

Université Palacký d'Olomouc

Faculté des lettres

Département d'études romanes



**Comparaison des offres tarifaires dans le transport
ferroviaire en République tchèque et en Belgique**

**Comparison of tariff offers in rail transport in the
Czech Republic and Belgium**

Mémoire de Licence

Auteur : Michal Měřínský

Superviseur : Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton

Olomouc 2017

Poděkování

Děkuji Mgr. Geoffroyovi Yrieixi Blettonovi za odborné vedení práce, poskytnutí cenných rad a podkladů pro práci. Rád bych také poděkoval zejména svému belgickému kamarádovi Maximovi za seznámení s belgickou kulturou a inspiraci k volbě tématu, stejně jako svým francouzským kamarádkám Marie a Raphaële za jejich pomoc při jazykové korektuře textu. Také chci poděkovat všem svým kamarádům a blízkým za jejich podporu při psaní této práce a jejich rady, které přispěly k její finální podobě.

Remerciements

Je remercie Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton de son aide professionnel et ses conseils précieux, qui ont contribué à la création de ce mémoire. J'aimerais davantage remercier avant tout mon ami belge Maxime de m'avoir présenté la culture belge et de m'avoir inspiré à créer un mémoire sur ce sujet, ainsi que mes amies françaises Marie et Raphaëla pour leur aide à la correction linguistique du texte. Je veux également remercier tous mes amis et tous mes proches de leur soutien lors de la création de ce mémoire et de leurs aides, qui ont influencé sa forme finale.

Prohlášení:

Místopřezně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Comparaison des offres tarifaires dans le transport ferroviaire en République tchèque et en Belgique“ zpracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího Mgr. Geoffroye Yrieix Blettona, a že jsem uvedl všechny použité zdroje.

Déclaration :

Sous serment, je déclare que j'ai rédigé le mémoire de licence sur le thème « Comparaison des offres tarifaires dans le transport ferroviaire en République tchèque et en Belgique » indépendamment, sous la surveillance de Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton, et que j'ai indiqué toutes les sources utilisées.

À Olomouc, le / V Olomouci dne _____ Signature / Podpis _____

Table des matières

Introduction	6
I Informations générales sur les pays.....	7
I.1 La République tchèque.....	7
I.2 La Belgique	8
II Le réseau ferroviaire	10
II.1 Le réseau ferroviaire en République tchèque.....	10
II.1.1 Histoire des chemins de fer aux pays tchèques	10
II.1.2 État actuel du réseau ferroviaire en République tchèque	13
II.1.3 Avenir du réseau ferroviaire en République tchèque	16
II.2 Le réseau ferroviaire en Belgique	17
II.2.1 Histoire des chemins de fer en Belgique.....	17
II.2.2 État actuel du réseau ferroviaire en Belgique.....	20
II.2.3 Avenir du réseau ferroviaire en Belgique	22
III Tarif	23
III.1 Tarif en général	23
III.2 Tarif kilométrique.....	24
III.2.1 Trajet simple sans réduction	24
III.2.2 Réductions pour les voyageurs fréquents.....	27
III.2.3 Réductions pour les enfants, jeunes et seniors	29
III.2.4 Autres réductions.....	31
III.2.5 Abonnements.....	32
III.3 Tarif combiné	35
III.3.1 Systèmes de transport intégrés	35
III.3.2 Tarif ferroviaire au sein de métropole	37
III.4 Tarif promotionnel	38
III.5 Tarif international	40

Conclusion.....	42
Résumé en tchèque	44
Bibliographie	45
Table des tableaux	48
Annexes.....	49
Annotation	51

Introduction

Le train est un des moyens de transport les plus importants présents en Europe. Il a de nombreux avantages : les trains sont rapides, écologiques, ils permettent de transporter un grand nombre de passagers et le transport n'est pas coûteux. Le prix des billets de train et leur offre fait souvent l'objet des discussions. Dans chaque pays, il existe des gens qui disent que le prix de voyage en train est trop élevé par rapport aux autres moyens de transport, il existe des gens qui se plaignent de l'immensité du nombre des offres tarifaires qui leur pose un obstacle pour choisir le meilleur billet.

Ce travail est une comparaison analytique, ayant pour but de confronter les tarifs des compagnies ferroviaires nationales de la République tchèque et de la Belgique selon les critères divers. Les chemins de fer de ces deux pays ont été choisis comme objets d'exploration pour plusieurs raisons. Les deux pays sont souvent cités comme les pays ayant le réseau ferroviaire le plus dense au monde. En outre, même si la Belgique est un pays bien plus petit que la République tchèque, les pays se ressemblent au niveau de la population, dont les nombres sont très similaires. En revanche, leur position dans le monde et leur héritage historique sont différents. Bien que la Belgique soit un royaume fédérale, pays fondateur de l'Union européenne, situé en Europe occidentale, la République tchèque est une république, ancien pays socialiste, situé en Europe centrale. Il s'agit donc d'un représentant de l'Europe occidentale, région développée avec une longue tradition démocratique, et d'un représentant de l'Europe centrale, étant l'ancienne sphère d'influence de l'Union soviétique, dont les pays ont acquis leur indépendance il n'y a pas encore trente ans.

Le travail contient deux parties : la théorique et la pratique. Dans la partie théorique, une caractéristique brève des deux pays et leurs réseaux ferroviaires sont présentés. Dans la partie pratique, le travail se consacre à la présentation des systèmes tarifaires des compagnies ferroviaires nationales et à l'étude des offres tarifaires concrètes. Les différents types de billets sont répartis dans plusieurs chapitres en fonction du type de passager et de la fréquence de ses trajets. Les offres de billets sont ensuite comparées selon leur caractère avantageux. Ce travail montre les spécificités des deux systèmes tarifaires, leurs forces et faiblesses, et désigne réciproquement des propositions pour une amélioration de l'offre tarifaire dans chacune des compagnies pour attirer un plus grand nombre de passagers.

I Informations générales sur les pays

I.1 La République tchèque

La République tchèque est un pays sans littoral situé en Europe centrale, approximativement entre la 48^e et la 51^e parallèle nord et entre le 12^e et le 19^e méridien est. « *La République tchèque est un carrefour naturel des chemins qui mènent de l'Europe occidentale à l'Europe orientale, de l'Europe septentrionale à l'Europe méridionale.* »¹ Sa superficie est de 78 867 km². Les pays voisins sont les suivants : au nord-ouest l'Allemagne (avec une frontière partagée en longueur de 810,3 km), au nord la Pologne (dont la frontière mesure 761,8 km), au sud l'Autriche (466,3 km) et au sud-est la Slovaquie (265 km).

En ce qui concerne les conditions naturelles, la plupart du pays se situe entre 300 et 800 mètres d'altitude. Un quart de la superficie totale représentent les plaines, qui s'étendent surtout autour des grandes rivières (Labe, Vltava, Morava, Svatka et Dyje). Finalement, les hautes terres n'en font que cinq pourcents et s'étalent tout au long de la frontière nationale, sauf au sud et un peu à l'est. Les massifs les plus importants sont les Monts des Géants (Krkonoše), Jeseníky, Beskydy, Šumava, Krušné hory et Jizerské hory.

Au niveau de la population, la République tchèque comptait en juillet 2016 10 644 842 habitants, elle se classe au 12^e rang parmi les pays membres de l'Union européenne et au 87^e rang au monde.² Il peut être estimé que la République tchèque est un pays homogène : la majorité absolue des résidents (plus que 90 %) se déclare tchèques (par extension bohêmes, moraves et silésiens) et comme ayant le tchèque comme la langue maternelle. Les minorités les plus présents sont les slovaques, les ukrainiens, les vietnamiens et les polonais.

Parmi les états européens, la République tchèque est un des pays avec une densité de population moyenne – 131 habitants par 1 km². La population n'est pas répartie équitablement – la plupart des gens habite dans les agglomérations de Prague, Brno, Ostrava et Plzeň et dans les agglomérations de la Bohême du Nord. 70 % de la population tchèque réside dans les villes. Il y a une ville ayant un nombre d'habitants supérieure à 1 million (Prague), trois dont ce nombre est supérieur à 150 000 (Brno, Ostrava, Plzeň) et six dont la population est supérieure à 90 000 (Liberec, Olomouc, České Budějovice, Hradec Králové, Ústí nad Labem, Pardubice).

La République tchèque est une démocratie parlementaire, un pays développé avec une économie prospère. En 2016, sa parité de pouvoir d'achat s'élevait à 350,9 milliards des dollars

¹ CVEJNOVÁ, Jitka: *Co chcete vědět o České republice*. Karolinum, Praha, 2015, page 7.

² CIA : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html>, consulté le 18 février 2017.

américains, son PIB par habitant est de 33 200 dollars américains et le taux de croissance réel du PIB est à 2,5 %.³ Depuis le 1^{er} mai 2004, elle fait partie de l'Union européenne. Elle fait également partie de l'OTAN et de l'OCDE. La République tchèque est un acteur majeur dans l'industrie mécanique, notamment grâce au secteur automobile.

1.2 La Belgique

La Belgique est un pays côtier situé en Europe occidentale, approximativement entre la 49^e et la 52^e parallèle nord et entre le 2^e et le 7^e méridien est. La Belgique profite de sa position géographique, ce qui en fait le carrefour de l'Europe occidentale. Sa superficie est de 30 528 km², elle donc un des plus petits pays de l'Europe. Les pays voisins sont les suivants : au sud-ouest la France (avec une frontière partagée en longueur de 620 km), au nord les Pays-Bas (dont la frontière mesure 450 km), à l'est l'Allemagne (167 km) et au sud-est le Grand-Duché de Luxembourg (148 km).

Considérant les conditions naturelles, le pays se diffère par rapport à la région. D'après l'aspect géographique nous pouvons distinguer trois parties du pays en fonction de l'altitude : la Basse Belgique, la Moyenne Belgique et la Haute Belgique.⁴ La Basse Belgique s'étend au nord-ouest du pays vers la côte atlantique. Ici, l'altitude moyenne oscille entre 50 et 100 m. Le paysage est composé de plaines, ainsi que de dunes de sable tout au long de la côte et les polders. La Moyenne Belgique commence près de Kortrijk et elle suit à peu près la ligne de la frontière linguistique, à la différence de quelques kilomètres plus au nord. L'altitude moyenne oscille entre 100 et 300 m. La Haute Belgique est détachée par la ligne délimitée par les villes de Charleroi, Namur et Liège. Ici, le paysage est dominé par le seul massif de la Belgique – les Ardennes, où l'altitude moyenne surpasse 400 m et où le point le plus haut de la Belgique est situé.

En termes de la population, comptait en juillet 2016 11 409 077 habitants, elle se classe au 9^e rang parmi les pays membres de l'Union européenne et au 78^e rang au monde. La Belgique n'est pas en aucune façon un pays homogène au niveau de la population – trois langues y sont parlées en fonction des groupes linguistiques qui y sont présents. Les flamands, qui habitent le nord du pays, constituent environ 55-60 % de la population belge et parlent le néerlandais (ou plus précisément le flamand, qui est considéré comme un des dialectes du néerlandais). Les wallons, qui habitent le sud et parlent le français, représentent environ 40 % de la population. Encore une petite partie peut être trouvée à l'est du pays autour de la ville d'Eupen où l'allemand est parlé, qui représente moins d'un pourcent de l'entière population belge. La Belgique est divisée en trois régions – Région flamande,

³ CIA : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html>, consulté le 18 février 2017.

⁴ PODRACKÝ, Vladimír a kol.: *Belgicko-Luxembursko*. ČTK, Praha, 1980, page 32.

Région wallonne et Région de Bruxelles-Capitale et en trois communautés linguistiques – Communauté flamande, Communauté française et Communauté germanophone. Bruxelles, étant la capitale du pays, est officiellement bilingue.

Contrairement à la République tchèque, la Belgique est un pays avec une présence notable de minorités ethniques. Il est estimé que seulement 80 % des belges sont actuellement nés en Belgique.⁵ La plupart des minorités sont les nations européennes comme les français, italiens et néerlandais. Cependant, les nations hors de l'Europe sont aussi présentes : il y a une grande communauté des marocains, turcs et congolais. La plupart de la population d'origine étrangère se trouve dans la capitale – environ 30 % des bruxellois sont d'origine étrangère.⁶

La Belgique est un des pays les plus densément peuplés au monde. Le taux de la densité de population s'élève à 373 habitants par km². 97 % des belges résident dans les villes. Les zones les plus densément peuplées sont les agglomérations de Bruxelles-Louvain, d'Anvers et de Gand. Concernant la taille des villes, il y a une ville en nombre d'habitants supérieure à 1 million (Bruxelles)⁷, quatre dont le nombre est supérieur à 150 000 (Anvers, Gand, Charleroi, Liège) et quatre dont il est supérieur à 90 000 (Bruges, Namur, Mons, Louvain).

Comme tous les pays de l'Europe occidentale, la Belgique est un pays fortement développé et riche. Il s'agit d'un royaume constitutionnel parlementaire, membre fondateur de l'Union européenne. En 2016, sa parité de pouvoir d'achat s'élevait à 508,6 milliards des dollars américains, son PIB par habitant est 44 900 dollars américains et le taux de croissance réel du PIB est à 1,4 %.⁸ Sa capitale Bruxelles est une ville d'importance internationale, le siège de la plupart des institutions européennes se trouve ici, ainsi que le siège européen de l'OTAN, dont la Belgique fait également partie. La Belgique est l'acteur majeur dans l'industrie chimique.

⁵ Vivre en Belgique : <http://www.vivreenbelgique.be/11-vivre-ensemble/la-belgique-en-quelques-chiffres>, consulté le 19 février 2017.

⁶ Le Soir : <http://www.lesoir.be/194497/article/actualite/regions/bruxelles/2013-02-21/français-sont-étrangers-plus-nombreux-à-bruxelles>, consulté le 19 février 2017.

⁷ Bruxelles en tant que ville n'a que 150 000 habitants, mais nous considérons la région de Bruxelles-Capitale comme une ville intégrale pour les besoins de notre travail.

⁸ CIA : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html>, consulté le 18 février 2017.

II Le réseau ferroviaire

II.1 Le réseau ferroviaire en République tchèque

La longueur totale du réseau ferroviaire en République tchèque est 9 602 km⁹, ce qui en fait le pays ayant la plus forte densité du réseau ferroviaire au monde.¹⁰ 3 019 km des lignes sont électrifiés. Le standard d'écartement des voies utilisé est 1 435 mm. L'organisation *Správa železniční dopravní cesty* (Gestion de l'infrastructure ferroviaire) s'occupe du maintien du réseau. La plus grande compagnie qui s'occupe du transport des passagers est *České dráhy, a.s.* (Chemins de fers tchèques, ČD). En ce qui concerne le transport des marchandises, c'est la filiale de ČD, *ČD Cargo, a.s.*, qui est le plus grand acteur du marché.

II.1.1 Histoire des chemins de fer aux pays tchèques

Le début des chemins de fer sur le territoire de l'actuelle République tchèque correspond aux origines des chemins de fer en Europe. La première ligne de chemin de fer aux pays tchèques a été construite en 1828. Il s'agissait de tramway hippomobile sur la ligne de České Budějovice à Linz en Autriche. La première ligne de chemin de fer sur notre territoire sous la forme actuelle a été la ligne de Vienne en Autriche via Břeclav jusqu'à Brno, construite en 1839. D'autres l'ont suivi, comme des lignes Břeclav-Přerov-Olomouc (1841), Olomouc-Česká Třebová-Prague (1845), Přerov-Ostrava-Chaňupki (PL) (1847/1848), Brno-Česká Třebová (1849), ... En 1854, suite aux problèmes financiers, l'État a terminé la construction des chemins de fer. À cette époque c'étaient les entreprises privées qui s'occupaient de la diffusion des lignes. Les nouvelles lignes ont souvent été construites au but de faciliter le transport du charbon et connecter les centres industriels. En 1872, le nœud ferroviaire de Prague a été créé grâce à l'interconnexion des lignes. Il y avait de la concurrence entre les entreprises, d'où provient l'existence des plusieurs lignes entre quelques villes, dont chacune appartenait à l'autre entreprise.¹¹

Après la crise bancaire de mai 1873, la construction des chemins de fer s'est retrouvée en difficultés. Les compagnies privées ont donc été nationalisées. Après avoir construit les lignes principales, les communes qui n'ont pas été connectées sur le réseau ferroviaire ont réclamé leur

⁹ SEIDENGLANZ, Daniel: *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Masarykova univerzita, Brno, 2006, page 19.

