



L'authorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Paris, le 5 JUL. 2012

La Directrice générale

12002922
Affaire suivie par :
Fabien Loisel
Tel : 01 47 53 28 81
Mail : fabien.loisel@stif.info

Monsieur Pierre CARDO
Président
Autorité de régulation des Activités
Ferroviaires
57 boulevard Demorieux
CS 81915
72 019 Le Mans Cedex 2

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 7 juin 2012, vous avez invité le STIF à faire parvenir à l'ARAF sa contribution à la consultation publique sur le taux de rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs.

Je vous prie de trouver ci après les remarques que suscite le document de consultation soumis au STIF.

Tout d'abord, le STIF s'interroge sur le principe même d'une rémunération des capitaux dans la tarification de l'accès aux infrastructures de services que constituent les gares de voyageurs.

En effet, il est contestable qu'une rémunération du capital puisse être intégrée dans la tarification des activités régulées : les subventions versées par les collectivités locales dans le cadre de l'exploitation des services publics de transport ferroviaire n'ont en effet pas pour objet de rémunérer l'Etat, propriétaire de la SNCF et de RFF.

En outre, compte tenu des besoins non couverts d'investissements de modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant, l'intégralité de ces subventions et des bénéfices réalisés devrait être consacrée au financement des investissements et non pas prélevée par l'Etat actionnaire au travers de dividendes ou de la rémunération du capital.

Au-delà de ces questions de principes, les éléments retenus par la SNCF et RFF sont largement contestables. En premier lieu, je note que la SNCF a retenu systématiquement les hypothèses permettant de maximiser la rémunération du capital attendue, sans pour autant légitimer les options retenues. A titre d'exemple, le beta retenu par RFF ou la SNCF apparait totalement surévalué, en comparaison de celui retenu dans d'autres activités régulées (l'énergie par exemple).

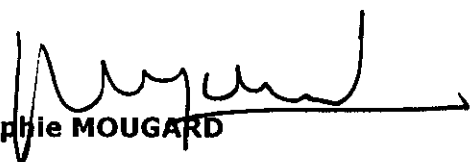
Par ailleurs, les opérateurs intègrent dans leur évaluation du coût des capitaux, des hypothèses d'impôt sur les sociétés que le STIF conteste : sur le fond, le STIF considère qu'il ne saurait être prélevé aucun montant au titre de l'impôt sur les sociétés, s'agissant de l'activité de transport régional de voyageurs, structurellement déficitaire et qui ne doit son résultat qu'aux subventions des collectivités !

En outre, le niveau de rémunération du capital ne peut s'appréhender indépendamment des autres paramètres qui entrent en ligne de compte dans la détermination des redevances. Le modèle de régulation dans lequel s'inscrit le principe de la rémunération des capitaux régulés comporte notamment un volet « maîtrise des charges d'exploitation » qui est totalement absent du modèle présenté par RFF ou la SNCF. Il ne peut être discuté du niveau de rémunération du capital sans prendre en compte concomitamment le niveau et la dynamique des charges d'exploitation, et le niveau d'efficacité attendu.

Ensuite, l'analyse doit également porter sur la base à laquelle est appliqué le taux de rémunération des capitaux. A notre sens, cette « base d'actifs régulés » doit uniquement être composée de la part des actifs immobilisés imputés à l'activité concernée, nets des subventions versées, à l'exclusion des immobilisations en cours et de tout autre élément entrant dans l'évaluation du besoin en fonds de roulement.

Enfin, s'agissant spécifiquement de RFF, le STIF rappelle qu'il acquitte, depuis l'origine, des péages calculés sur le coût complet des infrastructures ferroviaires. Ce coût complet intègre déjà, par construction, l'ensemble des charges relatives aux gares. Toute nouvelle redevance facturée au STIF au titre de l'utilisation des gares aboutirait donc à faire payer le STIF deux fois, sauf à ce que soit prévu, par ailleurs, une diminution à due concurrence des charges relatives aux sillons.

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


Sophie MOUGARD