés par RFF et SNCF Gares&connexions, qui auront un impact important sur les charges que nous supporterons pour l'accès aux gares dans le cadre de notre compétence d'autorité organisatrice des transports régionaux.

Je tiens à saluer la qualité des éléments que vous apportez à l'appui de cette consultation et qui nous permettent d'approfondir notre compréhension de ce nouvel élément intervenant dans le calcul des redevances des prestations en gare.

Aussi, je vous prie de bien vouloir trouver joint à la présente l'avis adopté le mercredi 13 juin 2012 par la Commission Infrastructures et Transports de l'Association des Régions de France.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.



Jacques AUXIETTE
Président de la Commission Infrastructures
Et Transports de l'ARF

Monsieur Pierre CARDO

Président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires
57 bd Demorieux
CS81915
72019 LE MANS Cedex 2

Paris, le 13 juin 2012

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE SUR LE TAUX DE REMUNERATION
DES CAPITAUX ENGAGÉS POUR LES GARES DE VOYAGEURS
PAR SNCF GARES&CONNEXIONS ET RFF**

**SUR LE PRINCIPE D'UNE REMUNERATION DES CAPITAUX DES GESTIONNAIRES
D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

Les Régions se sont déjà exprimées dans leur avis de janvier 2011 sur le projet de décret relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, et tiennent à réaffirmer leur opposition au principe même de rémunération des capitaux tel que décrit à l'article 13-1 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012.

En effet, elles considèrent que les redevances liées à l'accès aux infrastructures ferroviaires et à la fourniture des prestations régulées ne doivent être basées que sur :

- l'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation ;
- le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes ;
- le coût des capitaux correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents.

Les Régions payant 75% des redevances liées à l'activité régulée de SNCF Gares&Connexions, et étant par ailleurs les principaux investisseurs publics dans les gares de voyageurs, il n'est pas légitime de la part de SNCF Gares&Connexions, qui est également une entité publique, de leur répercuter un coût d'immobilisation des capitaux investis sur fonds propres.

Par ailleurs, les Régions souhaitent attirer l'attention de l'ARAF sur le fait que le produit de la rémunération des capitaux engagés par SNCF Gares&Connexions dans les prestations régulées des gares de voyageurs devrait être intégralement consacré au financement des investissements nécessaires pour assurer ces mêmes prestations.

SUR LES OPTIONS RETENUES PAR LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE POUR LE CALCUL DE LEUR TAUX DE REMUNERATION DES CAPITAUX

Les hypothèses de calcul retenues par RFF d'une part, et SNCF Gares&Connexions d'autre part sont contestables.

Concernant le coût de la dette, les gestionnaires d'infrastructure utilisent des valeurs différentes du coût réel de celle-ci. Les Régions s'accordent donc sur l'analyse de l'ARAF, considérant que les gestionnaires d'infrastructure ne devraient se baser légitimement que sur le coût réel de leur dette.

Concernant l'impôt sur les sociétés, les Régions considèrent que le taux devant être répercuté dans le calcul du taux de rémunération des capitaux comme dans les charges de la branche de la SNCF Gares&Connexions doit être le taux d'imposition réel tenant compte des éventuelles optimisations fiscales dont bénéficie SNCF, et non le taux théorique d'imposition.

Concernant l'estimation du risque pris par les gestionnaires RFF et SNCF Gares&Connexions, les Régions considèrent que celui-ci est nul. En effet, le système de tarification instauré par le décret n° 2012-70 leur permet de couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation des gares liés aux activités régulées. Ce système tarifaire ne prévoyant aucune clause de productivité, le seul risque pris par SNCF Gares&Connexions et RFF est celui d'une sous-évaluation de leurs prévisions de coûts, impliquant un décalage de trésorerie sur l'année suivante dans le recouvrement du coût complet d'exploitation des prestations régulées en gare.

Contrairement aux gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires auxquels ils se comparent, RFF et SNCF Gares&Connexions ne sont pas confrontés à un risque de perte de trafic ferroviaire de transport de voyageurs important et non prévisible au service 2014. Le seul risque qui pourrait apparaître ne concerne que 25% du chiffre d'affaires régulé puisqu'il est lié aux dessertes non conventionnées qui pourraient, en cas de changement de cadre législatif, devenir beaucoup plus imprévisibles. La majorité des trafics (correspondant à 75% du chiffre d'affaire régulé) sont donc des trafics quotidiens qui ne peuvent être diminués de façon importante à brève échéance.

SUR LA LEGITIMITE DE LA METHODE UTILISEE

RFF et SNCF Gares&Connexions appliquent la méthode de calcul du taux de rémunération des capitaux utilisée pour les entreprises privées cotées (méthode MEDAF). Les Régions contestent l'utilisation de cette méthode, étant donné que ces deux entités sont des établissements publics et qu'aucun projet de privatisation de ceux-ci n'est d'actualité.

L'ARAF propose l'utilisation des recommandations du rapport de Christian Gollier, « Le calcul du risque dans les investissements publics ». Les Régions considèrent que l'utilisation de cette méthode est plus en cohérence avec la nature des activités de gestion d'infrastructure exercées par RFF et SNCF Gares&Connexions ainsi qu'avec leur statut d'EPIC. Pour autant, elles considèrent que le calcul du taux de rémunération ne doit pas intégrer de risque macroéconomique, l'activité de gestion des prestations régulées des gares n'étant pas sensible au contexte économique et ne présentant pas de risque de variation de la quantité de prestations commandées d'une année à l'autre.