¹⁰ Sauf pour les micro-états, 1 km des chemins de fer sur 8,2135 km² du territoire tchèque.

¹¹ Par exemple, il y avait trois possibilités de connexion entre Prague et Vienne : 1) via Jihlava et Znojmo, 2) via Brno et Laa an der Thaya, 3) via Brno et Břeclav (la seule où la correspondance est toujours effectuée).

connexion sur le réseau, la construction des lignes secondaires a été mise en place. La première ligne de chemin de fer électrifiée est celle de Tábor à Bechyně, construite en 1903.

Dès le début de la première guerre mondiale, les chemins de fer en Autriche-Hongrie se sont soumises aux besoins de la guerre. Le trafic des passagers a été réduit vers une perturbation presque complète. Après la fin de la première guerre mondiale et la dissolution de l'Autriche-Hongrie, l'état tchécoslovaque a repris le contrôle des chemins de fer. Le 30 octobre 1918, la société nationale des chemins de fer – *Československé státní dráhy* (ČSD) a été créée. Les dernières lignes privées ont été étatisées. Avant la création du nouvel état, les flux de transport ont été orientés vers Vienne et Budapest, les anciennes capitales. Désormais les besoins ont changé – connexions entre la Bohême, la Moravie et la Slovaquie ont été exigées. C'est pourquoi beaucoup de nouvelles lignes qui visaient à une meilleure interconnexion entre l'ouest et l'est ont été construites. Une deuxième voie a été rajoutée aux lignes principales. En 1928, le nœud ferroviaire de Prague a été électrifié.

Depuis 1938, les chemins de fer tchécoslovaques ont été atteints par la guerre à nouveau. Suite à l'annexion des régions frontalières de la Tchécoslovaquie par l'Allemagne, le matériel ferroviaire a été redistribué entre les deux pays. Beaucoup d'importantes lignes domestiques se sont retrouvées dans les deux pays, ce qui causait de nombreux problèmes. En 1939, la Slovaquie et la Ruthénie se sont séparés et le Protectorat de Bohême et de Moravie a pris naissance. La ČSD a été transformée en BNB-ČMD (*Böhmisch-Mährische Bahn – Českomoravské dráhy*). Le gouvernement nazi a repris le contrôle sur les chemins de fer. Vers la fin de la guerre, les chemins de fer ainsi que le matériel ferroviaire ont subi plusieurs attaques de sabotage, qui visaient à l'affaiblissement du transport ferroviaire, stratégique pour le gouvernement. A partir de 1944, de nombreuses frappes aériennes ont affecté le réseau ferroviaire, notamment les gares étant les nœuds importants ou servant aux besoins de l'industrie.

Après la deuxième guerre mondiale, le but principal était de mettre en service les lignes qui ont été détruites suite aux conséquences de la guerre. En 1945 le gouvernement a émis une réglementation sur l'électrification de 1000 km des lignes principales de chemin de fer. La ligne entière de Prague à Čierna nad Tisou¹² a donc été électrifiée sous le système d'électrification de 3 kV du courant continu. Celle-ci a été entièrement mise en service en 1957. A partir de 1963, l'autre système d'électrification ferroviaire, celui de 25 kV du courant alternatif a été mise en place. Il y avait des désaccords parmi les experts sur l'avantages des deux systèmes, le courant continu a alors commencé d'être utilisé au nord du pays (agglomérations de Prague, Ostrava, Bohême du Nord et Hradec Králové-Pardubice), alors que le courant alternatif n'était utilisé qu'au sud (agglomérations de Brno et Plzeň,

¹² Dernière ville slovaque avant la frontière avec l'Ukraine, située à 100 km sud-est de Košice.

Bohème du Sud. Les deux systèmes se sont affrontés pour la première fois à Kutná Hora, à 70 km est de Prague. À cause du démarrage trop lent du système électrique, les locomotives à vapeur ont joué un rôle très important après la guerre jusqu'aux années 80, où la circulation des locomotives à vapeur a cessé. En ce qui concerne la construction de nouvelles lignes, la dernière ligne importante qui a été créée est celle qui relie Brno avec Havlíčkův Brod, entre Brno et Prague, qui a été mise en service en 1953.¹³ Les autres constructions qui suivaient ont été surtout les remplacements des lignes déjà existantes, suite à la diffusion de l'exploitation minière en Bohème du Nord et à l'agglomération d'Ostrava.

Après le chute du communisme en 1989, de nouvelles tendances visant à arrêter la circulation des trains sur les lignes locales ont apparues. La société de chemins de fer s'est mise au travail sur le projet de la modernisation des « corridors ferroviaires de transit » (*tranzitní železniční koridory* en tchèque), c'est-à-dire instaurer la circulation à une vitesse supérieure à 120 km/h sur les lignes les plus importantes du pays. Un réseau de quatre corridors, longue de 1 442 km a été établi, enchaîné aux lignes importantes des pays voisins. En 1993, suite à la dissolution de la Tchécoslovaquie, la ČSD a été divisée en deux compagnies – la ČD (*České dráhy*, Chemins de fer tchèques) et la ŽSR (*Železnice Slovenskej republiky*, Chemins de fer de la République slovaque). Le matériel ferroviaire, surtout les locomotives et les wagons, ont été également redistribués.

En 1994, la nouvelle Loi sur les chemins de fer a été mise en place. Celle-ci réglemente les conditions pour les constructions de chemins de fer, les conditions pour l'exploitation du transport ferroviaire et les droits et responsabilités de toute personne qui y est associée. Elle apporte aussi la distinction des termes d'opérateur de transport ferroviaire et d'opérateur de chemins de fer, ainsi que de « ligne de chemin de fer nationale » (*celostátní dráha* en tchèque) et de « ligne de chemin de fer régionale » (*regionální dráha* en tchèque), ce qui permettait de distinguer entre les lignes en fonction de leur importance dans le réseau nationale et également de préparer le marché ferroviaire à l'ouverture à la concurrence¹⁴. La circulation des trains autour les grandes agglomérations (c'est-à-dire Prague, Brno et Ostrava) dans le cadre du transport suburbain commence à être largement étendu. Les corridors ferroviaires ont commencé à être construits à partir de 1993, mais les travaux n'ont pas encore été achevés. En 2003, suite à la séparation des fonctions de l'entreprise, la compagnie s'occupant de l'infrastructure, *Správa železniční dopravní cesty*, a été détachée de la ČD. Depuis ce temps-là, la ČD ne s'occupe que du transport et la SŽDC ne s'occupe que de l'infrastructure. Le

¹³ La ligne la plus nouvelle a été mise en service en 2015 et relie l'Aéroport Leoš Janáček d'Ostrava avec le nœud ferroviaire de la ville de Studénka.

¹⁴ *Správa železniční dopravní cesty* : <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>, consulté le 8 mars 2017.

processus de transformation de la possession des gares de la ČD vers la SŽDC est actuellement en marche.

II.1.2 État actuel du réseau ferroviaire en République tchèque

Comme il a déjà été mentionné, la République tchèque dispose de nombreuses lignes ferroviaires, à partir des lignes d'importance paneuropéenne qui relient les capitales et centres d'intérêt jusqu'aux lignes régionales qui relient les villages aux centres régionales.

Pour l'instant, nous pouvons trouver 218 lignes ferroviaires sur le territoire tchèque. Chaque ligne a son propre numéro qui lui est attribué, composé de trois chiffres et commençant par 0, 1, 2 ou 3. Le transport du personnel est effectué sur la majeure partie du réseau, le reste sert pour les besoins du transport du fret.

Le cœur du réseau ferroviaire tchèque est formé par les corridors ferroviaires de transit. Il s'agit d'un réseau formé par les lignes importantes qui relient non seulement les villes tchèques entre elles, mais aussi les villes importantes des autres pays européens. Il y a quatre corridors¹⁵ :

- le 1^{er} corridor ferroviaire (Est-Méditerranéen) : (Berlin – Dresde) – Schöna Gr. (point de passage de la frontière D/CZ) – Děčín – Prague – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Břeclav Gr./Kúty Gr. (point de passage de la frontière CZ/A, CZ/SK) – (Vienne/Bratislava – Budapest), traverse le pays entier du nord-ouest au sud-est, relie Prague et Brno, les deux plus grandes villes tchèques, et également l'Allemagne avec l'Autriche et la Slovaquie
- le 2^{ème} corridor ferroviaire (Baltique-Adriatique) : (Gdańsk – Varsovie – Katowice) – Zebrydowice Gr. (PL/CZ) – Ostrava – Přerov – Břeclav – Břeclav Gr./Kúty Gr. (CZ/A, CZ/SK), traverse la Moravie du nord au sud, relie les grandes agglomérations industrielles d'Ostrava et de Katowice, relie la Pologne avec l'Autriche et la Slovaquie et permet également le transport de marchandises de la mer Baltique jusqu'à la mer Adriatique
- le 3^{ème} corridor ferroviaire (Rhin-Danube, aussi Tchéco-Slovaque) : (Le Havre – Paris – Francfort sur Main) – Cheb Gr. (D/CZ) – Cheb – Plzeň – Prague – Česká Třebová – Ostrava – Čadca Gr. (CZ/SK) – (Žilina – Košice – Lviv), traverse le pays entier de l'ouest à l'est, relie Plzeň et Ostrava, la troisième et la quatrième ville les plus importantes avec Prague, relie l'Allemagne avec la Slovaquie et permet également le transport de marchandises des ports de l'Atlantique jusqu'en Ukraine

¹⁵ Ministerstvo dopravy České republiky (Ministère des transports de la République tchèque) : <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>, consulté le 9 mars 2017.

- le 4^{ème} corridor ferroviaire : (Stockholm – Dresde) – Schöna Gr. (D/CZ) – Děčín – Prague – Tábor – České Budějovice – Summerau Gr. (CZ/A) – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka), traverse la Bohême du nord au sud, relie l’Allemagne avec l’Autriche et permet le transport de marchandises de la Scandinavie jusqu’aux ports de l’Adriatique

Tableau 1 : Corridors ferroviaires tchèques

	Longueur totale sur le territoire tchèque	Vitesse maximale	Fin de construction
1 ^{er} corridor ferroviaire	460/466 km	160 km/h	complètement en 2004
2 ^{ème} corridor ferroviaire	213/219 km	160 km/h	complètement en 2004
3 ^{ème} corridor ferroviaire	656 km	160 km/h	pas encore
4 ^{ème} corridor ferroviaire	368 km	160 km/h	pas encore

D’après les données de Železniční koridory (Corridors ferroviaires), <http://koridory.wz.cz>, consulté le 9 mars 2017.

La construction du premier et du deuxième corridor a déjà été achevée, sauf pour la partie de Choceň à Ústí nad Orlicí sur la ligne 010, dont la modernisation n’est pas prévue en raison du projet de construction d’une nouvelle ligne, réalisée partiellement à travers un tunnel. La vitesse maximale sur la plupart du corridor est de 160 km/h, sauf pour le tronçon de Svitavy à Brno sur la ligne 260, où la vitesse maximale oscille entre 70 et 120 km/h, en raison des conditions naturelles défavorables. Le premier et le deuxième corridor sont entièrement à double voie. La construction du troisième et du quatrième corridor est toujours en cours, notamment le tronçon de Plzeň à Beroun sur la ligne 170, et le tronçon de Benešov u Prahy à České Budějovice sur la ligne 220. La ligne 171 reliant Beroun avec Prague et la ligne 196 reliant České Budějovice avec la frontière autrichienne n’ont pas encore commencé à être modernisées. La vitesse maximale sur les parties de Cheb Gr. à Prague et de Prague à Summerau Gr. fluctue sauf pour quelques exceptions entre 80 et 120 km/h. La ligne 179, la ligne 170 entre Lipová près de Cheb et Pňovany près de Plzeň, les petits tronçons de la ligne 220 et la ligne 196 sont à voie unique, le reste est à double voies.

Les corridors ferroviaires tchèques font également partie du réseau des corridors paneuropéens (ligne 4 et 6), le réseau des lignes importantes de l’Europe Centrale et de l’Est¹⁶, et du réseau transeuropéen de transport TEN-T (corridor Rhin-Danube, Est-Méditerranéen, Baltique-Adriatique).

¹⁶ United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/PanEuCorridors.html>, consulté le 9 mars 2017.

Différentes catégories des trains sont établies en fonction de la fréquence des arrêts et de l'importance de la ligne :

- osobní vlak (train omnibus/local), « Os » : Le train qui s'arrête à la plupart des arrêts et assure la liaison entre des centres de moindre importance avec les centres régionaux à petite distance. Dans le transport suburbain autour des grandes agglomérations, les lignes Os sont souvent comprises dans un système des lignes S.¹⁷ La circulation de cette catégorie de trains est commandée par les régions respectives.
- spěšný vlak (train hâtif), « Sp » : De la même façon que le Os, il s'arrête moins souvent et relie les centres régionaux avec des centres d'importance moindre qui sont plus éloignés. Les lignes de « spěšný vlak » sont également comprises dans les lignes S et leur circulation est commandée par les régions respectives.
- rychlík (train rapide), « R » ou « Rx » : Les trains reliant les centres régionales dans des régions différentes. Leur circulation est commandée par le Ministère des transports. Les « Rx » sont équivalents aux « R », mais leur service est assuré par les wagons et rames d'une qualité supérieure (« rychlík vyšší kvality »).
- expres « Ex », EuroCity « EC », InterCity « IC », SuperCity « SC » : Les trains de haute gamme, reliant rapidement les centres les plus importants du pays et les centres importants étranger. Le meilleur matériel est utilisé pour cette catégorie de train. Leur circulation est commandée par le Ministère des transports.

La fréquence du service est très variable, surtout pour les trains omnibus (« Os »). Au sein de l'agglomération de Prague, la fréquence des trains est similaire à la fréquence du transport public urbain – les trains omnibus sur les lignes les plus importantes circulent à une cadence de dix ou quinze minutes à l'heure de pointe. Dans les agglomérations de Brno et Ostrava, la situation est analogue : les trains omnibus relient les villes et villages au sein de l'agglomération toutes les quinze ou trente minutes. En revanche, hors agglomérations, les trains omnibus circulent dans la majorité des cas une fois par heure ou une fois toutes les deux heures. En général, seulement la moitié des correspondances est assurée pendant le week-end. En ce qui concerne les trains hâtifs et rapides (« Sp » et « R »), ils circulent la plupart du temps une fois toutes les deux heures, ou une fois par heure, quand il s'agit d'une ligne importante. Les trains hâtifs sont souvent utilisés comme un complément à l'offre des trains rapides sur les parties les plus importantes de la ligne (par exemple, le service des trains rapides sur la ligne Brno-Břeclav-Olomouc est complété par quelques trains hâtifs qui complètent l'offre des correspondances sur la partie Brno-Břeclav-Hodonín, qui est la partie la plus fréquentée de cette ligne-

¹⁷ Cela provient du système allemand S-Bahn, qui a apporté cette terminologie-ci.

ci). Les trains express des catégories « Ex », « EC » et « IC » circulent environ une fois toutes les deux heures sur la ligne donnée et ils se complètent mutuellement pour que le service des trains plus rapides entre les villes plus importantes soit assuré par au moins un train par heure. Les trains « SuperCity » sont un produit commercial de la compagnie des chemins de fer nationale – ČD, qui assure le transport entre Prague et Ostrava par des rames rapides « Pendolino » une fois par deux heures à une vitesse supérieure. Le service des trains est encore complété par des trains des compagnies ferroviaires privées, qui augmentent l'offre des correspondances rapides sur les lignes plus importantes.

