



Le Président du Conseil régional de Bretagne

Affaire suivie par :
Direction de la mobilité et des transports

ARAF
Monsieur Pierre CARDO
Président
57 boulevard Demorieux
CS 81915
72019 Le Mans Cedex

Rennes, le 02 JUL. 2012

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 7 juin 2012, vous m'avez saisi pour obtenir un avis sur le taux de rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs. En parallèle, vous avez aussi saisi l'Association des Régions de France (ARF) dans les mêmes termes.

Le principe d'une rémunération des capitaux des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire est prévu par l'article 13-1 du décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Cet article prévoit de répercuter dans les coûts d'usage de la gare le coût d'immobilisation des capitaux investis sur fonds propres par Gares&Connexions et RFF.

La Région Bretagne reprend en tous points l'avis de l'ARF sur ce sujet.

Nous contestons le principe même d'une rémunération des capitaux. Tout d'abord, les Régions sont les principaux financeurs des activités régulées au sein d'une gare avec le paiement de 75% des redevances et sont aussi les principaux investisseurs dans le réaménagement et la rénovation des gares. Gares&Connexions et RFF étant des entités publiques, il paraît totalement anormal que les fonds propres investis par ces deux entités, principalement abondés par les activités financées par les Régions, soient rémunérés.

Ensuite, considérant l'hypothèse d'une application de la rémunération telle que prévu au décret, **la Région Bretagne conteste le niveau élevé du taux à 9,3% pour Gares&Connexions et 6,2% pour RFF.** Le modèle économique retenu par les gestionnaires d'infrastructure (méthode MEDAF) est un modèle applicable aux entreprises privées et non aux établissements publics qui ne supportent pas les mêmes risques. Les activités régulées au sein d'une gare (nombre de trains) sont peu sensibles au contexte macro-économique. D'autre part, le modèle économique tel que prévu par le décret gares est basé sur le prix de revient ou coût complet. Les deux gestionnaires Gares&Connexions et RFF sont donc certains d'obtenir un équilibre des comptes année après année, quel que soit le trafic en gare. Le coût d'immobilisation des capitaux semble donc totalement disproportionné au regard du risque quasi nul encouru par les deux établissements publics. Toute comparaison, souvent évoquée par Gares&Connexions, avec d'autres gestionnaires d'infrastructures comme les aéroports semble particulièrement hasardeuse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.



Jean-Yves LE DRIAN

