

L'ouverture à la concurrence en France ?

Pour l'instant, la SNCF est le seul opérateur qui peut être retenu par les Autorités organisatrices de transports (AOT).

Fin 2019, les règles européennes imposeront aux Régions de mettre en concurrence leurs services ferroviaires.

Une précision importante :

La concurrence dans le secteur du TER, qui relève du service public, consiste à exploiter le TER comme le sont depuis longtemps la plupart des réseaux de transports urbains, en délégation de service public, avec appel d'offres et attribution du marché au mieux-disant.

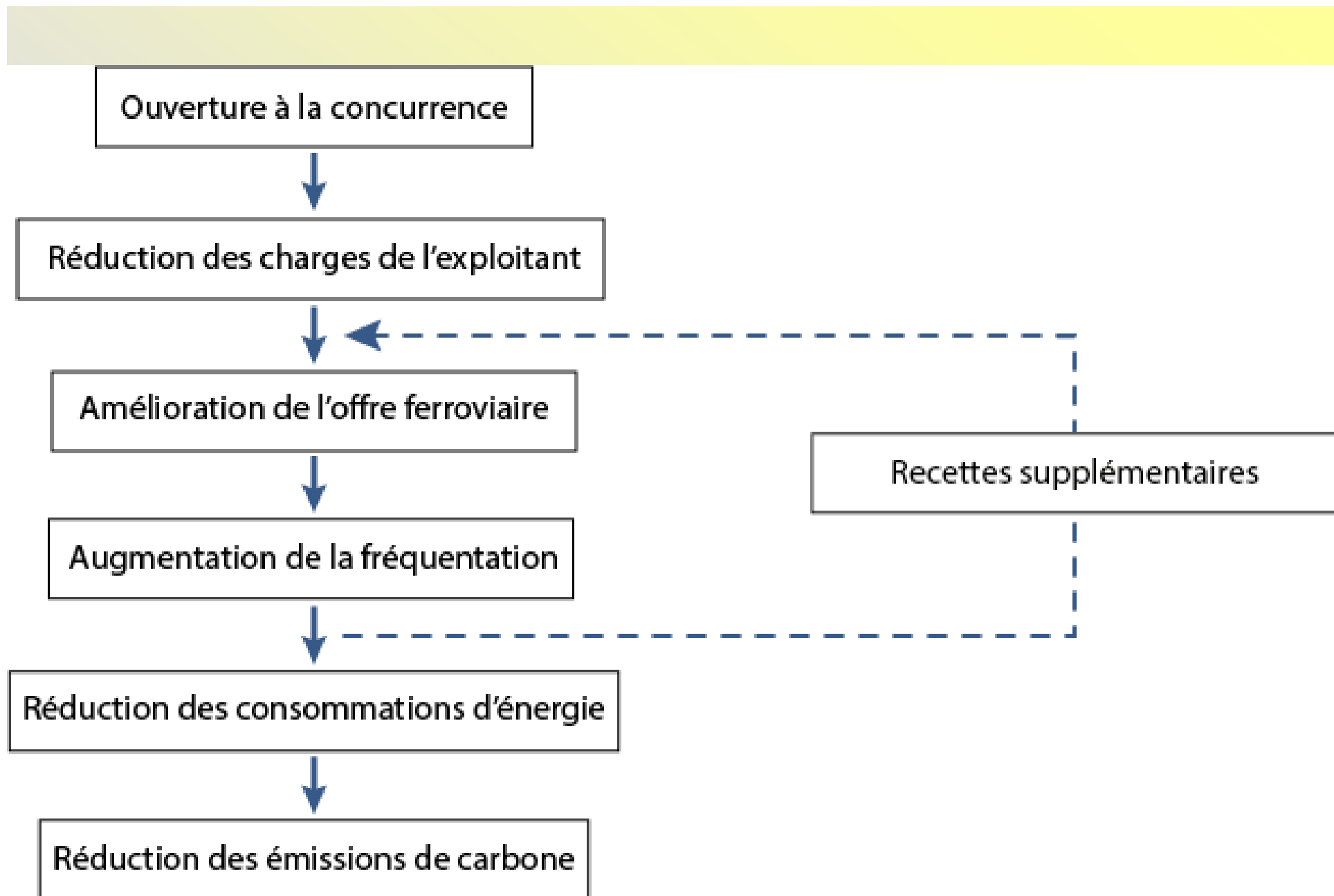
En France, la délégation de service public (en abrégé DSP) est l'ensemble des contrats par lesquels une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée au résultat d'exploitation du service.



La délégation de service public peut donc générer un cercle vertueux :

- on attend une réduction des charges de l'exploitant par augmentation de sa productivité et compression de sa marge bénéficiaire,
- la réduction des charges permet à l'exploitant d'augmenter l'offre,
- l'augmentation de l'offre engendre une augmentation de la fréquentation du TER.

A l'augmentation de la fréquentation correspond une hausse des recettes qui peut, à son tour, être utilisée pour renforcer l'offre.



La Vie du Rail n°3504 du 30 janvier 2015 :

Jean-Pierre Farandou Président de KEOLIS du Groupe SNCF parlant des développements à l'international :

« Nous apportons notre capacité à optimiser l'exploitation et à optimiser les coûts d'exploitation, et notre capacité à répondre aux appels d'offre ».

Chiche ! et si la SNCF appliquait ces beaux principes aux lignes Normandes !!!!