II.1.3 Avenir du réseau ferroviaire en République tchèque

L'état du réseau ferroviaire en République tchèque est souvent l'objet de critiques. Elles nous rappellent l'écart entre le reste du pays développé, où il peut déjà être trouvé un grand nombre de lignes à grande vitesse, alors qu'en République tchèque la vitesse maximale reste toujours à 160 km/h. L'absence de lignes ferroviaires à grande vitesse apporte des conséquences négatives sur l'économie tchèque et affaiblit sa position en tant que carrefour naturel de l'Europe.¹⁸

C'est pour cette raison que la construction d'un réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse est prévu dans l'avenir. La base du réseau devrait être la nouvelle ligne de Prague à Brno, qui permettra de relier la capitale tchèque avec la capitale morave en une heure¹⁹. D'autres lignes prévues sont aussi les lignes de Prague à Dresde et à Ratisbonne pour compléter la correspondance entre la République tchèque et l'Allemagne, qui est actuellement très faible, et aussi la ligne de Brno à Ostrava et à Břeclav, qui relierait le réseau aux réseaux des pays voisins. Selon les estimations optimistes, la construction de lignes à grande vitesse devrait commencer dans environ dix ans.

A part des projets à grande vitesse, une amélioration de l'axe principale entre la Bohême et la Moravie, la ligne Prague – Česká Třebová est prévue : de nouveaux tunnels vont voir leur naissance et des voies supplémentaires vont être rajoutées. La ligne de Prague à Choceň par Hradec Králové, relativement parallèle de celle de Prague à Č. Třebová, va être aménagée à double voie. A Prague, plusieurs nouvelles gares vont être construites pour permettre une meilleure cohérence entre les moyens de transport différents au sein de la capitale.

¹⁸ Česká televize (Télévision tchèque) : <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1033971-cesku-ujizdi-vysokorychlostni-vlak-varovali-experti-i-zakonodarci>, consulté le 19 mars 2017.

¹⁹ Vysokorychlostní železnice (Chemins de fer à grande vitesse) : <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno/>, consulté le 19 mars 2017.

II.2 Le réseau ferroviaire en Belgique

La longueur totale du réseau ferroviaire en Belgique est de 3 521²⁰ km, ce qui en fait un des pays ayant la plus forte densité de réseau ferroviaire au monde.²¹ 3 064 km des lignes sont électrifiées. Le standard d'écartement des voies utilisées est 1 435 mm. Le maintien du réseau est assuré par l'organisation Infrabel. La plus grande compagnie qui s'occupe du transport des passagers est la *Société nationale des chemins de fer belge* (SNCB). En ce qui concerne le transport des marchandises, c'est la filiale de SNCB, B Logistics, qui est le plus grand acteur du marché.

II.2.1 Histoire des chemins de fer en Belgique

Le début des chemins de fer en Belgique se rapporte au règne du roi Léopold I^{er}, qui a pris la décision de construire un réseau ferroviaire étendu dans le pays après la séparation d'avec le Pays-Bas en 1830. La première ligne prévue devait mener d'Anvers jusqu'à la Prusse. Cependant ce projet a été abandonné. Le ministre de l'intérieur à l'époque, Charles Rogier, a pris la décision de construire la première ligne des chemins de fer en Belgique entre Bruxelles et Malines, ville flamande située entre Bruxelles et Anvers, dans le but d'établir Malines en tant que centre ferroviaire. Elle a été inaugurée le 5 mai 1835 comme la première véritable ligne ferroviaire sur le continent européen, commençant à la gare de Bruxelles – Allée verte. Les tronçons de Malines à Anvers et de Malines à Termonde ont été construits dans la même année. Le réseau ferroviaire a commencé à s'agrandir, il y avait déjà 556 kilomètres de voies en 1843, 2 231 en 1870 et plus de 3 000 kilomètres de voies à la fin des années 1800.^{22,23} Il a été géré par le gouvernement belge, et plus précisément par Jean Baptiste Masui, qui a été accrédité comme directeur général des Chemins de fer de l'État belge, l'exploitant du réseau. Le noyau du réseau dans les premières années a été formé par les lignes d'Anvers à Liège, qui continuaient jusqu'en Allemagne, et d'Anvers à Bruxelles avec une continuation jusqu'en France, sur laquelle une branche vers Gand et Ostende a été attachée à Malines.

Les provinces industrielles, comme Hainaut en Wallonie, ont ensuite vite réclamé leur connexion avec le réseau ferroviaire. Suite au début de la révolution industrielle, le besoin de déplacement des individus est apparu. Pour relier les zones industrielles et les zones d'habitation, un trafic quotidien régulier est mis en place. L'État belge n'avait pas intérêt de surfinancer la construction

²⁰ SEIDENGLANZ, Daniel : *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Masarykova univerzita, Brno, 2006, page 19.

²¹ 1 km des chemins de fer sur 8,6703 km² du territoire belge.

²² Le Soir : <http://www.lesoir.be/1017839/article/soirmag/soirmag-histoire/2015-10-15/185-ans-belgique-pays-sur-rails>, consulté le 23 mars 2017.

²³ Infrabel : <https://www.infrabel.be/fr/propos/notre-entreprise/histoire-des-chemins-de-fer-belges>, consulté le 23 mars 2017.

des chemins de fer et le trafic des trains. La rentabilité était attendu et les chemins de fer auraient dû être autofinancés. C'est pour cette raison que les investisseurs privés ont été cherchés pour les exploiter. Les compagnies privées ont donc repris l'exploitation des chemins de fer, ce qui a amené des avantages ainsi que des inconvénients. L'inconvénient le plus notable a été l'interconnexion entre les opérateurs privés, qui était très faible, à cause de la concurrence mutuelle. Le réseau n'était pas homogène et les horaires des trains était désordonnés. Les inconvénients ont enfin prédominé et l'État a décidé de racheter petit à petit toutes les lignes privées, dans le but également de se débarrasser de l'influence des pays étrangers sur les chemins de fer belges, présente dans les compagnies privées, qui était perçu comme une possible menace quant à l'indépendance de la Belgique.

La première guerre mondiale a également marqué le processus de développement des chemins de fer belges. Les Allemands se sont emparés d'une grande partie du réseau et l'ont exploité pour le transport de la marchandise vers le front. En revanche, quelques lignes temporaires ont été construites par les Alliés dans le Westhoek²⁴. La guerre a causé de nombreux dégâts sur les rails : plus de 1000 kilomètres de voies ont été détruits et beaucoup de ponts ferroviaires ont été rasés suite aux combats, notamment à cause de l'utilisation des canons montés sur rail.²⁵

Entre les guerres, en 1926, la Société Nationale des Chemins de fer Belge a été créée. Elle a aussitôt obtenu un contrat d'exploitation pour 75 ans, ce qui a fait initier le processus de la nationalisation des chemins de fer, qui a finalement été achevé en 1958, où le réseau ferroviaire entier se trouva dans entre les mains de l'État. Dans les années 30, l'État a pris la décision d'électrifier les lignes importantes du pays, la première étant la toute première ligne du réseau belge – celle de Bruxelles à Anvers. Cependant, les projets de développement et d'électrification des chemins de fer ont été ensuite interrompus par la deuxième guerre mondiale. Avant le début de la guerre, le réseau ferroviaire connaît son âge d'or avec plus de 5 000 kilomètres de lignes reliant tout le territoire belge.

Comme lors de la première guerre mondiale, les chemins de fer constituaient un élément clé dans la stratégie guerrière et dans les affrontements. La circulation des trains a été complètement soumise aux besoins de la guerre, le transport de passagers a donc été presque atténué. Comme en Tchécoslovaquie, le réseau ferroviaire a été gravement affecté par les conséquences de la guerre après sa fin. L'essentiel étant de réparer les dommages et de tout remettre en ordre, les projets de développement des années 30 n'ont donc pas été réalisés. Suite au haussement du transport routier de l'époque, de nombreuses lignes ferroviaires ont été encore supprimées.

²⁴ Région frontalière belgo-française, qui s'étend tout au long de la coté maritime.

²⁵ Infrabel : <https://www.infrabel.be/fr/propos/notre-entreprise/histoire-des-chemins-de-fer-belges>, consulté le 28 mars 2017.

Après la fin de la deuxième guerre mondiale, la SNCB reprend son plan d'électrification et le réalise sur le reste du réseau. En 1949, la ligne Bruxelles – Charleroi est électrifiée, suivie par celles de Bruxelles – Bruges – Ostende/Blankenberge et Bruxelles – Liège en 1954, le tronçon Bruges – Knocke en 1955 et la ligne Bruxelles – Namur – Luxembourg en 1956.²⁶ En 1952, le tronçon très important du réseau ferroviaire belge, la *Jonction bruxelloise Nord-Midi*, qui relie les deux gares les plus importantes au sein de la capitale : Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi sous terrain, est mis en service. Six voies y sont installées et une nouvelle gare au centre de la capitale, Bruxelles-Centrale, est inaugurée sur le tronçon. En mai 1955, l'aéroport nationale de Zaventem a été joint sur le réseau ferroviaire belge, avec des correspondances au départ de Bruxelles-Centrale.

En 1961, la dernière voiture en bois termine son service sur les chemins de fer belges comme le dernier train à vapeur sur la ligne de Ath à Denderleeuw à la fin de l'année 1966. En 1962, les premières locomotives polycourant sont mises en service. Elles permettent la circulation sur des systèmes de courant différents – 1,5 et 3 kV du courant continu et 25 kV du courant alternatif. Contrairement à la Tchécoslovaquie, le système en Belgique est plus homogène – la plus grande partie a été électrifiée par le courant continu, sauf pour la ligne Rivage près de Liège à Gouvy à la frontière luxembourgeoise, et la ligne de Dinant/Libramont à Aubange, également à la frontière luxembourgeoise, qui ont été électrifiées par le courant alternatif.

Suite au basculement du pouvoir entre les wallons et flamands en Belgique à la charnière des années 1967 et 1968, soutenir le développement croissant de l'économie flamande est désormais devenue la priorité des chemins de fer. Dans les années 70, le réseau ferroviaire belge est réduit suite à l'importance montante du transport routier, comme à la fin de la guerre, et le nombre total des kilomètres de voies ferrés a baissé en dessous de 4 000. De nombreuses autres lignes ont été supprimées en 1984 sous le plan IC-IR au but de rationaliser et cadencer le réseau.

Le début de l'exploitation ferroviaire du tunnel sous la Manche marque aussi l'histoire des chemins de fer belges. Cela a provoqué le lancement d'un vaste programme de lignes à grande vitesse. Il y a trois lignes qui devraient faire partie du projet sur le territoire belge : Lille – Bruxelles, Bruxelles – Amsterdam par Anvers et Bruxelles – Cologne par Liège. Le programme prévoit l'adaptation de la gare de Bruxelles-Midi (réalisée en 1994), une nouvelle gare de Liège-Guillemins (instaurée en 2009), une nouvelle gare souterraine à Anvers et une nouvelle déserte de l'aéroport nationale à Zaventem. A partir de septembre 1996, la circulation des trains à grande vitesse est mise en service entre Paris et Bruxelles, suivi par le début de circulation entre Londres et Bruxelles en décembre 1997, exploités sur

²⁶ Michel Marin, *Histoire des chemins en fer en Belgique* : <http://users.skynet.be/sky34004/belgique.html>, consulté le 28 mars 2017.

la ligne à grande vitesse n°1 – LGV1. La LGV2, (Bruxelles) – Louvain – Liège, est inaugurée en 2002, suivi par la LGV3 de Liège à la frontière allemande en 2009. La quatrième ligne à grande vitesse, LGV4 reliant Bruxelles avec le Pays-Bas, est mise en service en 2008. Les lignes à grande vitesse exploitent, à la différence du reste du réseau, le courant alternatif à 25 kV – 50 Hz. Elles sont à double voies et la vitesse maximale est 300 km/h, sauf pour la LGV3, qui est construite à 260 km/h.

Comme en République tchèque, la SNCB a dû subir une réorganisation pour séparer l'exploitant des rails et l'exploitant du transport et permettre la libéralisation du marché ferroviaire. C'est pour cela qu'en 2005, les organisations Infrabel et SNCB ont été créées, étant regroupées sous la société mère dénommée SNCB Holding. Alors que l'Infrabel ne s'occupe que de maintien de l'infrastructure ferroviaire, la SNCB assure l'exploitation des trains, soit de voyageurs, soit de marchandises sous sa filiale B Logistics.

II.2.2 État actuel du réseau ferroviaire en Belgique

Ainsi qu'en République tchèque, la Belgique est un pays avec un réseau ferroviaire vaste et développé, qui relie toutes les villes importantes au sein du pays.

Le cœur du réseau, à la différence de la République tchèque, est formé par le réseau des lignes à grande vitesse d'importance paneuropéenne, comme il était déjà mentionné. La vitesse maximale de 300 kilomètres par heure permet de relier les capitales de l'Europe occidentale à une vitesse concurrentielle. Les quatre lignes à grande vitesse sont les suivantes :

- La LGV1, qui mène de Hal, ville dans la région flamande située 20 km de Bruxelles, jusqu'à la frontière française près de Tournai, mesure 71 km. Elle assure la correspondance entre Bruxelles et Lille, d'où les trains à grande vitesse Eurostar et Thalys continuent soit à Londres, soit à Paris, elle permet alors une interconnexion entre la France et la Grande Bretagne avec les pays du Benelux.
- La LGV2 relie Louvain dans la région flamande avec Ans dans l'agglomération liégeoise. Cette ligne, mesurant 64 km, n'est pas exploitée seulement par les trains à grande vitesse qui mènent jusqu'en Allemagne, mais aussi par les trains Intercity reliant Bruxelles avec Liège.
- La LGV3 forme la continuation de la LGV2, commençant à Chênée dans l'agglomération liégeoise et terminant à Walhorn, petite commune dans la communauté germanophone proche de la frontière allemande, ou elle rejoint la ligne conventionnelle pour Aix-la-Chapelle. Elle mesure 42 km. Elle est également la seule des lignes à grande vitesse belges où les trains n'atteignent pas la vitesse de 300 km/h, mais seulement 260 km/h.

- La LGV4 mène d’Anvers à la frontière néerlandaise, à la distance de 40 km. Elle est empruntée par les trains Thalys qui assurent le service de Bruxelles à Amsterdam. Les correspondances sur le tronçon de Bruxelles à Anvers sont toujours effectuées sur la ligne conventionnelle.

Tableau 2 : Lignes à grande vitesse belges

	Longueur totale	Vitesse maximale	Fin de construction
LGV1	71 km	300 km/h	1997
LGV2	64 km	300 km/h	2002
LGV3	42 km	260 km/h	2009
LGV4	40 km	300 km/h	2008

D’après les données de Belrail, <http://www.belrail.be/F/tgv/reseau.html>, consulté le 3 avril 2017.

Pour l’instant, administrativement il y a 90 lignes ferroviaires sur le territoire belge. Chaque ligne a son propre numéro qui lui est attribué, commençant par 0, qui représente la jonction bruxelloise Nord-Midi, jusqu’à 167, qui est attribué à la ligne d’Athus à la frontière luxembourgeoise tout au sud-est du pays. Certaines lignes sont encore réparties en plusieurs sections, représentées par l’ajout d’une lettre (c’est-à-dire par exemple 26A, 26B, ...) Le transport de passagers est effectué sur la quasi-totalité du réseau, le reste sert pour les besoins du transport du fret.

Plusieurs catégories de trains sont établies en fonction de la fréquence des arrêts et de l’importance de la ligne :

- train local « L » (omnibus) : Le train qui s’arrête à la plupart des arrêts et assure la liaison entre des centres de moindre importance avec les centres régionaux à petite distance. Dans le transport suburbain autour des grandes agglomérations, le signe « L » est remplacé par le « S ».
- train Intercity « IC » : Le train qui relie les centres plus importantes entre eux, assurant la connexion à longue distance au sein du pays et aussi à l’étranger. Avant, il existait aussi une catégorie similaire – « IR » (Interrégion), assurant les connexions à longue distance moins importantes, cependant les trains de cette catégorie sont déjà intégrés dans le système IC.
- train TGV, Thalys, Eurostar : Les trains à grande vitesse, reliant rapidement les métropoles européennes, assurés par les rames modernes. Ces trains-ci n’ont pas une grande importance pour le transport au sein du pays, vu qu’ils ne s’arrêtent sur le territoire belge qu’à Bruxelles, à Anvers et à Liège.

