

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

La Défense, le - 5 JUL. 2012

Objet : consultation publique relative au taux de rémunération des capitaux
engagés pour les gares de voyageurs

Monsieur le Président,

L'article 13-1 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 *relatif à l'utilisation du réseau ferré national*, modifié par le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 *relatif aux gares et autres infrastructures de service*, dit décret « Gares », dispose que les redevances liées aux prestations régulées rendues en gare sont établies annuellement, chacun pour les biens et services qu'il gère, par RFF et par la SNCF. Cette tarification doit permettre de couvrir, à la fois, le financement de la dotation aux amortissements des investissements, le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférant ainsi que le coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée. Le décret précise que les projets de décisions relatives à la fixation de ce coût d'immobilisation du capital doivent être transmis à l'ARAF pour avis.

C'est dans le cadre de cet examen que vous avez souhaité recueillir ma contribution sur le projet d'avis de votre Autorité.

En premier lieu, s'agissant de la méthodologie employée, je tiens ici à rappeler que le décret « Gares » permet à la SNCF (Gares et Connexions) comme à RFF d'inclure dans leurs charges une juste rémunération des fonds propres engagés, cette rémunération étant assise précisément sur le coût d'immobilisation du capital et non sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC). En effet, le CMPC dépend des proportions relatives de dette et de fonds propres au passif des gestionnaires de gares et dépasse le cadre de la présente consultation.

Il convient, par ailleurs, de noter que cette méthodologie préconisée par le Conseil d'Etat avait été retenue pour d'autres dispositifs préexistant dans le secteur des transports, et notamment pour la RATP dans le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 *relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP*.

Monsieur le Président
Autorité de régulation des activités ferroviaires
57, Boulevard Demorieux
BP 21045 – 72001 Le Mans Cedex 1

Par ailleurs, l'ARAF évoque le rapport « Gollier ». Il s'avère que la méthode développée dans ce rapport concerne la prise en compte du risque dans l'évaluation socio-économique des investissements publics, alors que le coût d'immobilisation du capital est un élément de nature financière. En l'espèce, il n'apparaît pas pertinent de prendre en compte ce rapport.

Sur cette base, la directrice des gares a demandé le 15 février dernier, en séance du comité SNCF d'audit, des comptes et des risques, d'arrêter le coût d'immobilisation du capital à 7,9 % (après IS). Ce taux a été abaissé à 7,7% après observations formulées par les tutelles, puis soumis pour information au conseil d'administration de l'entreprise lors de sa séance du 16 février 2012. En l'absence de normes établies pour la rémunération des fonds propres de l'Etat, ainsi que vous le soulignez, le taux retenu en l'espèce a été considéré comme n'étant pas d'un niveau excessif, en ce qu'il ne procure aucun avantage indu à l'opérateur historique, et cependant d'un niveau suffisant pour garantir le financement pérenne des investissements nécessaires en gare.

A l'appui de cet arbitrage, il appartient le cas échéant à la branche Gares et Connexions de vous préciser le périmètre des programmes d'investissement retenus et les raisons objectives qui l'ont amenée, en plein accord avec les commissaires aux comptes mandatés, à privilégier la méthode MEDAF pour le calcul des risques financiers associés à ces investissements publics.

Pour ce qui concerne RFF, le document de consultation indique à la partie IV.30 que la fourchette d'évaluation établie par l'Autorité (soit de 5,9 à 6,1% avant impôt, sur la base d'un impôt sur les sociétés normatif de 34,43 %) serait proche de la proposition de RFF (6,2%) telle qu'elle est relatée à la partie IV.15.

Je m'interroge toutefois sur les termes de cette comparaison qui semblent s'appuyer sur des valeurs différentes du taux d'imposition sur les sociétés. Le conseil d'administration de RFF a fixé le CMPC après impôt à 5,3% lors de sa séance du 24 novembre 2011. Cette valeur résultait d'un travail approfondi de l'entreprise avec les commissaires aux comptes. La fourchette établie par l'Autorité correspondrait à un CMPC après IS de 3,9 à 4 %, très inférieure à la valeur retenue par le conseil d'administration de RFF. Une telle valeur, beaucoup plus faible que celle de tout autre gestionnaire d'infrastructure, serait incompatible avec les intérêts de RFF et de l'Etat.

Je vous remercie de considérer cette contribution comme confidentielle et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs *et cordiaux*

Le directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

B. Bursaux

Daniel BURSAUX

