

Monsieur Pierre CARDO  
Président  
Autorité de Régulation des Activités  
Ferroviaires (ARAF)  
57 Boulevard Demorieux  
CS 81915  
72 019 LE MANS cedex 2

AM/CER/2012.060  
Dépt. "Clientèles, Exploitation et Recherche"  
Dossier suivi par Anne Meyer  
(01.48.74.73.28 ou ameyer@utp.fr)

Paris, le 28 juin 2012

**Objet :** Contribution UTP dans le cadre de la consultation publique sur la rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs

Monsieur le Président,

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) vous remercie de la solliciter pour répondre à votre consultation publique sur un des éléments de la tarification de l'accès aux gares de voyageurs.

L'UTP constate que l'ARAF met en exergue les limites du modèle MEDAF et préconise l'utilisation d'une méthode présentée dans le rapport « Gollier », s'agissant des investissements publics. Cette méthode introduit des critères de risque jugés par la commission Gollier plus pertinents en matière d'investissements publics. Une lecture complète de ce rapport, consacré au « calcul du risque dans les investissements publics », ne nous permet pas d'apprécier son entière applicabilité aux investissements réalisés en gare, le rapport étant plutôt orienté vers des infrastructures lourdes de type autoroute ou ligne à grande vitesse, dont les montants d'investissements ne paraissent pas de la même ampleur mais dont la durée de vie peut toutefois se rapprocher de certains investissements en gare. La méthode MEDAF présente, quant à elle, des limites nombreuses et connues, au premier rang desquelles le biais introduit par la constitution de l'échantillon d'entreprises similaires utilisé pour la détermination des paramètres du modèle. Elle semble encore faire référence auprès de nombreux experts, y compris pour les investissements publics en France et en Europe, notamment dans les secteurs régulés.

Au-delà d'un avis quant au choix de la méthode la plus appropriée, qui nécessiterait une expertise approfondie qu'il ne nous est pas possible de réaliser dans les délais de la consultation, l'UTP tient à rappeler que le niveau de la rémunération incluse dans la tarification des gares doit, à la fois, constituer une incitation naturelle à une allocation optimale des efforts d'investissements et ne pas déboucher sur un niveau de tarification qui viendrait pénaliser l'activité des opérateurs ou, dans le cas des services de transports conventionnés, accroître encore davantage l'effort financier consenti par les autorités organisatrices qui sont aujourd'hui déjà les principaux payeurs.

.../...

A ce titre, l'UTP observe que le nouveau dispositif légal et réglementaire prévoit, d'une part, le financement du périmètre régulé par une partie des ressources tirées du périmètre commercial (les recettes ainsi générées venant « alléger » les charges supportées par les entreprises ferroviaires) et, d'autre part, des mécanismes de concertation pour les gares d'intérêt national, permettant aux opérateurs, tout comme aux autorités organisatrices, d'exprimer leur avis sur les investissements projetés. Il nous semble que c'est du bon fonctionnement de ces mécanismes et de la prise en compte des avis exprimés par les entreprises ferroviaires que dépendra leur satisfaction et surtout celle de leurs clients concernant les prestations régulées ; ce qui est un sujet allant bien au-delà du périmètre de la consultation.

Ainsi, il importe notamment que les choix d'investissements réalisés en gares tiennent correctement compte des besoins des entreprises ferroviaires et de leurs clients, et que des considérations liées au développement des activités commerciales en gare n'obèrent pas le niveau et la qualité de la réalisation d'investissements destinés à bénéficier avant tout aux entreprises ferroviaires et à leurs clients.

Par ailleurs, s'agissant du taux proposé par RFF pour la rémunération des investissements réalisés sur son périmètre en gare, les entreprises ferroviaires tiennent néanmoins à rappeler que ce périmètre était auparavant financé par les péages et, que ce ce fait, il s'agit pour elles d'une nouvelle tarification.

La rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs est un élément clé de l'économie du système ferroviaire. Les opérateurs ferroviaires et les collectivités territoriales sont aujourd'hui les premiers financeurs des gares dont ils portent les charges de façon directe ou indirecte. A l'heure où ils sont soumis à une pression financière inédite, l'enjeu apparaît donc moins être le choix d'une méthode de détermination d'un taux de rémunération des capitaux que la recherche d'un juste équilibre entre, d'une part, la capacité contributive des entreprises ferroviaires et des collectivités et, d'autre part, un niveau d'investissement souhaitable qui corresponde étroitement à leurs attentes, en termes de qualité et de service.

Nous espérons que cet avis vous sera utile et nous vous autorisons à en faire état.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Bruno Gazeau  
Délégué Général

Copie :  
Michel Vermeulen, Pierre Ravier (ARAF)