Les trains belges circulent en général très fréquemment. Contrairement à la République tchèque, ce sont les trains Intercity qui partent le plus souvent. A l'heure de pointe dans les agglomérations, les trains IC circulent toutes les quinze minutes, alors que les trains locaux circulent toutes les trente minutes. Sur les tronçons importants du réseau belge, comme Louvain-Bruxelles ou Malines-Anvers, des lignes différentes se complètent et par conséquent, la cadence des connexions est même inférieure à dix minutes à l'heure de pointe. En dehors de l'heure de pointe, la moitié des correspondances est assurée. En province, les trains IC aussi bien que les trains L circulent à chaque heure. Pendant le week-end, la cadence des connexions reste dans la majorité des cas à un train par heure. Les trains L sont parfois supprimés pendant le week-end et la correspondance est assurée par les trains IC, qui s'arrêtent à tous les arrêts. En ce qui concerne la circulation des trains à grande vitesse, la fréquence des connexions est différente. Elle varie d'un train toutes les trente minutes dans les heures de pointe jusqu'à un train toutes les quatre heures. La ligne de grande vitesse la plus fréquentée est celle de Bruxelles à Paris, où l'offre des trains Thalys est également complétée par sa filiale Izy, le nombre le plus ténu de connexions est instauré sur la ligne de Bruxelles à Cologne en Allemagne.

II.2.3 Avenir du réseau ferroviaire en Belgique

Comme la Belgique a déjà instauré son réseau des lignes à grande vitesse, il n'y a pas de grands projets à l'avenir dans ce domaine-ci. Cependant, un élargissement de nombre de voies sur le tronçon Bruxelles – Malines, qui précède la LGV4 menant au Pays-Bas est prévu, comme il a déjà été fait sur la ligne de Bruxelles à Louvain, afin de permettre la circulation d'un plus grand nombre des trains.

Le développement du transport ferroviaire au sein de la capitale dans le cadre du système RER bruxellois, qui devient de plus en plus remarquable²⁷, est prévu, aussi grâce à l'aménagement du tunnel Josaphat-Schuman et du projet Diabolo²⁸, qui viennent d'être réalisés récemment. Des voies supplémentaires vont être ajoutées à la jonction Nord-Midi, qui est insuffisant au niveau de capacité et représente un obstacle dans la circulation ferroviaire dans la capitale.

²⁷ Le Soir : <http://plus.lesoir.be/84488/article/2017-03-03/le-train-une-offre-de-plus-en-plus-attractive-bruxelles>, consulté le 3 avril 2017.

²⁸ Projet de connexion de l'aéroport national de Zaventem à toutes les lignes ferroviaires qui l'entourent.

III Tarif

III.1 Tarif en général

Le tarif des deux compagnies du transport ferroviaire nationales, la SNCB et la ČD, est déterminé chez la SNCB par les Conditions Générales du Transport et chez la ČD par les « *Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní osobní dopravu* » (Conditions contractuelles du transport pour le transport public de passagers)^{29,30}. Celles-ci conditionnent aussi les droits et les devoirs de chaque passager. Par l'achat d'un titre de transport, tout passager accepte les conditions du transport qui lui sont imposées. Les documents clés en ce qui concerne le tarif sont compris dans les conditions du transport des deux organisations – chez la SNCB, il s'agit de l'annexe « Tarifs : Prix pour le transport des voyageurs, bagages accompagnés et autres prestations en service intérieur et transfrontalier »³¹, chez la ČD, c'est le « *Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel* », connu sous l'abréviation TR 10³². La version la plus récente du tarif de la ČD est valable à partir du 11 décembre 2016, la version la plus récente du tarif de la SNCB date du 1 février 2017, il peut donc être estimé que les deux sont bien actuelles. Alors que le tarif belge comprend le tarif dans le transport intérieur aussi bien que le tarif dans le transport transfrontalier, le tarif tchèque ne règle que les conditions du tarif dans le transport intérieur. Les conditions du tarif transfrontalier chez la ČD sont davantage contenus dans la « *Zvláštní ujednání pro mezinárodní přepravu* » (Convention spécifique pour le transport international) – ZUJ. Pour le moment, il sera étudié uniquement le tarif pour des voyages au sein du pays donné, une chapitre particulière dédiée au transport transfrontalier va être classée à la fin.

Pour comparer les prix, la conversion de devises va devoir être analysées dans ce mémoire comme la République tchèque n'a pas encore procédé à l'adoption de la monnaie européenne commune, l'Euro, et sa monnaie officielle reste la couronne tchèque. Pour les besoins de conversion, nous allons utiliser le taux de change établi par la Banque nationale tchèque (*Česká národní banka*) à la date du 13 avril 2017 – soit 26,705 couronnes tchèques (Kč) pour 1 euro (€).³³ Pour comparer le prix, nous allons utiliser l'euro en tant qu'unité de prix.

²⁹ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>, consulté le 13 avril 2017.

³⁰ ČD : <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/sppo-zmena-10---final.pdf>, consulté le 13 avril 2017.

³¹ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>, consulté le 13 avril 2017.

³² ČD : Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR 10. Édition 11.12.2016 : https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf, consulté le 13 avril 2017.

³³ Česká národní banka (Banque nationale tchèque) : http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp, consulté le 14 avril 2017.

III.2 Tarif kilométrique

Les deux systèmes du tarif ferroviaire, le belge ainsi que le tchèque, sont basés sur le tarif kilométrique. Le prix des tickets ordinaires (non promotionnels ou combinés) est calculé en fonction du nombre des kilomètres – de la distance effectuée. La taxation belge commence par la distance de 3 km (le prix des billets pour 1 et 2 kilomètres est la même que pour celui de 3 kilomètres)³⁴ et finit par la distance de 150 km. « *Lorsque la distance est supérieure à 150 km par trajet simple pour les billets, les prix correspondant à 150 km sont d'application.* »³⁵. La taxation tchèque commence par la distance de 1 km et finit par la distance de 600 km. Tout comme pour la SNCB, toute distance supérieure à 600 km est taxée par le même prix que celui de 600 km. La différence dans la superficie des deux pays est bien évidente et présente dans le tarif des deux compagnies nationales – le tarif tchèque comprend entièrement le nombre de kilomètres qui est quatre fois plus grand que celui qui est présent dans la tarification belge. Par contre, il faut mentionner que la superficie de la Belgique est 2,583 fois plus petite que celle de la République tchèque, alors que la distance de kilomètres où la taxation de la SNCB finit est quatre fois plus petite que celle chez la ČD. Il peut donc être estimé que la tarification belge favorise les trajets longs plus que la tarification tchèque.

Une particularité chez la SNCB doit être mentionnée. Il existe 21 villes en Belgique où toutes les gares sur leurs territoires sont regroupées dans une zone tarifaire. C'est-à-dire, peu importe si le voyage commence à la gare de Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Nord, le prix reste le même, parce que le point tarifaire commun est la « Zone Bruxelles ». La liste complète des zones peut être trouvée sur le site de la SNCB.

III.2.1 Trajet simple sans réduction

Le prix d'un billet aller-simple sans réduction chez la SNCB commence à 2,20 € pour 1 - 8 km de route. Jusqu'à 30 km de distance, chaque tranche de kilomètres est à un prix différent. A partir de 31 km jusqu'à 60 km, chaque trois kilomètres sont au même prix (c'est-à-dire 31-33, 34-36, ...). A partir de 60 km jusqu'à 100 km, chaque quatre kilomètres sont au même prix, et à partir de 100 km jusqu'à 150 km, ce sont tous les cinq kilomètres auquel le même prix a été attribué. Le billet pour la plus grande distance, ce qui est 146-150 km, est à 21,90 €. Effectuer le voyage en première classe fait augmenter le prix du billet d'environ 50 %. Le prix d'un aller-retour correspond au double du prix d'un aller

³⁴ Uniquement pour les abonnements, pour les allers-simples le prix reste le même de 1 km jusqu'à 8 km.

³⁵ SNCB : Tarifs – prix pour le transport des voyageurs, bagages accompagnés et autres prestations en service intérieur et transfrontalier. Édition 01.02.2017 : <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>.

simple.³⁶ Pour les voyages en provenance ou à destination de l'aéroport national, la « Redevance Diabolo », une surtaxe de 5,25 € pour un aller-simple est toujours ajoutée dans le prix du billet.

Le prix d'un même billet aller-simple chez la ČD commence à 11 Kč, soit 0,42 € pour 1 km de route. Dans le tarif tchèque il n'y a pas de « zones de kilomètres », chaque distance a un prix différent. Le prix pour la plus grande distance, ce qui est 600 km, est à 809 Kč (30,29 €). Le billet en première classe coûte 30 % de plus que dans la seconde classe. A la différence de la compagnie ferroviaire nationale belge, la ČD offre une réduction pour un achat du ticket aller-retour : un aller-retour est 5 % moins cher que deux allers-simples.³⁷

Dans les tableaux suivants, le coût de transport en train en Belgique et en République tchèque va être comparé et l'augmentation du prix en fonction de la distance va être indiquée :

Tableau 3 : Comparaison du prix d'un aller-simple en fonction de la distance

	8 km	15 km	30 km	70 km	150 km	300 km	600 km
SNCB 2 ^e classe	2,20 €	3,10 €	5,20 €	10,50 €	21,90 €	21,90 €	- ³⁸
ČD 2 ^e classe	0,79 €	1,12 €	1,91 €	3,89 €	7,86 €	15,35 €	30,29 €
SNCB 1 ^e classe	3,30 €	4,80 €	8 €	16,10 €	33,50 €	33,50 €	- ³⁸
ČD 1 ^e classe	1,01 €	1,46 €	2,47 €	5,06 €	10,22 €	19,96 €	39,39 €

D'après les données des tarifs de la SNCB et de la ČD, <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>, https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11-12-2016_1.pdf, consulté le 14 avril 2017

Tableau 4 : Comparaison du coût d'un kilomètre effectué dans le cadre du voyage

	8 km	15 km	30 km	70 km	150 km	300 km	600 km
SNCB 2 ^e classe	0,275 €	0,207 €	0,173 €	0,15 €	0,146 €	0,073 €	- ³⁸
ČD 2 ^e classe	0,099 €	0,075 €	0,064 €	0,056 €	0,052 €	0,051 €	0,05 €
SNCB 1 ^e classe	0,413 €	0,32 €	0,267 €	0,23 €	0,223 €	0,112 €	- ³⁸
ČD 1 ^e classe	0,126 €	0,097 €	0,082 €	0,072 €	0,068 €	0,067 €	0,066 €

Sources : Idem, consulté le 14 avril 2017.

³⁶ Idem.

³⁷ ČD : Příloha 1 k tarifu TR 10 (Annexe du tarif TR 10). Édition 11.12.2016 : <https://www.cd.cz/assets/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/cenik1-11-12-2016.pdf>.

³⁸ Une telle distance ne peut pas être effectuée suite à la petite superficie du pays.

Les deux tarifs sont différents l'un de l'autre. Ce n'est en rien étonnant – les prix non seulement du transport public sont en général plus élevés dans les anciens pays membres de l'Union européenne que dans les nouveaux pays membres. Le pourcentage de la hausse des prix en fonction des kilomètres effectués pourrait servir d'indicateur plus adapté pour comparer les deux compagnies. Considérant la seconde classe : en Belgique, un aller-simple pour 15 km est de 41 % plus cher que celui de 8 km. Un aller-simple pour 30 km est de 68 % plus cher que celui de 15 km et un autre pour 70 km est de 102 % plus cher que celui de 15 km. En République tchèque, un aller simple pour 15 km est de 42 % plus cher que celui de 8 km. Un aller-simple pour 30 km est de 70,5 % plus cher que celui de 15 km et un autre pour 70 km est de 104 % plus cher que celui de 30 km. Il est alors évident que le pourcentage est quasiment identique.

Il peut être constaté que les deux tarifs – celui de la SNCB aussi que celui de la ČD – sont dégressifs : le quotient du prix d'un kilomètre vis-à-vis du nombre total des kilomètres effectués baisse avec l'augmentation de la distance. Pour un voyage de 8 km en Belgique, le prix pour un kilomètre du voyage est à 0,275 €, bien que pour un voyage de 150 km, il est à 0,146 €, soit 53 % du prix initial. Pour un voyage de 8 km en République tchèque, le prix pour un kilomètre de voyage est à 0,099 €, alors que pour un voyage de 150 km, le prix change à 0,052 €, soit 52,53 % du prix initial. La dégression du tarif est également quasiment identique.

La situation change en cas de trajet en première classe. En République tchèque, la surtaxe de première classe est 30 %, alors qu'en Belgique, elle oscille entre 50 et 53 %. Les conditions de voyage en première classe sont alors plus favorables en République tchèque qu'en Belgique. En outre, la ČD favorise également les conditions pour les allers-retours : contrairement à la Belgique, une réduction de 5 % est offerte. Au demeurant, la hausse de prix en fonction des kilomètres reste similaire à celui de la seconde classe dans les deux pays, aussi que le quotient du kilomètre au nombre total des kilomètres.

En définitive, une ressemblance peut être trouvée dans les deux systèmes. Les billets sont presque trois fois plus chers en Belgique qu'en République tchèque, mais la dégression du tarif en fonction de la distance effectuée existe dans les deux tarifs et le pourcentage de l'augmentation du prix est à peu près identique. A l'opposé, une différence est représentée par le prix du trajet en première classe et des allers-retours, qui sont favorisés dans le système tarifaire tchèque.

Dans certains cas, les voyageurs peuvent profiter des réductions sur les billets. Les réductions sont offertes en fonction de plusieurs facteurs.

III.2.2 Réductions pour les voyageurs fréquents

La réduction commerciale la plus courante en République tchèque est liée à la carte appelée « In Karta ». In Karta est une carte à puce non transférable servant comme support pour les réductions commerciales de la ČD, sur laquelle elles sont enregistrées. Le principe est de payer une certaine somme de l'argent pour acquérir une carte de fidélité permettant de voyager avec une réduction pour une période de temps défini. En général, il existe trois types de réductions : IN 25, qui offre une réduction de 25 % sur tout trajet simple et des abonnements, IN 50, qui en offre 50 %, et finalement IN 100, étant au fait un abonnement pour le réseau entier de la ČD, permettant des voyages illimités en seconde classe.³⁹

IN 25 peut être achetée pour une durée de trois mois, un an ou trois ans. Pour les voyageurs adultes, son prix s'élève à 190 Kč pour trois mois (soit 7,11 €), à 450 Kč pour un an (16,85 €) et à 990 Kč pour trois ans (37,07 €). Les enfants et les jeunes bénéficient d'une réduction, pour eux, le prix de la IN 25 s'élève à 150 Kč pour trois mois (soit 5,62 €), à 250 Kč pour un an (9,36 €) et à 490 Kč pour trois ans (18,35 €). La réduction IN 25 pourrait également être achetée par les mineurs et par les handicapés. Ils bénéficient déjà d'une réduction obligatoire (ceci va être étudié dans le chapitre suivant), la réduction de 25 % s'applique alors au prix qui a déjà été réduit.

IN 50 peut être achetée uniquement pour la durée d'un an ou de trois ans. Il y a déjà trois catégories de voyageurs qui peuvent en bénéficier : les adultes, les jeunes de 15 jusqu'à 26 ans et les seniors. Pour les adultes, la variante pour un an coûte 2 990 Kč (111,96 €), la variante pour trois ans est de 8 490 Kč (317,92 €). Les jeunes bénéficient de nouveau d'une réduction : 1 490 Kč (55,79 €) pour un an, à 3 990 Kč (149,41 €) pour trois ans. Les personnes touchant la pension de retraite peuvent bénéficier de tarifs encore plus avantageux – 550 Kč pour un an (20,6 €) et 1 490 Kč (55,79 €) pour trois ans.

