

Monsieur Pierre CARDO
Président de l' ARAF
57 boulevard Demorieux
CS 81915
72019 LE MANS CEDEX 2

Paris, le 28 juin 2012

Objet : Contribution SNCF dans le cadre de la consultation publique relative aux taux de rémunération des capitaux engagés pour les gares de Voyageurs

Cher Monsieur le Président,

Je vous remercie de solliciter l'avis de SNCF sur le coût d'immobilisation du capital investi dans les gares de voyageurs, qui constitue l'un des éléments de la tarification de l'accès aux gares de voyageurs.

Par cette réponse, SNCF se positionne en tant qu'opérateur de services de transports de voyageurs et comme tel, bénéficiaire des prestations régulées en gare. La branche Gares&Connexions qui assure, au sein de SNCF, la mission de gestionnaire de gares conformément au décret du 20 janvier 2012, répondra directement à la consultation pour ce qui la concerne par un courrier distinct.

En premier lieu, SNCF a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt du rapport « Gollier » et note que celui-ci ne remet pas en cause fondamentalement l'approche MEDAF mais la complète par une approche des risques spécifique aux grands dossiers d'investissements publics.

Il semble cependant que l'approche contenue dans le rapport « Gollier » s'applique plus utilement dans le cas de réalisation de grandes infrastructures routières, ferroviaires et maritimes. Ce type d'investissements dans le domaine ferroviaire relève de choix lourds d'aménagement du territoire appartenant au pouvoir public. Je m'interroge nous interrogeons sur la pertinence d'appliquer cette approche « Gollier » aux investissements de Gares & Connexions en comparaison plus modestes et plus localisés.

Il me semble par ailleurs que le MEDAF est une méthode couramment admise et utilisée, par exemple dans les contextes suivants :

- dans les secteurs régulés (énergie, aéroports...) pour la fixation des tarifs ;
- dans le secteur privé pour l'évaluation des projets d'investissement ;
- dans le cadre d'évaluations financières à des fins comptables (par exemple la norme comptable IAS36 relative à la dépréciation des actifs).

L'utilisation du modèle MEDAF est d'ailleurs reconnue et approuvée par tous les grands cabinets d'audit, banques de financement et autres acteurs de place.

En outre, le modèle présenté dans le rapport « Gollier » ne permet pas de déterminer un coût d'immobilisation du capital comme le prévoit la législation (article 13.1 du décret n°2012-070 du 20 janvier 2012). Ce décret prévoit que la partie « coût d'immobilisation du capital », qu'il convient de distinguer du coût de la dette, doit être préalablement soumise à l'avis de l'Autorité. Or le modèle MEDAF permet tout à fait de faire cette distinction.

Par ailleurs, au titre de ses activités de transporteur SNCF est très sensible au coût de l'accès en Gares, tant pour la part relevant de RFF que celle relevant de Gares & Connexions. Elle tient à ce que les tarifs reflètent les justes coûts, garantissant l'accessibilité des Transporteurs, sans détruire le modèle économique de ceux-ci.

Enfin, au-delà de l'évaluation des risques et de sa traduction en terme de rémunération, sujet qui me semble relever d'un débat d'experts, SNCF est avant tout attachée au bon usage fait par Gares & Connexions du revenu généré par la rémunération de ses capitaux. A ce titre, le choix des investissements est un élément crucial. Par conséquent, aussi longtemps que le développement du périmètre commercial ne permettra pas de financer l'essentiel des investissements, un niveau de rémunération suffisant du périmètre régulé sera d'autant plus vital pour couvrir le besoin de financement de ces investissements (renouvellement et développement des actifs).

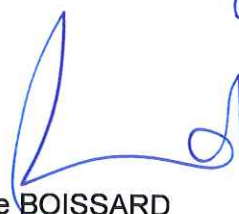
Je note que le choix des investissements est encadré par les textes réglementaires et le processus de concertation avec les instances régionales, les transporteurs et les AO concernés : c'est à l'usage que l'on pourra juger du bon fonctionnement de ce processus.

Pour finir, SNCF sera sensible au fait que les bénéfices pour le marché et donc les clients des transporteurs, soient suffisamment pris en compte au moment du choix des investissements, de façon à ce que les transporteurs aient un juste retour des financements apportés à Gares & Connexions et à RFF.

Je vous indique que SNCF autorise l'ARAF à faire état de cette position.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures,

Bien fidèlement,



Sophie BOISSARD
Directrice générale