

Consultation Publique ARAF

De: AUVERLOT Dominique <dominique.auverlot@strategie.gouv.fr>
Envoyé: vendredi 29 juin 2012 21:04
À: Consultation Publique ARAF
Cc: 'doyen-sceco@univ-lyon2.fr'; 'Christian Gollier'; RAYNARD Christine; VIELLIARD Francois
Objet: Consultation publique de l'ARAF relative au taux de rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 7 juin dernier, vous adressez au directeur général du Centre d'analyse stratégique un document présentant l'analyse effectuée par l'ARAF sur le taux de rémunération des capitaux engagés pour les gares de voyageurs.

Sur la base des éléments qui vous ont été fournis, et sous réserve comme vous l'indiquez de pouvoir tous les vérifier, vous notez un écart dans les taux retenus notamment chez Gares & Connexions, et ceux que vous estimez. Vos calculs s'appuient notamment sur les travaux du CAS, plus spécifiquement sur les réflexions menées sous l'égide de Christian Gollier, directeur de l'Ecole d'économie de Toulouse, sur la prise en compte du risque dans les investissements publics. Celles-ci ont conduit à souligner la nécessité de recalibrer de manière cohérente le taux sans risque et la prime de risque. Sur la base de premiers échanges avec ce dernier, je retiens que, dans le cadre du calcul socioéconomique, celui-ci souligne :

- l'intérêt de considérer un taux sans risque qui pourrait évoluer à court terme en fonction de la conjoncture. Avec une croissance quasi nulle pour l'année à venir, le taux d'actualisation à un an pourrait être considéré comme devant être quasi nul aujourd'hui. En fait, la structure par terme devrait partir de zéro à moins d'un an, monter assez rapidement vers 3% pour des horizons autour de 5 ans, puis redescendre asymptotiquement vers 1-2% pour les horizons beaucoup plus longs, comme dans le rapport Lebegue;

- à défaut de pouvoir faire varier le taux sans risque à court terme en fonction de la conjoncture, une première approche le conduirait à retenir un taux autour de 2,5 % à moins de 30 ans, puis à 1 % au-delà;

- quant à la prime de risque, et à défaut de pouvoir la faire évoluer à court terme en fonction de la conjoncture, une prime de risque voisine de 3% lui semblerait devoir rester de rigueur.

Ce raisonnement n'intègre naturellement pas la prime de risque spécifique qui pourrait résulter d'éventuelles interrogations relatives au positionnement de Gares & Connexions dans l'organisation ferroviaire.

Il me semble par ailleurs intéressant de souligner les difficultés qui peuvent se présenter dans les hypothèses à retenir et qui peuvent expliquer les précautions prises par les gestionnaires d'infrastructures. Trois points peuvent être soulevés :

1) Celui de la distinction entre les investissements qui touchent directement la circulation des trains et qui relèvent donc exclusivement des prestations régulées, et les investissements qui intéressent plus particulièrement les commerces en gare. Vous soulignez bien que seules les prestations régulées font l'objet de votre analyse et la comptabilité de Gares & Connexions est bâtie pour garantir cette distinction. Cependant, comme vous le mentionnez (point IV.36), il est justifié de mobiliser l'ensemble des ressources de la branche en période de forts investissements. Le calcul du risque doit donc en tenir compte.

2) S'agissant du benchmark, qui est comme vous l'indiquez une vraie difficulté, il pourrait par exemple être étendu aux grandes gares européennes. Cependant, dans celles-ci des investissements considérables ont été engagés (par exemple à Berlin, Rome, Londres, Madrid) et pourraient peser défavorablement dans l'analyse.

3) Les collectivités locales souhaitent améliorer la qualité des gares situées sur leur territoire. Qu'une municipalité ou qu'un conseil régional revendique des gares rénovées est légitime vis-à-vis des usagers. Un débat peut s'instaurer à propos de la répercussion des investissements engagés sur les redevances d'utilisation des gares et, par suite, sur le prix des billets de train. Le calcul du risque est délicat entre les précautions que doivent prendre les gestionnaires d'infrastructures et les retombées plausibles que pourraient estimer les collectivités territoriales concernées.

Sans prendre parti sur les interrogations que vous posez à juste titre, je souhaitais simplement apporter ces éléments de réflexion à votre attention. .

Je vous prie d'agréer , Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Dominique Auverlot

Chef du Département développement durable

Centre d'analyse stratégique