IN 100 peut également être achetée pour la durée d'un ou de trois ans, mais le prix reste équivalent, il n'y a pas de réductions supplémentaires. Un an de voyages illimités sur le réseau de la ČD coûte 19 900 Kč (748,55 €), pour trois ans, il faut régler 58 990 Kč (2 208,95 €). Les possesseurs de la IN 100 peuvent aussi profiter d'autres avantages additionnels, comme transport des bagages et chiens gratuit ou l'accès illimité au téléphérique de Ještěd, opéré par la ČD.

Une In Karta ne doit pas forcément impliquer une réduction. Il est possible d'acheter une In Karta vide qui sert juste comme support pour les billets électroniques. Celle-ci coûte 100 Kč (soit 3,74 €) est reste valable pour 6 ans. Toute In Karta, peu importe si elle porte une réduction ou pas,

³⁹ ČD : <https://www.cd.cz/jizdne/in-karta/default.htm>, consulté le 18 avril 2017.

comprend la réduction internationale Rail plus, qui permet de voyager à un prix plus avantageux au dehors du pays.

Cependant, il n'y a pas de système similaire en Belgique. Une carte similaire à celle d'IN Karta, la carte MOBIB, peut être trouvée chez la SNCB, elle ne sert toutefois qu'un support électronique et ne porte aucune réduction pour les voyageurs fréquents. Contrairement à IN Karta, qui est un projet de la ČD, la carte MOBIB est une carte belge nationale des transports en commun, exploitée non seulement par la SNCB, mais également par De Lijn, TEC et STIB, les compagnies qui assurent le service des bus dans tous les trois régions – Flandre, Wallonie et Bruxelles, et même pour les services Villo et Cambio – service des vélos et voitures partagés.⁴⁰

Par contre, la SNCB propose des offres pour les voyageurs fréquents. Avec le Rail Pass, il est possible d'effectuer dix voyages de n'importe quelle gare belge à une autre sans aucune restriction, et ce au prix de 77 € en seconde classe, soit 7,70 € pour un aller-simple, ou pour 118 € en première classe, soit 11,8 €. Le carnet est valable pour un an. Une offre similaire est la Carte 10 voyages, qui permet également 10 trajets fixes sous la validité d'un an, pour une relation concrète. Son prix est le décuple du prix de l'aller-simple donné, le pass ne donc fait pas d'économies – son avantage est de ne pas devoir passer au guichet pour acheter un titre de transport à chaque fois. Une autre offre analogue est la Key Card – dix voyages à petite distance pour 22 €, soit 2,20 € pour un billet. La destination doit se trouver dans l'aire de validité de la gare de départ, qui peut être consultée sur le site de la SNCB.⁴¹ L'aire de validité représente un cercle à la distance d'approximativement 20 km autour de la gare. La carte n'est valable que pour six mois à partir de la date de l'achat.

Un produit similaire de la ČD est « Kilometrická banka » (*Banque kilométrique*), un carnet qui offre 2000 km de trajets au prix de 2 200 Kč (soit 82,38 €). Le minimum des kilomètres utilisés lors d'un trajet est 100 km, le maximum est 400 km – au-delà de cette distance, le voyage est gratuit. Par contre, ce produit est n'est plus déjà très courant – un obstacle pour son utilisation est la distance minimale exigée. En plus, les offres commerciales de la ČD qui vont encore être davantage étudiées sont devenu au fil du temps plus économiques que cette offre-ci.

En ce qui concerne les réductions commerciales chez les deux compagnies, leur approche est complètement différente. Alors que la ČD, analogiquement aux quelques autres compagnies ferroviaires européens, comme par exemple Deutsche Bahn (*Chemins de fer allemands*)⁴², offre un système complexe de réductions de fidélité pour ses clients, la SNCB n'en offre pas. La SNCB offre un

⁴⁰ SNCB : Mobib, <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/mobib.aspx>, consulté le 19 avril 2017.

⁴¹ SNCB : Key Card – aires de validité, <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/pass-et-cartes/~media/0D2FB220A4EC44CE804B3AB38EDA48CB.pdf>, consulté le 19 avril 2017.

⁴² Deutsche Bahn : <https://www.bahn.com/fr/view/offres/bahncard/bahncard.shtml>, consulté le 19 avril 2017.

équivalent de la IN 100 – accès illimité sur le réseau de la SNCB, mais classé comme un abonnement. Il va alors être étudié dans le chapitre dédié aux abonnements. Néanmoins l’offre de la SNCB concernant les carnets de voyage est beaucoup plus intéressante que celle de la ČD – surtout pour les trajets à petite et à longue distance.

III.2.3 Réductions pour les enfants, jeunes et seniors

Il y a certains groupes de passagers bénéficiant d’une réduction qui leur est obligatoirement accordées par l’état. Les raisons peuvent être diverses – une réduction peut être attribuée en fonction de l’âge, en fonction d’une situation non favorable ou en fonction de l’importance de la personne dans la société. Tout d’abord, il est important de mentionner qu’à part des voyages gratuits, le prix du billet simple chez la SNCB ne doit jamais être inférieure à 2,20 €, alors que la ČD n’a pas une telle limite.

Le premier groupe sont les mineurs. Le tarif de la ČD régleme les conditions du transport pour les enfants âgés moins de 6 ans et pour les enfants de 6 jusqu’à 15 ans.⁴³ « *Un voyageur âgé plus de 10 ans possédant un titre de transport valable a le droit du transport gratuit de deux enfants au maximum sous 6 ans au maximum, s’il n’exige qu’un seul siège leur soit attribué.* »⁴⁴ Conformément à ces conditions, les mineurs de 6 ans peuvent voyager gratuitement, sinon le tarif pour les mineurs de 6 à 15 ans est appliqué, qui est le suivant : 50 % de réduction sur le tarif simple. Les enfants de 10 à 15 doivent présenter une pièce d’identité autorisée muni d’une photo, du nom et prénom et de la date de naissance pour l’octroi de la réduction.

Chez la SNCB, un voyageur âgé plus de 12 ans a le droit du transport gratuit de quatre enfants au maximum. S’il y a plusieurs enfants ou si l’enfant voyage seul, les conditions du Billet Enfant sont d’application. Les conditions sont les mêmes que chez la ČD : 50 % de réduction sur le tarif simple. En outre, la SNCB propose un plan intéressant pour les familles : Billet Familles Nombreuses.⁴⁵ Les familles avec au moins trois enfants peuvent demander une carte qui leur permet de voyager à prix réduit : voyages gratuits pour -12 ans et voyages à 50 % de réduction pour les parents et les enfants +12 ans. La famille doit résider en Belgique et les enfants doivent être plus jeunes que 25 ans.

Analogiquement aux enfants, les jeunes sont aussi concernés par les réductions. Chez la ČD, et également chez tous les autres compagnies de transport en République tchèque, les élèves et les

⁴³ ČD : Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. Édition 11.12.2016 :

https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf, page 19.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/billets/familles-nombreuses-040.aspx>, consulté le 19 avril 2017.

étudiants peuvent profiter d'une réduction pour se rendre à l'école. Il est possible de demander une carte d'étudiant pour les transports en commun – bleu-jaune pour les élèves jusqu'à 15 ans et orange pour les étudiants jusqu'à 26 ans, délivré par une compagnie de transport, pour faire valoir une réduction sur le prix du titre de transport. Les jeunes ont le droit de bénéficier d'une réduction de 62,5 %, respectivement 40 %, sur les trajets simples et abonnements valable uniquement pour les lignes entre le domicile de l'élève/l'étudiant et la ville de son école.⁴⁶ La carte est valable pour 1 an et ne s'applique pas à la période des vacances, ni aux voyages en première classe. Cette réduction est ordonnée par l'état, l'état la rémunère ensuite aux compagnies de transport. Chez la ČD, la réduction peut être davantage plus élevée – les titulaires de la IN 25 ont le droit d'une réduction supplémentaire de 25 % sur leur titre de transport dont le prix a déjà été réduit. Pour les voyages qui ne sont pas effectués entre la domicile et l'école, la ČD n'offre pas de réduction à part de la IN Karta au prix réduit. Les mêmes conditions sont d'application pour les abonnements.

La SNCB ne propose pas de réductions sur des trajets simples pour aller à l'école ou à la faculté, mais un abonnement au prix réduit peut être acheté. Abonnement Scolaire offre sous des conditions similaires à celle de la ČD aux étudiants jusqu'à 26 ans un abonnement avec 80 % de réduction. Une autre option pour ceux qui n'effectuent pas leur chemin chaque jour représente l'offre Campus, offrant dix trajets du domicile à l'école ou vice versa à compléter sur une période de 49 jours avec environ 85 % de réduction. Cette offre est également disponible en version pour la première classe. Pour les trajets hors l'axe domicile-école, la SNCB propose le billet Go Pass 1, permettant de voyager aux personnes âgées moins de 26 ans à n'importe quelle distance au sein du pays au prix de 6,20 €, ainsi que le carnet Go Pass 10, équivalent du Rail Pass. Celui-ci coûte 52 €, soit 5,20 € à voyage.

Un autre groupe qui peut profiter de nombreuses réductions sont les seniors. La ČD les offre plusieurs réductions spéciales sur IN Karta. IN Důchodce (*IN Retraité*) est une réduction destinée aux bénéficiaires de la pension de retraite, pension d'invalidité du troisième degré et aux veufs et veuves à partir de 60 ans. Son prix est 100 Kč (soit 3,74 €) pour un an ou 250 Kč (9,36 €) pour trois ans pour les seniors jusqu'à 70 ans, les seniors âgés plus que 70 ans paient 100 Kč (3,74 €) pour six ans de validité. La réduction offerte est 25 %, cette offre est alors équivalente à celle de IN 25. Une autre offre est la IN 50 au prix réduit, qui a déjà été décrite dans le chapitre précédent. La dernière offre de la ČD pour les seniors – IN Senior – permet aux titulaires des voyages illimités au bord des trains de catégorie Os et Sp en seconde classe. Dans les autres catégories de train, une réduction de 50 % est offerte. Cette

⁴⁶ ČD : Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. Édition 11.12.2016 : https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujících-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf, page 20-21.

offre est destinée uniquement aux seniors âgés plus que 70 ans et son prix s'élève soit à 1 490 Kč (55,79 €) pour un an, soit à 3 990 Kč (149,41 €) pour trois ans.

La seule offre de la SNCB aux seniors est le Billet Seniors. Destiné aux personnes âgées plus que 65 ans, il permet d'effectuer un aller-retour de n'importe quelle gare belge à une autre au prix fixe de 6,20 € en seconde classe ou 13,20 € en première classe. En semaine, le voyage doit impérativement commencer après 9 heures.

Les offres des deux compagnies nationales pour les mineurs et les seniors se diffèrent beaucoup l'un de l'autre. Brièvement, en ce qui concerne le caractère avantageux de l'offre aux enfants, leur transport est plus favorisé par la SNCB – jusqu'à l'âge de 12 ans, jusque quatre enfants peuvent voyager gratuitement, accompagnés d'une personne âgée plus que 12 ans. En revanche, chez la ČD les mineurs peuvent voyager à prix réduit trois ans de plus que chez la SNCB. La situation change encore plus chez les élèves et les étudiants – les conditions de la réduction pour les abonnements sont considérablement plus favorables chez la SNCB, mais un trajet simple au prix réduit ne peut être acheté que chez la ČD. Pour les seniors, une offre plus vaste peut être trouvée chez la ČD. Néanmoins, l'offre de la SNCB vaut le coup pour les allers retours au-delà de 16 kilomètres de route et peut représenter une offre très avantageuse pour des longues voyages.

III.2.4 Autres réductions

Ce sont aussi les personnes ayant un handicap qui ont le droit à des réductions. Chez la ČD, une réduction de 75 % sur les trajets simples et les abonnements leur est attribuée.⁴⁷ La réduction IN 25 peut davantage être davantage appliqué. Les handicapés belges voyagent avec une réduction de 50 %.⁴⁸ Les deux réductions ne sont offertes qu'en première classe.

Les deux compagnies proposent également une réduction pour des voyages en groupes. Chez la ČD, un groupe peut être constitué de deux à quatre-vingt-dix-neuf personnes. Le prix du billet est assorti comme suit : la première personne dans le groupe paie le tarif simple sans réduction, la deuxième personne voyage à la réduction de 25 % et tous les personnes suivantes ont une réduction de 50 % sur le tarif simple. Le billet de groupe peut être émis comme un aller-simple ou un aller-retour et il est valable pour les trajets en seconde classe (en première classe seulement au nombre de

⁴⁷ ČD : <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/-26037/>, consulté le 21 avril 2017.

⁴⁸ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/reductions-et-gratuites/intervention-majoree.aspx>, consulté le 21 avril 2017.

voyageurs inférieure à cinq). A partir de 5 personnes, le voyage de groupe doit être signalé trois jours en avance.⁴⁹

Contrairement à la ČD, le billet de groupe chez la SNCB est destiné pour les groupes à partir de 15 personnes. Le voyage doit être annoncé sept jours en avance et la réduction attribuée aux tous voyageurs de groupe est de 70 %. Le voyage peut être également emprunté en première classe.

A part des réductions qui ont été présentées, la ČD n'offre aucune autre réduction sur le tarif simple. La SNCB en offre plusieurs.⁵⁰ Les femmes chez la SNCB peuvent voyager en première classe au prix de la seconde classe. Les journalistes ont le droit de voyage gratuit en seconde classe et avec 75 % de réduction en première classe. Les militaires voyagent à 50 % de réduction et les titulaires du statut de reconnaissance nationale profitent des voyages gratuits même en première classe. Certains demandeurs d'emploi peuvent se rendre à leurs entretiens à prix réduit. Une réduction est aussi attribuée aux malvoyants et aveugles, les guides des personnes handicapées voyagent gratuitement.

Pour résumer, les handicapés bénéficient des conditions plus favorables chez la ČD que chez la SNCB. Le transport des groupes au nombre plus petit est plus avantageux chez la ČD, alors que les groupes plus nombreux voyagent à un meilleur prix chez la SNCB. Les réductions chez la SNCB concernent beaucoup plus de personnes que chez la ČD et certains groupes de population peuvent voyager au sein de la Belgique à un prix imbattable.

III.2.5 Abonnements

La meilleure offre pour les voyageurs fréquents qui effectuent toujours le même trajet est un abonnement, permettant d'effectuer un nombre de trajets illimité sur une relation choisie dans une période de temps donnée.

La ČD offre des abonnements hebdomadaires, mensuels et trimestriels. La distance maximale pour un abonnement est 120 km, il n'est pas possible d'acheter un abonnement pour une distance supérieure. Le prix de l'abonnement hebdomadaire en seconde classe est égal au prix de 8 allers simples pour la distance donnée, celui du mensuel est égal aux 28 allers simples et celui du trimestriel

⁴⁹ ČD : <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/-26056/>, consulté le 21 avril 2017.

⁵⁰ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/reductions-et-gratuites.aspx>, consulté le 21 avril 2017.

est égal à 74 allers simples. Les possesseurs de la IN 25 ou 50, éventuellement des cartes d'étudiant pour les transports en commun peuvent encore faire valoir la réduction respective.⁵¹

Abonnement Trajet de la SNCB propose des coupons mensuels, trimestriels et annuels. La distance maximale pour un abonnement est 145 km, au-delà de cette distance, l'abonnement pour le réseau entier, équivalent de la IN 100 chez la ČD, doit être acheté. Contrairement à la ČD, le prix des abonnements n'est pas juste un certain multiple du prix d'un aller simple – alors que le prix de l'abonnement mensuel pour 8 km est équivalent aux 22,27 voyages simples respectifs, le mensuel pour 120 km est équivalent aux 14,54 voyages simples respectifs. Les réductions ne sont pas applicables, le prix des abonnements pour les enfants et les élèves est établi différemment et a été déjà étudié dans le chapitre dédié aux réductions pour les jeunes. Pour les voyages moins fréquents, il existe encore Abonnement Mi-Temps qui permet d'effectuer cinq fois un voyage aller-retour pour un trajet choisi tout au long de quinze jours. Son prix est à approximativement un tiers du prix de l'abonnement mensuel.

