

CONSEIL RÉGIONAL

Alain WACHEUX

VICE-PRÉSIDENT

"Transports"

Vice-Président de l'Association
Aire Métropolitaine de Lille

Président de l'Agglomération
Artois Comm Béthune-Bruay

Maire de Bruay-la-Buissière

Recommandée
avec accusé de réception

Monsieur Pierre CARDO

Président

Agence de Régulation des Activités
Ferroviaires (ARAF)

57, Boulevard Demorieux
72019 LE MANS cedex 02

Lille, le - 9 JUL 2012

528

Monsieur le Président,

Par courrier du 07 juin 2012, vous avez sollicité l'avis des acteurs concernés par les projets de décisions relatifs au coût d'immobilisation du capital à retenir pour le calcul des redevances des prestations régulées en gares de voyageurs pour l'horaire de service 2014. En tant qu'autorité organisatrice du transport de voyageurs sur le réseau ferré régional, la Région Nord - Pas de Calais est concernée par ce sujet.

J'ai par conséquent l'honneur de vous faire part de l'avis de la Région Nord - Pas de Calais sur l'analyse effectuée par l'ARAF.

La Région partage la position de l'ARAF notamment sur la nécessité de prendre en compte le coût réel de la dette, sur la critique de l'application d'une méthode et de paramètres destinés aux activités privées (MEDAF) qui évoluent dans un contexte de risque différent de celui de Gares&Connexions dont le modèle économique prévoit, quelque soit le trafic ferroviaire, une couverture des charges par les péages d'infrastructure.

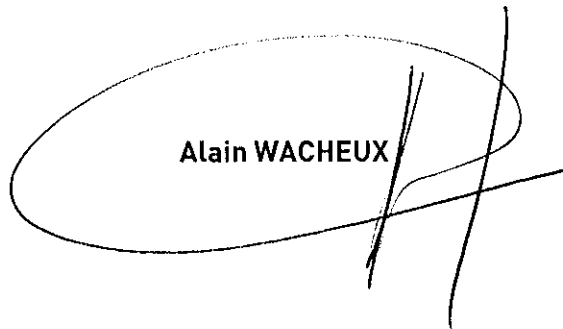
Concernant le coût de la dette, les gestionnaires d'infrastructure utilisent des valeurs différentes du coût réel de celle-ci. La Région approuve l'analyse de l'ARAF selon laquelle les gestionnaires d'infrastructure ne devraient se baser légitimement que sur le coût réel de leur dette.

La Région rejoint également l'avis de l'ARAF quant à l'utilisation inappropriée de la méthode de calcul du taux de rémunération des capitaux utilisée pour les entreprises privées cotées (méthode MEDAF) par RFF et SNCF Gares & Connexions. En effet, la proposition de l'ARAF d'utiliser les recommandations du rapport de Christian Gollier sur "le calcul du risque dans les investissements publics" apparaît 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.

.../...

Enfin, la Région partage l'avis de l'ARAF selon lequel le modèle économique de RFF et de SNCF Gares&Connexions leur permet de couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation des gares liés aux activités régulées. En effet, le système tarifaire instauré par le décret n°2012-70 ne prévoyant aucune clause de productivité, le seul risque pris par 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. Ainsi, le risque pris par les gestionnaires RFF et SNCF Gares&Connexions est nul.

En espérant que ces observations conduisent à une nouvelle évaluation des coûts réels des capitaux supportés par Gares&Connexions et RFF, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy 'A' followed by a series of vertical and diagonal strokes.

Alain WACHEUX