Dans les tableaux suivants, le prix des abonnements en Belgique et en République tchèque en seconde classe va être comparé et le quotient du prix de l'abonnement au prix de l'aller-simple respectif va ensuite être montré :

Tableau 5 : Comparaison du prix d'un abonnement en fonction de la distance

	8 km	15 km	30 km	60 km	120 km
ČD hebdomadaire	6,29 €	8,99 €	15,28 €	27,26 €	50,93 €
ČD mensuel	22,02 €	31,45 €	53,47 €	95,41 €	178,24 €
SNCB mensuel	49 €	67 €	107 €	163 €	253 €
ČD trimestriel	58,19 €	83,13 €	141,32 €	252,16 €	471,07 €
SNCB trimestriel	137 €	188 €	298 €	457 €	709 €
SNCB annuel	489 €	672 €	1 066 €	1 632 €	2 533 €

D'après les données des tarifs de la SNCB et de la ČD, <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>, https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf, consulté le 23 avril 2017.

⁵¹ ČD : Tarif pro vnitrostatní přepravu cestujících a zavazadel. Édition 11.12.2016 : https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf, page 67-72.

Tableau 6 : Quotient du prix de l'abonnement au prix de l'aller-simple respectif

	8 km	15 km	30 km	60 km	120 km
ČD hebdomadaire	8	8	8	8	8
ČD mensuel	28	28	28	28	28
SNCB mensuel	22,27	21,61	20,58	17,72	14,54
ČD trimestriel	74	74	74	74	74
SNCB trimestriel	62,27	60,65	57,31	49,67	40,75
SNCB annuel	222,27	216,77	205	177,39	145,57

Sources : Idem, consulté le 23 avril 2017.

A la différence du tarif pour les trajets simples, la façon d'établir les prix est différente chez les deux compagnies. Bien que chez la ČD, le prix établi par la multiplication du prix de l'aller simple respectif par un quotient défini (8, 28 et 74), le prix des abonnements de la SNCB est doublement dégressif – non seulement le prix d'un kilomètre baisse avec la distance effectuée, c'est aussi le quotient du prix qui baisse. Il peut alors être estimé que plus la distance, moins de trajets doivent être effectués dans la validité du titre pour que l'achat de l'abonnement vaille le coup.

Un type d'abonnement spécial est le pass permettant des voyages illimités au sein du pays. La variante tchèque est la IN 100, déjà étudiée dans le chapitre III.2.2. La version belge, Abonnement Réseau, est offerte, comme les autres abonnements de la SNCB, aux variantes d'un mois, de trois mois ou d'un an de validité. Son prix s'élève à 302 € pour un mois (465 € en première classe), à 846 € pour trois mois (1 303 €) et à 3 022 € pour un an (4 654 €). Pour montrer la comparaison, la version tchèque coûte 748,55 € pour un an et 2 208,95 € pour trois ans. La surtaxe pour accéder à la première classe peut être rachetée davantage.⁵²

Les conditions des abonnements se différencient beaucoup entre les deux compagnies. La ČD offre des abonnements déjà pour la durée d'une semaine, alors que l'offre de la SNCB commence par les abonnements mensuels. En revanche, les abonnements annuels existent chez la SNCB n'existent pas chez la ČD. Autrement dit, la SNCB favorise plus les abonnements plus longs, contrairement à la ČD. La plus grande différence est dans l'établissement des prix – des abonnements de la ČD valent mieux toujours pour le même nombre des voyages, ceux de la SNCB deviennent plus économiques avec la distance. La SNCB favorise alors l'utilisation des abonnements pour les longs trajets. Comparant les abonnements de la ČD à l'abonnement illimité fourni par IN 100, il peut être plus économique pour les voyages fréquents à longue distance, grâce à son prix avantageux, d'acheter un abonnement sur tout le réseau qu'un abonnement à la relation concrète. Une offre intéressante pour ceux qui ne doivent

⁵² ČD : <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/-25932/>, consulté le 23 avril 2017.

pas fréquenter chaque jour est l'abonnement à mi-temps proposée par la SNCB, dont il n'y a pas d'équivalent chez la ČD.

III.3 Tarif combiné

Vu que les rails ne mènent pas partout et que les chemins de fer ne peuvent jamais desservir toutes les communes et tous les endroits au sein du pays, il est souvent indispensable d'emprunter également d'autres moyens de transport lors du voyage. Voilà pourquoi le besoin d'un tarif réunissant tous les moyens de transport dans un seul titre de transport, permettant l'unification des conditions de transport et leur facilitation, est apparu.

III.3.1 Systèmes de transport intégrés

Selon ZELENÝ, Lubomír, « *le système de transport intégré est une des meilleures façons pour mieux profiter du transport en commun dans la région donnée et pour le rendre plus attractifs pour ses utilisateurs.* »⁵³ En République tchèque, plusieurs systèmes de transport intégrés (*integrovaný dopravní systém*) ont été mis en place. Ils s'occupent de l'intégration tarifaire entre toutes les compagnies de transport présentes dans la région respective, mais aussi de la cohérence mutuelle entre les moyens de transport concrets – par exemple, les horaires des lignes sont élaborés pour faciliter le mieux les changements. Les systèmes de transport intégrés sont gérés par les régions respectives. Le premier système a vu sa naissance en 1983 par l'intégration du transport au sein de l'agglomération de Zlín-Otrokovice, les autres l'ont suivi dans les années 90 et au début des années 2000. Actuellement il y en a dans presque chaque région tchèque – les seules régions tchèques où il n'y en a pas sont celle de Vysočina et celle de Karlovy Vary.

Le tarif intégré n'est pas calculé en fonction des kilomètres, mais en fonction des bandes qui entourent le centre de la région (par exemple à l'agglomération de Prague), ou zones – les parties de la région découpée en petites entités, en majorité contenant plusieurs communes à une distance similaire et à la même direction du centre de la région. Le passager est autorisé à utiliser n'importe quel moyen de transport dans le cadre du nombre de zones choisi et de la validité de son billet. Le tarif intégré est alors plus simple et en général, il devrait être un plus économique que le tarif kilométrique. Par contre, les endroits à la même distance kilométrique ne doivent forcément pas être compris sous le même tarif intégré. Un exemple dans le tarif intégré de Brno : alors que la distance Brno Gare Centrale – Žabčice est à 20 kilomètres et la distance Brno Gare Centrale – Kuřim est à 21 kilomètres, le

⁵³ ZELENÝ, Lubomír : *Osobní přeprava*. ASPI, a.s., Praha, 2007, page 263.

village de Žabčice se trouve dans la troisième zone au-delà de Brno, alors que la ville de Kuřim se trouve dans la première.⁵⁴ Celui-ci est causé par le caractère du trajet : pour aller à Kuřim, le train fait un détour et dessert d'abord les quartiers du nord et nord-est de Brno, la ville de Kuřim étant le deuxième arrêt après la dernière gare de Brno, mais la ligne menant par Žabčice est droite et quitte la ville de Brno aussitôt après son départ, desservant bien plus de communes avant son arrivée à Žabčice. Il peut être estimé que pour les trajets sans changement, il vaut mieux utiliser le tarif kilométrique pour certaines destinations, bien que le tarif intégré pour d'autres. Pour les trajets avec un ou plusieurs changements compris, le tarif intégré est plus économique dans la quasi-totalité des cas.

Le billet pour un trajet simple, contenant le nombre de zones, devrait d'habitude être composté avant le début du voyage – analogiquement aux billets dans le transport métropolitain et contrairement au tarif kilométrique, sa durée de validité est limitée par le temps. Les billets pour des trajets simples sont offerts à tarif simple, pour les personnes au-delà de 15 ans, et à tarif réduit de 50 % pour les mineurs sous 15 ans. Les abonnements offerts dans la plupart des systèmes sont les mensuels et les trimestriels, quelques systèmes offrent également les abonnements annuels. Pour les enfants, les étudiants et les retraités, il est possible de profiter d'une réduction sur le prix d'abonnements. Le prix ne va pas davantage être étudié suite au grand nombre de systèmes.

En Belgique, il n'y a pas de système de transport intégré. C'est pour cela que le marché du transport est différent à celui de la République tchèque – le transport d'autobus est assuré par une seule compagnie dans chaque région belge. C'est l'entreprise De Lijn qui opère tous les lignes de bus au sein de la Flandre, la TEC qui s'occupe du transport de bus en Wallonie, et la STIB, responsable pour le transport métropolitain de Bruxelles. Il est possible d'acheter un aller-simple ou aller-retour composé SNCB+TEC ou SNCB+STIB (pas de formule pour De Lijn), dont le prix est la somme du prix du billet de la SNCB avec le prix du billet de la TEC/STIB. Des abonnements combinés sont disponibles pour toutes les compagnies.

Pour la combinaison SNCB+De Lijn, le prix total consiste du prix de l'abonnement SNCB + la surtaxe de De Lijn. Cet abonnement permet des voyages illimités sur le trajet choisi au réseau SNCB et des voyages illimités sur tout le réseau De Lijn. Pour la TEC, le choix est plus vaste. Il est possible de choisir entre trois options : forfait Next, permettant les voyages dans maximum deux zones selon le plan du réseau de la TEC, forfait Horizon, qui permet les voyages illimités sur le réseau entier sans les lignes express et le forfait Horizon+, permettant les voyages illimités même pour les lignes express. Le

⁵⁴ IDS JMK : Plan du réseau, <http://www.idsjmk.cz/mapa/Plan-site-celek.gif>, consulté le 23 avril 2017.

prix de l'abonnement combiné est aussi calculé par la somme du prix de l'abonnement SNCB avec la surtaxe TEC. Au cas de la STIB, le même système que chez De Lijn est appliqué.⁵⁵

Il faut avouer que le système du tarif combiné est beaucoup plus travaillé en République tchèque qu'en Belgique. En République tchèque, il y existe des tarifs complexes combinant les moyens de transport différents, alors qu'en Belgique, le tarif combiné consiste à la base du tarif SNCB avec une surtaxe de la compagnie d'autobus respective.

III.3.2 Tarif ferroviaire au sein de métropole

Les trains sont un élément important dans le transport métropolitain. Pour les trajets en train en métropoles, la tarification a ses spécificités par rapport au tarif simple ferroviaire.

En République tchèque, tout transport public dans les trois plus grandes villes du pays – Prague, Brno et Ostrava est compris dans le système de transport intégré de la région respective. Dans les premiers deux systèmes, le billet intégré ainsi que l'abonnement du système intégré peuvent être utilisés pour le trajet en train, pour celui d'Ostrava, ce ne sont que les abonnements. Au bord des trains de la ČD, les deux tarifs sont applicables – celui de la ČD (TR 10) ainsi que celui du système de transport intégré respectif. Le choix du billet est à chaque passager.

En général, le tarif intégré est plus avantageux pour les plus longs voyages. Exemple : voyage en train entre le quartier de Prague 5-Radotín et le quartier de Prague 9-Klánovice. La distance tarifaire entre les deux gares est à 31 km. Selon le tarif simple de la ČD, un aller-simple sans réduction coûte 52 Kč (soit 1,95 €), alors que selon le tarif intégré PID, le ticket de 32 Kč (1,20 €) peut être utilisé. Néanmoins, il faut prendre en compte que le billet intégré à son période de validité obligatoire – après 90 minutes de voyages, le ticket perd sa validité. Par analogie à Brno – pour un voyage du quartier de Chrlice au quartier de Řečkovice, distance tarifaire de 22 km, il vaut mieux utiliser le billet intégré d'IDS JMK à 25 Kč (soit 0,94 €) que celui de la ČD, qui est à 40 Kč (1,50 €). En revanche, pour les petites distances, c'est le tarif de la ČD qui devient plus économique. Un autre exemple : Prague Gare Centrale – Prague-Libeň, distance tarifaire de 5 km, billet ČD à 16 Kč (soit 0,6 €), alors que le billet PID à 24 Kč (0,9 €). La situation est similaire à Brno : Brno-Lesná – Brno-Královo Pole, distance tarifaire de 3 km, billet ČD à 13 Kč (soit 0,49 €), billet IDS JMK à 16 Kč (0,6 €). Par contre, les billets intégrés ne doivent pas être disponibles à tous les gares, alors que ceux de la ČD sont toujours à la disposition. La situation reste identique pour les abonnements.

⁵⁵ SNCB : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/abonnements.aspx>, consulté le 23 avril 2017.

En Belgique, suite à la quasi non-existence du tarif intégré, la situation change. Pour les voyages occasionnels au sein de Bruxelles, la meilleure option est la Carte Jump.⁵⁶ Son prix commence à 2,10 € pour un ticket à l'unité (alors que le billet SNCB pour les trajets entre les gares bruxelloises est à 2,20 €) et il est possible d'emprunter non seulement les lignes de la STIB, mais également celles de De Lijn, de la TEC et de la SNCB. Pour les trajets en train, le billet doit être enregistré sur la carte Mobib, sinon, le billet SNCB doit être acheté. Pour les abonnements, deux options sont possibles : soit l'abonnement SNCB pour les trajets au sein de Bruxelles, dont le prix est à 35 € pour un mois, 98 € pour trois mois et 349 € pour un an, soit l'abonnement STIB combiné permettant les trajets avec tous les compagnies dont le prix s'élève à 55,50 € pour un mois ou 583 € pour un an. Pour les autres grandes villes en Belgique, le tarif SNCB reste la seule solution : les prix sont identiques à ceux de Bruxelles.

III.4 Tarif promotionnel

A part le tarif kilométrique et combiné, il existe également le tarif promotionnel, ou le prix n'est pas calculé ni en fonction de kilomètres ni en fonction de zones, mais en fonction d'autres facteurs. Ce tarif est mis en place pour les liaisons où le prix établi en fonction du tarif kilométrique serait inadmissible et pas favorable face à la concurrence.

Chez la ČD, le tarif promotionnel existe depuis de nombreuses années. Il a souvent été établi dans un contexte de concurrence, qui a toujours été présente par les compagnies d'autobus. Déjà en 2003, le prix promotionnel temporaire de 140 Kč (soit 5,24 €) par trajet a été introduit sur la ligne Prague – Brno (distance tarifaire 255 km)⁵⁷. En 2006, une offre appelée « eLiška », permettant de voyager de n'importe quel centre régional à un autre pour le prix de 140 Kč (5,24 €) a été mise en place.⁵⁸ Le nombre de billets était limité et le billet devait être acheté par Internet quelques jours en avance. En 2010, l'offre « eLiška » a été élargie : il était désormais possible de voyager non seulement entre les treize centres régionaux, mais aussi entre d'autres grandes villes tchèques. Il était aussi désormais possible de l'acheter auprès d'un guichet à la gare, mais aussi en avance par rapport à la date de départ. Cette offre a ensuite fusionné avec l'offre appelée « SporoTiket ». Peu de temps après, la version internationale de « SporoTiket » pour des voyages entre les villes tchèques et les villes proches étrangères a été mise en place. En 2010, la ČD a lancé le cadre des offres promotionnelles « ČD Promo », destiné à promouvoir le transport en train. Pourtant, ces offres étaient occasionnelles.

⁵⁶ STIB : http://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=d0707200-2683-3410-479e-b21a51d668f0&l=fr, consulté le 23 avril 2017.

⁵⁷ Ministerstvo dopravy ČR : <http://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/prehled-vyvoje-cen-regulovanych-odvetvi/2003/osobni-doprava-vnitrostatni-zelez-2003-3284>, consulté le 25 avril 2017.

⁵⁸ ŽelPage : <http://www.zelpage.cz/zpravy/3274>, consulté le 25 avril 2017.

En 2011, la première compagnie ferroviaire privée dans le transport de passager, « RegioJet », est entrée sur le marché tchèque sur la ligne Prague – Ostrava.⁵⁹ Elle a introduit des prix avantageux avec un service développé au bord de train. Comme réaction, la ČD a élargie son offre des prix promotionnels ČD Promo. Alors que le tarif kilométrique s'élevait à 438 Kč (16,4 €), ou bien à 329 Kč (12,32 €) avec IN 25 pour 356 km de route, la nouvelle offre promo était à 295 Kč sans réduction (11,05 €) – moins que 70 % du prix original. Pour les bénéficiaires de la réduction IN 25, le prix de trajet introduit était à 265 Kč (9,92 €), la réduction a été alors moindre. Pour les SporoTiket, le prix a baissé encore plus.⁶⁰ Ensuite, les prix promotionnels ont été introduits sur d'autres lignes, comme par exemple celle à Brno ou à Hradec Králové. Le billet promotionnel pouvait être acheté directement au guichet, sans aucune restriction.

En 2013, le système des offres promotionnelles a été modifié. Les billets promotionnels ČD Promo, qui remplacent le tarif kilométrique sur des lignes importantes, ont été surnommé par « *Akční jízdenka* » (Billet de promotion). Les billets SporoTiket, qui étaient plus avantageux mais devaient être achetés en avance, ont été surnommé par « *Včasná jízdenka Česko/Evropa* » (Billet fait à temps Tchéquie/Europe). Comme une autre compagnie de transport ferroviaire privée, LeoExpress, est entrée sur le marché à la fin de l'année 2012⁶¹, une concurrence féroce a remarquablement influencé le marché ferroviaire tchèque. Les compagnies privées, RegioJet et LeoExpress, ont même introduit une action contre la ČD suite à leur accusation envers la ČD sur des prix inférieurs au coût.⁶²

Actuellement, la ČD offre toujours les mêmes types de billets de promotion. Sur certaines lignes (surtout entre les grandes villes et Prague), le tarif promotionnel « Akční jízdenka », de facto remplaçant le tarif kilométrique est appliqué. Le tarif plus avantageux « Včasná jízdenka » reste aussi à disposition, mais les billets doivent toujours être acheté d'avance sur Internet et leur nombre reste limité. Contrairement aux compagnies privées, les billets de la ČD peuvent être utilisés dans n'importe quel train ČD sur la ligne pendant le jour de validité (avec une surtaxe pour les trains Pendolino). Les compagnies privées ont un tarif flexible, fixé sur un train et siège concret, et les prix varient selon le jour et selon l'heure de pointe. Ils existent aussi des billets de réseau, valable pour un voyageur ou pour un groupe sur le réseau entier, ou sur le réseau entier d'une région choisie. Les variantes pour aller à l'étranger sont aussi disponibles.

⁵⁹ RegioJet : <https://www.regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh/>, consulté le 25 avril 2017.

⁶⁰ Česká televize : <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1240515-ceske-drahy-se-zalekly-konkurence-zlevnuji>, consulté le 25 avril 2017.

⁶¹ LEO Express : <https://www.le.cz/i.php?page=cms-199>, consulté le 25 avril 2017.

⁶² Aktuálně.cz : <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/regiojet-se-pripoji-k-zalobe-leo-expressu-na-ceske-drahy/r~76d083a6029c11e49e9f002590604f2e/?redirected=1493132372>, consulté le 25 avril 2017.

A la différence de la ČD, la SNCB ne propose pas de tarif promotionnel pour les voyages domestiques. Le tarif est toujours calculé en fonction de la distance, avec l'exception des offres pour les voyageurs fréquents comme Rail Pass, ou par exemple le Go Pass pour les jeunes, qui permettent n'importe quel voyage à un prix donné. Les raisons peuvent être trouvées dans la non-présence de la concurrence : en Belgique, il n'y a pas ni de compagnies de bus, ni de compagnies ferroviaires privées représentant une concurrence envers la SNCB.

III.5 Tarif international

Le transport de passagers international est réglementé par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et plus concrètement par son appendice : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV). Celles-ci réglementent les conditions tarifaires internationales SCIC (de l'anglais *Special Conditions of International Carriage* – Conditions spéciales de transport international). Le tarif le plus couramment utilisé pour les billets internationaux est le SCIC-NRT (*Non reservation integrated ticket* – Billet intégré sans réservation). Chaque compagnie de transport ferroviaire, présente dans le CIV, a un code attribué qui doit toujours être cité sur le titre de transport. La SNCB a obtenu le code 1088, le code de la ČD est 1154. Le prix d'un billet international est toujours calculé en euros.⁶³

Le prix du billet international SCIC-NRT est calculé en fonction des kilomètres. Chaque compagnie ferroviaire étant membre du CIV a son propre tarif NRT, le prix est alors formé par rapport aux tarifs des compagnies dont les pays seront traversés lors du chemin – les prix selon les tarifs des compagnies respectives sont additionnés. Les billets peuvent être délivrés aux individus, aux groupes, et aussi pour des vélos et des chiens et peuvent être achetés auprès d'un guichet ainsi que sur Internet. La durée de validité du billet NRT est un mois.⁶⁴

Le tarif NRT se distingue beaucoup du tarif domestique. Chez la ČD, le tarif NRT repart la distance kilométrique dans les bandes par dix kilomètres, c'est-à-dire 0-10 km, 10-20 km, ... Pour montrer la différence, un aller simple NRT pour 0-10 km est à 2,40 €, pour 10-20 km à 4 €, 21-30 km à 5,20 €..., il s'agit donc d'un grand multiple par rapport au tarif simple. Selon les règles de la ČD, pour un achat du billet international NRT, chaque passager peut bénéficier automatiquement d'une réduction de 50 % pour la partie tchèque, les possesseurs de IN Karta bénéficient d'une réduction de

⁶³ ČD : Zvláštní ujednání ČD pro mezinárodní přepravu (ZUJ), <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/zvlastni-ujednani-cd.pdf>, pages 10-14.

⁶⁴ International Rail Transport Committee : Special Conditions of International Carriage (SCIC)1 for Journeys using Non Integrated Reservation Tickets (NRT), http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2013/SCIC-NRT_09.12.2012_en.pdf, pages 7-10.

62,5 % et de 25 % sur tout autre tarif NRT grâce à la réduction Rail plus, comprise dans chaque In Karta. D'autres réductions sont également applicables.⁶⁵

Suite à la cherté du tarif NRT, il existe plusieurs offres promotionnelles pour favoriser les voyages à l'international. Il existe des offres comme l'offre City Star, qui offre une réduction sur le tarif NRT pour les allers retours à l'international et doit être acheté en avance, mais aussi des offres à prix spéciaux, comme par exemple *Včasná jízdenka Evropa*, qui rend possible des voyages entre grandes villes à bon prix (exemple : de Brno à Vienne – NRT 23 €, VJE 9 €). Pour les voyages frontaliers, il vaut mieux d'emprunter le billet *Malý pohraniční styk* (Billet frontalier courte distance) ou EURegio, destiné aux trajets jusqu'à 40 km de la frontière. Pour certaines destinations, il est aussi possible d'acheter un abonnement ou un billet réseau.⁶⁶

Chez la SNCB, le tarif NRT n'est quasiment plus utilisé, mais il reste toujours applicable. La plupart des connexions internationales est assurée par les trains à grande vitesse, qui ne sont pas opérés par la SNCB et ont un tarif spécial. Le prix n'est pas basé en fonction des kilomètres et change par rapport à l'heure de pointe et au jour de voyage, comme dans le tarif des compagnies ferroviaires tchèques privées ou dans le transport aérien. En revanche, la SNCB propose des formules pour le trafic transfrontalier : pour les voyages à Maastricht et Roosendaal au Pays-Bas, à Aix-en-Chapelle en Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg et à l'agglomération de Lille en France. Pour chaque de ces cinq destinations, il y a un tarif attribué, y compris les abonnements trajet, mi-temps et école, tout basé sur le nombre de kilomètres.⁶⁷ Une autre option est le billet réseau Euregio, permettant de voyager dans la zone frontalière Meuse-Rhin, c'est-à-dire les régions frontalières de la Belgique, du Pays-Bas et de l'Allemagne.⁶⁸

Les conditions pour le trafic international ferroviaire sont établies de la même façon pour tous les pays européens par la CIV, mais la pratique peut être différente. Suite au caractère différent des trains internationaux, le tarif global NRT est utilisé beaucoup plus en République tchèque, alors qu'en Belgique, la plupart des trajets est soumise au tarif des compagnies des trains à grande vitesse, qui est proche du tarif aérien. Il peut être estimé que le tarif de la SNCB pour le transport international est plus synoptique que celui de la ČD.

⁶⁵ ČD : Zvláštní ujednání ČD pro mezinárodní přepravu (ZUJ), <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/zvlastni-ujednani-cd.pdf>, pages 16-19.

⁶⁶ ČD : <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/jedu-do-zahranici/default.htm>, consulté le 27 avril 2017.

⁶⁷ SNCB : Tarifs – prix pour le transport des voyageurs, bagages accompagnés et autres prestations en service intérieur et transfrontalier. Édition 01.02.2017 : <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>, pages 17-39.

⁶⁸ SNCB : <http://www.belgianrail.be/~media/dead5edcd35d41ee8f4d3a18bc73ff3c.pdf>, consulté le 27 avril 2017.

Conclusion

Dans ce mémoire, les exemples de la Belgique et de la République tchèque dans le transport ferroviaire ont été présentés. Les deux pays se différencient l'un de l'autre, et non seulement en ce qui concerne les chemins de fer – les conditions naturelles sont plus favorables pour le transport ferroviaire en Belgique, aussi que la superficie plus petite avec le nombre d'habitants plus élevé. La Belgique vainc également au niveau de la richesse du pays – son PIB par habitant est de 35 % plus élevé qu'en République tchèque. C'est aussi pourquoi l'infrastructure ferroviaire y est plus développée – alors que la vitesse maximale sur le réseau ferroviaire tchèque est à 160 km/h, la Belgique dispose des lignes à grande vitesse à vitesse maximale de 300 km/h.

En ce qui concerne le tarif des deux entreprises ferroviaires nationales – la SNCB belge et la ČD tchèque, le tarif kilométrique simple est plus élevé en Belgique – le prix du billet en Belgique est presque trois fois plus cher qu'en République tchèque. Les billets en première classe sont encore plus chers – bien qu'en Belgique la surtaxe de première classe est à 50 %, la surtaxe de la ČD s'élève à 30 %. Malgré cela, les deux tarifs sont similaires – la croissance du prix en fonction des kilomètres est analogue, le principe de la dégression du tarif en fonction de la distance effectuée est également réciproque.

A l'égard des réductions, les deux compagnies disposent de larges offres de titres de transport à prix réduit, qui sont très variés. Une grande différence peut être trouvée dans l'approche des deux compagnies ferroviaires envers les voyageurs fréquents. Tandis que la ČD a établi un système permettant des trajets moins chers après avoir acheté une carte de réduction, ceci n'est pas présent chez la SNCB. La SNCB offre des carnets de dix voyages pour les petites et grandes distances à prix réduit, ce qui n'existe quasiment pas chez la ČD. Les conditions pour le trajet des enfants ne sont pas les mêmes non plus. Bien que les deux compagnies offrent la réduction de 50 % sur le tarif simple aux enfants, l'âge limite est différent : 15 ans chez la ČD, mais 12 ans chez la SNCB. En revanche, sur le réseau belge, les enfants peuvent voyager gratuitement sous certaines conditions. Un autre groupe bénéficiant des réductions sont les jeunes de 15 à 26 ans. La ČD leur attribue une réduction sur les trajets simples et les abonnements entre la domicile et l'école. Chez la SNCB, ce ne sont que des abonnements et des carnets qui leur sont offerts pour les trajets à l'école, mais avec une plus grande réduction. Pour les voyages au temps libre, la ČD propose aux jeunes les cartes de réduction à prix réduit, alors que les jeunes en Belgique peuvent profiter des allers simples et carnets à prix fixe réduit pour n'importe quelle destination. La même offre est en outre la seule proposée aux seniors, alors que les seniors tchèques bénéficient d'une offre bien plus vaste. Les réductions peuvent être appliquées chez les deux compagnies également sur les trajets de groupe et sur les trajets des handicapés.

Les deux compagnies offrent aussi des abonnements mensuels et trimestriels. En outre, la ČD propose des abonnements hebdomadaires et la SNCB propose des abonnements annuels. Par rapport au prix de l'aller-simple, les abonnements sont plus avantageux chez la SNCB. A la différence de la ČD, la SNCB propose aussi un abonnement à mi-temps pour les voyages moins fréquents. Les abonnements ainsi que les billets simples sont également disponibles en combinaison avec d'autres moyens de transport dans les deux pays. En revanche, pour les trajets combinés, le système plus complexe et plus avantageux peut être trouvé en République tchèque.

Le système plus étendu en République tchèque est aussi celui des billets à prix promotionnel, établi suite à la concurrence forte présente sur le marché de transport tchèque. Par contre, les seuls billets promotionnels en Belgique peuvent être achetés pour les voyages à l'international. Pour les voyages à l'international, le tarif de la ČD est assez chaotique, alors que la SNCB propose un tarif simple pour les trajets transfrontaliers.

Pour résumer, les tarifs de la ČD et de la SNCB ont chacun son caractère. Il peut être estimé qu'en général, le prix pour les trajets simples chez la ČD est relativement plus favorable que celui de la SNCB, même considérant le pouvoir d'achat différent. Le tarif de la SNCB favorise beaucoup plus n'importe quelle forme d'abonnement, que ce soit des carnets de billets ou des abonnements à long ou mi-terme. Ce principe s'applique également aux billets de réduction. La non-existence du système des cartes de réduction, diffère la SNCB de la ČD et des autres entreprises ferroviaires européens et pourrait être considérée comme un défaut. En revanche, les carnets de billets représentent une offre très intéressante qui pourrait attirer plus de passagers à la ČD. Cependant, la question de la simplicité du tarif s'impose. Le marché du transport public en République tchèque est caractérisé par la présence de la concurrence, ce qui cause la complexité du tarif, considéré souvent comme un obstacle, mais aussi la baisse des prix dans le transport ferroviaire. Nous ne pouvons que présumer les conséquences de l'ouverture du marché de transport en Belgique.

Résumé en tchèque

Bakalářská práce „Komparace tarifních nabídek v železniční dopravě v České republice a Belgii“ se zaměřuje na porovnání tarifních systémů národních dopravců těchto dvou zemí, a to co se týče způsobu nacenění jízdních dokladů, existence specifických tarifních nabídek pro různé skupiny cestujících a jejich relativní výhodnosti.

Práce je rozdělena do tří kapitol. První dvě tvoří součást teoretické části práce. V první kapitole se zabýváme zeměmi jako takovými – jsou zmíněny základní informace o zemi, její přírodní podmínky, skladba obyvatelstva a ekonomická situace země. Druhá kapitola se věnuje popisu železničních sítí obou zemí, jejich historii a vývoji, současnosti a budoucnosti. Třetí kapitola, tvořící praktickou část práce, se zabývá tarifem obou národních dopravců. Nejprve představujeme přepravní podmínky, které upravují tarif samotný. Dále práce pokračuje komparací ceny za přepravu podle kilometrické vzdálenosti, ať už bez slevy nebo se slevou, od jízdenek obvyčejných až k jízdenkám předplatným. Práce se rovněž zběžně věnuje integrovaným dopravním systémům jakožto kombinaci cestovního dokladu na železnici s ostatními dopravními prostředky. Na závěr praktické části jsou zmíněny zvýhodněné jízdenky, které se neřídí podle kilometrického tarifu, a jízdenky pro mezistátní přepravu.

V práci je předvedena specifičnost obou dvou tarifů a jejich rozdílnost i podobnost, co se týče různých způsobů využívání železniční dopravy. V některých aspektech je přístup obou národních dopravců podobný, v dalších ovšem zcela odlišný. Každý systém přináší výhody pro jinou skupinu cestujících a má samozřejmě i své silné a slabé stránky. Ke konci práce se snažíme zamýšlet nad možností aplikovatelnosti tarifních nabídek jednoho dopravce u dopravce druhého a nad vlivem (ne)přítomnosti konkurence na trhu na cenu jízdenek.

Bibliographie

CVEJNOVÁ, Jitka: *Co chcete vědět o České republice*. Karolinum, Praha, 2015. ISBN 978-80-246-2291-0

PODRACKÝ, Vladimír a kol.: *Belgicko-Luxembursko*. ČTK, Praha, 1980.

REYNEBEAU, Marc: *Histoire belge 1830-2005*. Éditions Racine, Ixelles, 2005. ISBN 2-87386-407-9

SEIDENGLANZ, Daniel: *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Masarykova univerzita, Brno, 2006. ISBN 80-210-4221-4

SCHREIER, Pavel: *Naše dráhy ve 20. století*. Mladá fronta, Praha, 2010. ISBN 978-80-204-2312-2

SCHREIER, Pavel: *Příběhy z dějin našich drah*. Mladá fronta, Praha, 2009. ISBN 978-80-204-1505-9

ZELENÝ, Lubomír: *Rozvoj dopravy ve světě*. Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha, 2004. ISBN 80-245-0671-8

ZELENÝ, Lubomír: *Osobní přeprava*. ASPI, a.s., Praha, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

Sites :

Aktuálně.cz, *RegioJet se připojí k žalobě Leo Expressu na České dráhy*, en ligne :

<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/regiojet-se-pripoji-k-zalobe-leo-expressu-na-ceske-drahy/r~76d083a6029c11e49e9f002590604f2e/?redirected=1493132372>

Central Intelligence Agency, *The World Factbook*, en ligne :

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html>

Česká národní banka, *Kurzy devizového trhu*, en ligne :

http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

Česká televize, *České dráhy se zalekly konkurence – zlevňují*, en ligne :

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1240515-ceske-drahy-se-zalekly-konkurence-zlevnuji>

Česká televize, *Česku ujíždí vysokorychlostní vlak, varovali experti i zákonodárci*, en ligne :

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1033971-cesku-ujizdi-vysokorychlostni-vlak-varovali-experti-i-zakonodarci>

ČD, *In Karta*, en ligne : <https://www.cd.cz/jizdne/in-karta/default.htm>

ČD, *Příloha 1 k tarifu TR 10*, en ligne : <https://www.cd.cz/assets/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/cenik1-11-12-2016.pdf>

ČD, *Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní osobní dopravu* en ligne : <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/spo-zmena-10---final.pdf>

ČD, *Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR 10*, en ligne : https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tarif-ceskych-drah-pro-vnitrostatni-prepravu-cestujicich-a-zavazadel-tr10---plati-od-11--12--2016_1.pdf

ČD, *Typy jízdenek*, en ligne : <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/default.htm>

ČD, *Zvláštní ujednání ČD pro mezinárodní přepravu (ZUJ)*, en ligne : <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/zvlastni-ujednani-cd.pdf>

Deutsche Bahn, *BahnCard*, en ligne : <https://www.bahn.com/fr/view/offres/bahncard/bahncard.shtml>

Histoire des chemins en fer en Belgique par Michel Marin, en ligne : <http://users.skynet.be/sky34004/belgique.html>

IDS JMK, *Plán sítě*, en ligne : <http://www.idsjmk.cz/mapa/Plan-site-celek.gif>

Infrabel, *Histoire des chemins de fer belges*, en ligne : <https://www.infrabel.be/fr/propos/notre-entreprise/histoire-des-chemins-de-fer-belges>

Infrabel, *Notre réseau ferroviaire*, en ligne : <https://www.infrabel.be/fr/propos/notre-reseau-ferroviaire>

International Rail Transport Committee, *Special Conditions of International Carriage (SCIC)1 for Journeys using Non Integrated Reservation Tickets (NRT)*, en ligne : http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2013/SCIC-NRT_09.12.2012_en.pdf

LEO Express, en ligne : <https://www.le.cz/i.php?page=cms-199>

Le Soir, *185 ans de la Belgique : le pays sur les rails*, en ligne : <http://www.lesoir.be/1017839/article/soirmag/soirmag-histoire/2015-10-15/185-ans-belgique-pays-sur-rails>

Le Soir, *Les Français sont les étrangers les plus nombreux à Bruxelles*, en ligne : <http://www.lesoir.be/194497/article/actualite/regions/bruxelles/2013-02-21/français-sont-étrangers-plus-nombreux-à-bruxelles>

Le Soir, *Le train, une offre de plus en plus attractive à Bruxelles*, en ligne :

<http://plus.lesoir.be/84488/article/2017-03-03/le-train-une-offre-de-plus-en-plus-attractive-bruxelles>

Ministerstvo dopravy České republiky, *Osobní doprava vnitrostátní železniční*, en ligne :

<http://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/prehled-vyvoje-cen-regulovanych-odvetvi/2003/osobni-doprava-vnitrostatni-zelez-2003-3284>

Ministerstvo dopravy České republiky, *Tranzitní železniční koridory*, en ligne :

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>

RegioJet, *Náš příběh*, en ligne : <https://www.regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh/>

SNCB, *Key Card – aires de validité*, en ligne : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/pass-et-cartes/~media/0D2FB220A4EC44CE804B3AB38EDA48CB.pdf>

SNCB, *Mobib*, en ligne : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport/mobib.aspx>

SNCB, *Produits*, en ligne : <http://www.belgianrail.be/fr/titres-de-transport.aspx>

SNCB, *Tarifs – prix pour le transport des voyageurs, bagages accompagnés et autres prestations en service intérieur et transfrontalier. Édition 01.02.2017*, en ligne :

<http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/~media/B626A6A1ABA04EF48A2E70711B206493.ashx>

Správa železniční dopravní cesty, *Historie železnice v ČR*, en ligne : <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>

STIB, *Acheter – voyageur*, en ligne : http://www.stib-mivb.be/abon_tickets.html?l=fr

Vivre en Belgique, *La Belgique en quelques chiffres*, en ligne : <http://www.vivreenbelgique.be/11-vivre-ensemble/la-belgique-en-quelques-chiffres>

Vysokorychlostní železnice, *Vysokorychlostní trať Praha-Brno*, en ligne :

<http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno/>

United Nations Economic Commission for Europe, *Trans-European network for rail*, en ligne :

<http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/PanEuCorridors.html>

ŽelPage, *Spojení krajských měst ČR od 10.12.2006 za 140 Kč*, en ligne :

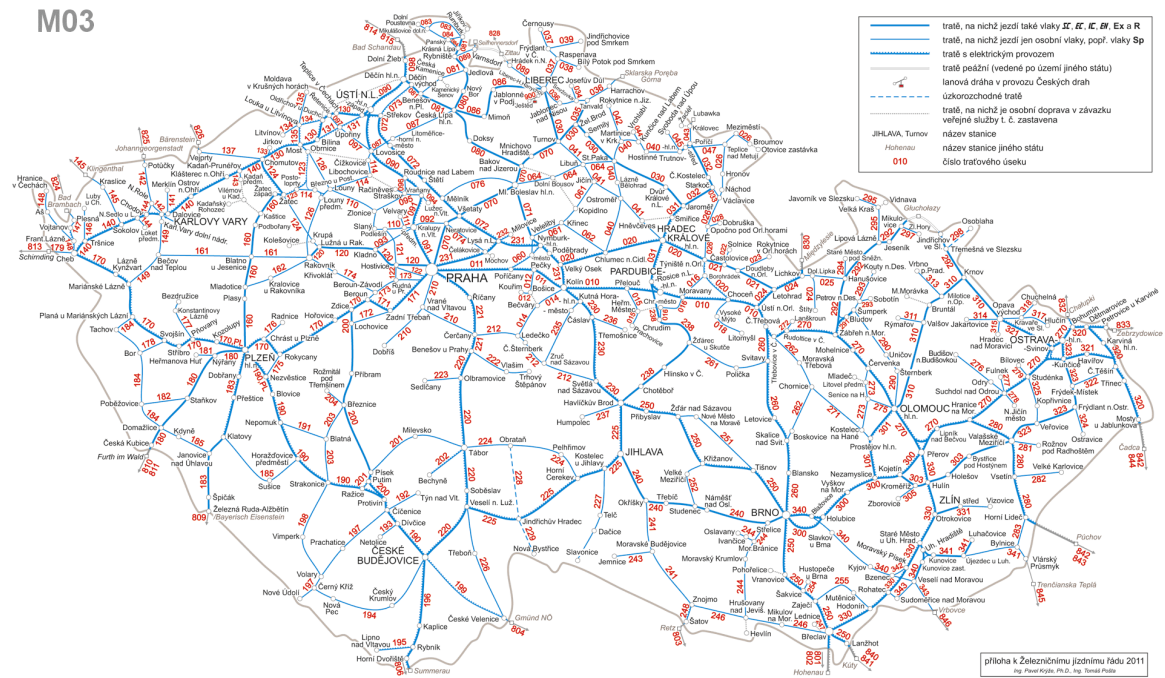
<http://www.zelpage.cz/zpravy/3274>

Table des tableaux

Tableau 1 : Corridors ferroviaires tchèques.....	14
Tableau 2 : Lignes à grande vitesse belges.....	21
Tableau 3 : Comparaison du prix d'un aller-simple en fonction de la distance.....	25
Tableau 4 : Comparaison du cout d'un kilomètre effectué dans le cadre du voyage.....	25
Tableau 5 : Comparaison du prix d'un abonnement en fonction de la distance.....	33
Tableau 6 : Quotient du prix de l'abonnement au prix de l'aller-simple respectif.....	34

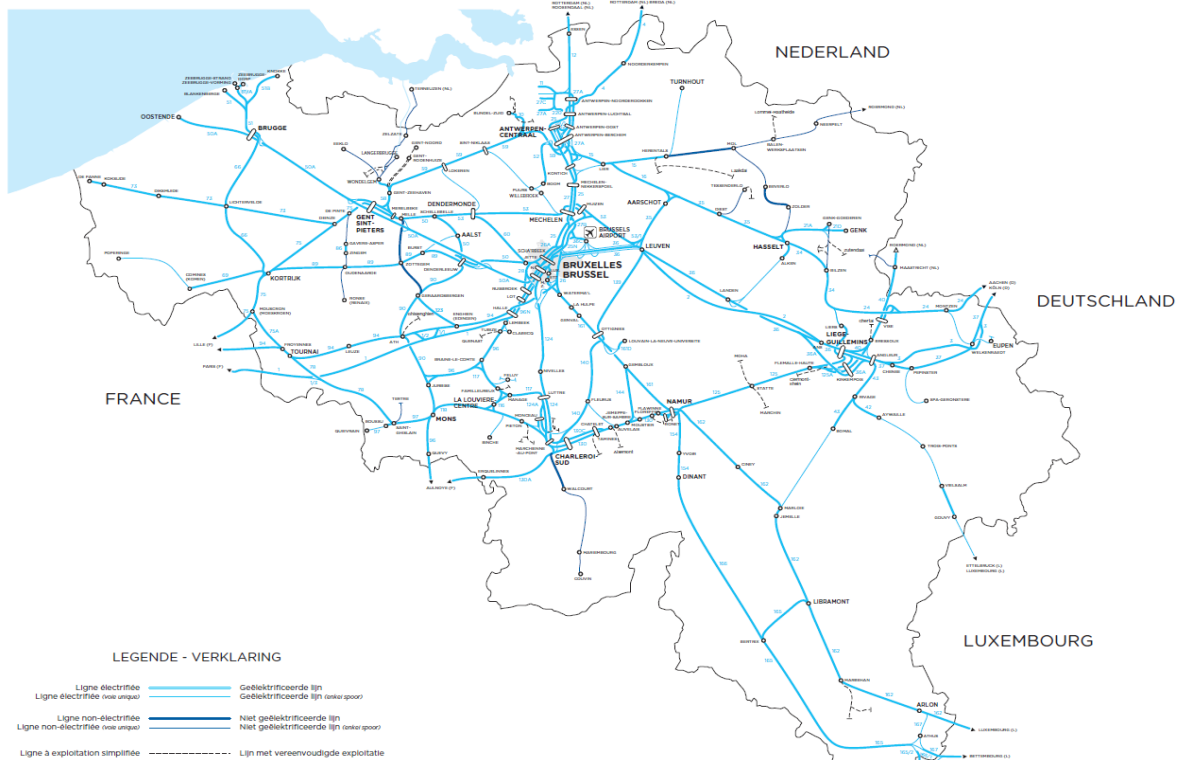
Annexes

Annexe 1 : Réseau ferroviaire de la République tchèque



Source : SŽDC, <http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/kir.gif>, consulté le 30 avril 2017.

Annexe 2 : Réseau ferroviaire du Royaume de Belgique



Source : Infrabel, <https://www.infrabel.be/fr/galerie-de-photos/carte-du-reseau-detaillee>, consulté le 30 avril 2017.

Annexe 3 : Titre de transport domestique de la ČD



Source : Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jízdenka_ČD_UNIPOK_přední_strana.jpg, consulté le 30 avril 2017.

Annexe 4 : Titre de transport domestique de la SNCB



Source: L'Auteur du mémoire.

Annotation

Nom et prénom : Michal Měřínský

Faculté et département : Faculté des lettres, Département d'études romanes

Titre : Comparaison des offres tarifaires dans le transport ferroviaire en République tchèque et en Belgique

Superviseur : Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton

Nombre de caractères : 106 955

Nombre des annexes : 4

Nombre des titres littéraires : 42

Mots clés : train, chemins de fer, tarif, République tchèque, Belgique, comparaison, réseau ferroviaire, conditions de transport, prix, billet, promotion, réduction, abonnement, concurrence

Key words: train, railway, tariff, Czech Republic, Belgium, comparison, railway network, conditions of transport, price, ticket, promotion, reduction, season ticket, competition

En français :

Ce mémoire examine la problématique du tarif dans le transport ferroviaire. Son but est de comparer les systèmes tarifaires en République tchèque et en Belgique pour montrer leurs spécificités, forces et faiblesses. Il contient deux parties. Dans la partie théorique, les pays ainsi que leurs réseaux ferroviaires sont présentés. Dans la partie pratique, l'analyse des exemples concrets permet d'apercevoir les différences entre les deux systèmes et d'en apprendre.

En anglais :

This thesis examines the problematic of tariff in rail transport. Its goal is to compare the tariff systems in the Czech Republic and in Belgium to show their specificities, strengths and weaknesses. It contains two parts. In the theoretic part, the countries as well as their railways networks are presented. In the practical part, the analysis of concrete examples allows to perceive the differences between the two systems and learn from them.

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
MĚŘÍNSKÝ Michal	Vranovická 244, Přisovice	F13554

TÉMA ČESKY:

Comparaison des offres tarifaires dans le transport ferroviaire en République tchèque et en Belgique

TÉMA ANGLICKY:

Comparison of tariff offers in rail transport in the Czech Republic and Belgium

VEDOUcí PRÁCE:

Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton - KRF

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Ce travail contiendra les deux parties, théorique et pratique. Dans la partie théorique nous allons brièvement présenter les deux pays qui vont être comparés, la Belgique et la République tchèque, au niveau de leur positionnement géographique, population, niveau de développement économique... Nous allons ensuite nous consacrer sur les réseaux ferroviaires et ses spécificités dans chaque pays, sa position dans le contexte européen, la fréquence du service et la concurrence présente sur le marché du transport. Dans la partie pratique nous allons parler des spécificités et types des tarifs dans les pays respectifs. Par la suite, nous allons nous consacrer sur les offres tarifaires concrètes. Les offres seront réparties selon deux grands critères - au niveau du type du passager (étudiant contre travailleur, passager occasionnel contre passager fréquent, ...) et au niveau de la distance effectuée (voyages au sein des agglomérations, voyages entre grandes villes, voyage internationale ...). Finalement nous allons présenter les avantages et les défauts des offres tarifaires et représenter des exemples modèles pour chaque type de voyageur. Ensuite nous allons étudier quelle offre parmi les deux pourrait mieux correspondre à celui-ci et quelle pays a une offre plus vaste, plus convenante à la plupart des voyageurs. Nous allons aussi prendre en considération l'influence de la concurrence présente sur le marché et le pouvoir d'achat différent des deux pays.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

Gerondeau, Ch.: Transport in Europe, Artech House, 1997
Zurynek, Josef: Dopravní procesy v cestovním ruchu, Praha: ASPI, a.s., 2008
Řezníček, Bohumil; Šaradin, Pavel: Marketing v dopravě, Praha: Grada, 2001
Podracký, Vladimír a kol.: Belgicko-Luxembursko, Praha: ČTK, 1980
Cvejnová, Jitka: Co chcete vědět o České republice, Praha: Karolinum, 2015
Antonický, Stanislav: Evropské železnice, Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum: