

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra romanistiky



COMPARAISON DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES VOYAGEURS EN
FRANCE ET EN REPUBLIQUE TCHEQUE DANS LE CADRE DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bakalářská práce

Autor: Pavlína Miřková

Vedoucí práce: Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton

Olomouc 2015

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2014/2015

Studijní program: Filologie
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Francouzština se zaměřením na aplikovanou ekonomii (APLEKF)

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
MILKOVÁ Pavlína	Meruňková 1225, Jičín	F12628

TÉMA ČESKY:

Srovnání osobní železniční dopravy Francie a České republiky v rámci Evropské unie

NÁZEV ANGLICKY:

Comparison of the personal railway transport in France and Czech Republic within the European Union

VEDOUcí PRÁCE:

Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton - KRF

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Introduction 2. Politique économique de la France et de la République tcheque 3. Marketing dans le transport 4. Transport ferroviaire en UE et la libéralisation 5. Transport ferroviaire en France 6. Transport ferroviaire en République tcheque 7. Comparaison 8. Conclusion

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

Mirville, Philippe: TGV Est de la crampton a la grande vitesse, Timée-Éditions, 2007
Kliková, Christiana: Hospodářská politika, 3.vyd. Ostrava, Institut vzdělání Sokrates, 2012
Zurynek, Josef: Dopravní procesy v cestovním ruchu, Praha: ASPI, a.s., 2008
Gerondeau, Ch.: Transport in Europe, Artech House, 1997
www.insee.fr
www.ceskedrahy.cz
www.latribune.fr
www.lemonde.fr

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Déclaration sur l'honneur.

Je déclare sur l'honneur avoir rédigé le mémoire de licence « La comparaison de la politique française et l'Union Européenne dans le domaine du transport» sous la responsabilité du directeur de mémoire Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton et avoir cité toutes les sources d'informations disponibles.

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „La comparaison de la politique française et l'Union Européenne dans le domaine du transport“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne

Podpis.....

Remerciements

Tout d'abord, j'aimerais adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont aidée et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier sincèrement mon directeur de mémoire, Monsieur Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton, pour ses conseils pratiques, son temps et son aide professionnelle.

Sommaire

INTRODUCTION	7
I POLITIQUE ÉCONOMIQUE CONTEMPORAINE	9
I. 1 POLITIQUE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE	9
I. 2 POLITIQUE ÉCONOMIQUE DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	12
II MARKETING DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT	14
II. 1 SEGMENTATION DU MARCHÉ DU TRANSPORT	14
II. 2 MIX MARKETING DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT	16
II. 2. 1 Politique de produit	17
II. 2. 2 Politique de prix.....	18
II. 2. 3 Politique de distribution	19
II. 2. 4 Politique de promotion	20
II. 2. 5 Facteur humain.....	20
II. 2. 6 Processus	21
III CARACTÉRISTIQUE DU MARCHÉ DU TRANSPORT	22
III. 1 POLITIQUE EUROPÉENNE DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE	24
III. 2 LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE	26
IV TRANSPORT FERROVIAIRE EN FRANCE.....	29
IV. 1 MONOPOLE DE LA SNCF	29
IV. 2 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	32
IV. 3 LIGNE À GRANDE VITESSE	33
IV. 4 LIBÉRALISATION	35
IV. 5 RÉGIONALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE.....	38
IV. 6 RELATION ENTRE LA SNCF ET L'ÉTAT	39
IV. 7 FINANCEMENT ET PROFIT	41
IV. 8 EMPLOI	45
IV. 9 PASSAGERS	47
V TRANSPORT FERROVIAIRE EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	49
V. 1 LIBÉRALISATION	49
V. 2 TRANSPORTEURS SUR LA LIGNE PRAGUE - OSTRAVA.....	50
V. 3 CRITÈRES DE CHOIX ENTRE LA CONCURRENCE	53
V. 3. 1 Prix.....	53
V. 3. 2 Durée de voyage.....	55
V. 4 PROJET DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE	55
V. 5 RELATION ENTRE L'ÉTAT ET LE SECTEUR FERROVIAIRE.....	56
V. 6 FINANCEMENT ET PROFIT	58
V. 7 EMPLOI	61
V. 8 PASSAGERS.....	63
VI COMPARAISON	65
CONCLUSION	68
LISTE DES ABRÉVIATIONS	70

RÉSUMÉ	71
BIBLIOGRAPHIE.....	73
TABLE DES TABLEAUX.....	77
ANNOTATION EN FRANÇAIS.....	78
ANNOTATION EN ANGLAIS	79

Introduction

Le transport ferroviaire est un transport très élargi et pas seulement en République Tchèque. Dans la plupart des pays européens il est, à cause de sa spécificité, organisé traditionnellement comme un secteur monopoliste. De nos jours, le transport par chemin de fer est fortement critiqué par la société qui fait des réserves sur le système de son fonctionnement. Durant le 20^{ème} siècle, l'importance du chemin de fer en Europe a considérablement diminué. Elle est causée par l'avancée rapide de la technologie après la deuxième guerre mondiale. Cette technologie a permis dans le transport et dans la logistique le développement du transport routier et aérien. L'efficacité du transport aérien est évidente sur une grande distance, par contre, le transport routier est rentable pour franchir une distance courte. Cela veut dire que le potentiel du transport ferroviaire se situe sur des distances moyennes. Malgré une large diminution du nombre de voyageurs, le transport ferroviaire garde une forte position parmi au sein des autres moyens de transport, principalement grâce à sa capacité de nombre de voyageurs, aux bas prix et au respect de l'environnement. Aujourd'hui, la condition importante pour le succès dans le transport est le temps. Plus précisément, ce qui est essentiel c'est de parcourir la plus longue distance en un temps le plus court. De cette thèse résulte une idée de voyage à grande vitesse sur le chemin de fer. En Europe, c'est uniquement la France qui est devenue innovatrice dans le développement du transport ferroviaire. L'Union Européenne est aussi intéressée pour investir dans ce secteur. Pour ça, le chemin de fer peut devenir une option compétitive de bonne qualité pour le transport des personnes. L'idée contemporaine qui est typique dans le domaine du transport ferroviaire est l'avancée vers la libéralisation et de la dérégulation de cette branche. Ce qui amène à la dispersion des monopoles nationaux ferroviaires et ce qui permet l'accès des sociétés privés au marché du chemin de fer.

Dans ce mémoire, on comparera le transport ferroviaire des voyageurs en France et en République Tchèque : un pays européen occidental avec une économie forte et un pays de l'Europe de l'Est en voie de développement dans ce secteur. La France maintient toujours un monopole sur ses chemins de fer en comparaison avec la République Tchèque, où on peut déjà choisir parmi plusieurs compagnies. On s'orientera aussi vers le point de vue et vers les interventions de l'Union Européenne dans ce cadre.

Le premier chapitre nous présentera la politique économique française et tchèque. On s'orientera vers la croissance du PIB, les forces et les faiblesses de la situation actuelle en France et en République Tchèque. Dans le deuxième chapitre, on s'intéressera au marketing

dans le secteur du transport. On trouvera quels sont les besoins et les désirs des voyageurs sur le chemin de fer, comment on segmente le transport ferroviaire et quelles politiques de marketing sont convenables pour le service du transport. Le troisième chapitre est ciblé sur le marché du transport en général. On expliquera comment il peut être caractérisé et ce qui influence son développement. On verra aussi les interventions de l'Union Européenne sur le marché du transport ferroviaire. On évaluera ses cibles, instruments et les paquets ferroviaires. Le quatrième chapitre nous présentera le transport ferroviaire en France. On décrira précisément toute la structure du réseau ferré français et on comprendra comment se passe l'installation des règles européennes. Le chapitre suivant analysera la situation du transport ferroviaire en République Tchèque et décrira les mêmes points que dans le cas de la France. On essayera de bien comprendre les deux structures différentes du secteur ferroviaire pour être capable de les analyser et de les comparer dans le dernier chapitre.

I Politique économique contemporaine

Pour pouvoir étudier la politique économique dans les pays de l'Union Européenne, on la doit tout d'abord la comprendre et la caractériser. On étudiera la politique économique soit comme une intervention de l'État dans la politique économique de son pays soit comme une discipline. Elle est considérée comme une observation intentionnelle et une opinion commune du gouvernement d'un pays. L'objectif de la politique économique est la réalisation de buts économiques prévus avec l'utilisation des outils de gestion. Les objectifs qui sont mesurables dans la politique économique sont telle que la croissance économique, le plein emploi, la stabilité des prix et l'équilibre des échanges extérieurs. C'est une discipline qui reprend des connaissances dans plusieurs domaines comme la politique, la politologie, le droit, l'administration publique et elle se trouve à la frontière d'une théorie économique et d'une pratique économique.

Le choix des outils de gestion est l'une des décisions les plus importantes dans la politique économique. On peut définir des outils nécessaires pour l'accomplissement de buts comme tels que ceux qui caractérisent les normes de longue durée ou ceux qui changent des paramètres partiels. On peut les diviser aussi selon le sujet qui travaille avec eux. Il faut utiliser les outils correspondant avec le contenu du but qui le ne perturbe pas. Il est nécessaire de disposer d'autant des outils de la politique économique que de buts donnés.¹ Les chapitres suivants montrent quelle est la politique économique en France et en République Tchèque et quelle est sa position dans le cadre européen.

I. 1 Politique économique de la France

La France ou le pays du coq se trouve dans l'ouest de l'Europe, entre l'océan Atlantique et la Méditerranée. Sa superficie est 632 834 km et la population 65,86 millions d'habitants.² La France est après l'Allemagne et le Royaume-Uni, un pays avec la troisième puissance économique en Europe et le neuvième dans le monde.³

¹ KLIKOVÁ, Christiana. *Hospodářská politika.*, 3.vyd. Ostrava, Institut vzdělání Sokrates, 2012, p.3 - 10

² EVROPSKÁ UNIE, *Francie*. [en ligne]. Page consulté le 6/3/2015. Disponible sur : http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/france/index_cs.htm

³ CIA - The World Factbook - Country Comparison :: GDP (purchasing power parity) [en ligne]. Page consultée le 06/03/2015. Disponible sur: <https://www.cia.gov/library/publications/the-worldfactbook/rankorder/2001rank.html>

La France se range dans les pays à l'économie la plus avancée. Parmi les secteurs industriels principaux de la France se trouve l'industrie énergétique, de voiture et alimentaire. Dans l'industrie énergétique, la part de l'énergie nucléaire est importante pour cause de la faible réserve propre du pétrole et du charbon. Très évolué est le secteur des services. Les branches principales aux services sont des services publics extraordinairement évolués, le service financier et immobilier et le tourisme. Les entreprises françaises sont les exportatrices principales dans le monde.⁴ La France est caractérisée par un grand nombre des entreprises publiques ou des entreprises avec la participation de l'état. Les plus grandes entreprises avec la participation de l'état sont GDF Suez (l'énergie, l'électricité), EDF (la production et la distribution de l'électricité), EADAS (l'aviation -Airbus), Orange (la télécommunication), Renault (l'industrie de l'automobile), SNCF (le transport ferroviaire), Air France - KLM (le transport aérien), La Poste (le service des postes), Thales (l'aviation, l'aéronautique, la défense), Safran (l'aviation, l'aéronautique, la défense) et Areva (l'énergétique).⁵ Les plus grandes entreprises françaises sont Total (l'essence, le pétrole), Axa (l'assurances), BNP Paribas (le service bancaire) Carrefour (le commerce), GDF Suez (l'énergétique), Crédit Agricole (le service bancaire), EDF (l'énergétique), Société Générale (le service bancaire), Peugeot (l'industrie de l'automobile), BPCE (le service bancaire) et Orange (la télécommunication).⁶

Après une période courte de la croissance plus forte avec plus de 3% dans les années 1998 et 2000, l'économie française commence de ralentir en 2001. En 2001 et 2003 la croissance annuelle moyenne est 1,2%. Cette diminution est sensible dans les investissements et considérable dans la comparaison avec l'Union Européenne. De 2004 jusqu'à la crise en 2008 arrive la période de la conjoncture, la France est tout de même plus mauvaise que la moyenne européenne. Avec la crise on remarque un fort ralentissement et en 2009 la chute est -3,1%. La reprise après 2011 est légère et en 2012 vient la croissance zéro.

Tableau 1: La croissance du PIB en France

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
UE	2,0	1,3	1,5	2,6	2,2	3,4	3,2	0,2	-4,5	2,0	1,6	-0,4	0,1
FR	1,8	0,9	0,9	2,5	1,8	2,5	2,3	-0,1	-3,1	1,7	2,0	0,0	0,2

Source: *Finance.cz, l'adaptation propre*

⁴ TOMEŠ, ZDENĚK A KOL. *Hospodářská politika 1900 – 2001*. Praha, C.H.Beck, 2008, p. 156

⁵ Eurostat - National Accounts by 10 branches - aggregates at current prices

⁶ Insee - Entreprises - Entreprises publiques [en ligne]. Page consultée le 26/02/2015. Disponible sur : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=T14F154

Aujourd'hui la France fait face à une série des problèmes et des dilemmes. Elle est un des membres fondateurs de l'Union Européenne par contre les électeurs français ont refusé la Constitution européenne. La France a perdu son influence sur l'approfondissement de l'intégration européenne. Un appel actuel pour la France est d'assurer ses intérêts économiques et son identité culturelle dans l'élargissement de l'Union Européenne. Pour la formation de la politique économique française est caractéristique que les meilleures postes dans l'économie et la politique occupent les diplômés des grandes écoles d'élites qui dominant de la création de la politique économique. Ce système a aussi bien des avantages que des inconvénients. Côté avantages, l'élite française est instruite et il y a la compréhension mutuelle parmi les besoins du secteur privé et du secteur public. Côté inconvénient, ce système mène vers le risque supérieur de la corruption.⁷

L'autre problème est l'endettement croissant. Alors qu'en 2008 la dette publique atteignait le 63% du PIB, en 2014 représente 91,8% du PIB. Bientôt la dette dépassera la limite du 100%, ce que peut faire les problèmes économiques. Dans quelques années on se trouvera peut-être dans la situation où la France sera sauvée par la Banque centrale européenne (BCE).⁸

La question principale économique reste toujours le chômage qui atteint le 10,2 %. Le chiffre est près de de la moyenne européenne mais en comparaison avec les autres pays de l'Europe occidentale est plus élevé. Par exemple en 2014 est le taux de chômage en Allemagne 5,0 %, en Belgique 8,5 % et en Luxembourg 6,0 %. Pour le comparer avec République Tchèque on atteint le 6,1 %.⁹ Les causes générales du chômage générales sont le généreux système de protection sociale qui crée le déficit budgétaire, l'aptitude faible des jeunes est l'intégration difficile des immigrants.¹⁰ Le problème sur le marché français est la haute protection des employés et le prix élevé de la main-d'œuvre. Après le Luxembourg, les Pays-Bas, la Belgique et l'Irlande, la France a le salaire minimal le plus élevé en Europe.¹¹ Le SMIC¹² est 1457,52 euros brut sur la base de 35 heures par semaine.¹³

⁷ TOMEŠ, Zdeněk a kol. *Hospodářská politika 1900 – 2001*. Praha, C.H.Beck, 2008, p. 156

⁸ TRHY.MĚSĚC.CZ, *5 důvodů proč Francie kráčí ke krachu*. [en ligne]. Page consultée le 9/3/2015]. Disponible sur : <http://trhy.mesec.cz/clanky/5-duvodu-proc-francie-kraci-ke-krachu/>

⁹ Eurostat - Unemployment rate by sex and age groups - annual average, %

¹⁰ TOMEŠ, Zdeněk a kol. *Hospodářská politika 1900 – 200*. Praha, C.H.Beck, 2008, p. 157

¹¹ Eurostat - Monthly minimum wages - bi-annual data

¹² Salaire minimum interprofessionnel de croissance

¹³ FINANCE.CZ, *Minimální mzda v EU v roce 2015*. [en ligne]. Page consultée le 9/3/2015. Disponible sur : <http://www.finance.cz/zpravy/finance/438005-minimalni-mzda-v-eu-v-roce-2015/>

I. 2 Politique économique de la République Tchèque

La République Tchèque est un pays continental qui se trouve au centre de l'Europe centrale. Sa superficie est 78 866km² et la population 10,51 millions d'habitants.¹⁴

La République Tchèque est un pays évolué qui se range parmi les économiques les plus développées dans le monde. Aujourd'hui, c'est la politique économique de la République Tchèque qui se développe la plus rapidement en Europe centrale. Selon l'étude¹⁵ de la banque de l'investissement Barclays, la République Tchèque occupe la huitième place parmi les pays avec l'économie la plus stable dans le monde. En Europe c'est la deuxième place après l'Allemagne. La plus grande part sur la capacité de l'économie tchèque est faite par l'industrie de transformation, le commerce des marchandises et des immeubles, le bâtiment et le transport.¹⁶ Le secteur clé pour l'économie de la République Tchèque est les grandes entreprises¹⁷. La République Tchèque se compte parmi les pays qui ont le plus grand nombre des grandes entreprises (en prenant en considération sa surface et le nombre d'habitants). Ils ont un grand effet sur le marché du travail. Les grandes entreprises sont positives dans la création des emplois en rapport de diminuer le chômage. L'autre côté positif est que des grandes entreprises contribuent à la productivité supérieure et à la compétitivité de la république. Ils augmentent le développement technologique général.¹⁸ Les plus importantes entreprises de la république sont Škoda Auto a.s. (l'industrie de l'automobile), Čez, a.s. (l'électricité), Rwe Supply & Trading cz, a.s. (le gaz, l'électricité), Agrofert Holding, a.s. (l'agriculture), Unipetrol, a.s. (la production de raffinerie), Foxconn cz s.r.o. (l'électronique).¹⁹ Les partenaires commerciaux principaux de la République Tchèque sont l'Allemagne, la Slovaquie, la Pologne, la France, l'Autriche, l'Italie.

En 2001 la République Tchèque connaît un affaiblissement global. Elle enregistre une croissance du PIB de 3,6 %. Avec ce chiffre elle s'intégrait entre les pays avec la plus grande dynamique interannuelle de la croissance économique dans le cadre de

¹⁴ EVROPSKÁ UNIE, *Česká republika*. [en ligne]. Page consulté le 9/3/2015. Disponible sur : http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/czechrepublic/index_cs.htm

¹⁵ Cette étude compare la solvabilité nationale, les besoins financiers, les structures des institutions des pays.

¹⁶ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, *Části ekonomických sektorů v České republice*. [en ligne]. Page consulté le 9/3/2015. Disponible sur : http://www.czso.cz/cz/cr_1989_ts/0402.pdf

¹⁷ Grande entreprise c'est une entreprises qui emploie plus que 250 employes

¹⁸ DAMBORSKÝ, Milan, HORNYCHOVÁ Tařána, *Vliv velkých firem na ekonomiku České republiky*. Vysoká škola ekonomická v Praze, Středisko regionálních a správních věd, [en ligne]. Page consulté le 9/3/2015. Disponible sur : <http://srsv.vse.cz/wp-content/uploads/2014/02/velke-firmy12.pdf>

¹⁹ CZECHTOP100, *Sto nejvýznamnějších firem ČR*. [en ligne]. Page consulté le 9/3/2015. Disponible sur : <http://www.czechtop100.cz/menu/aktualne/100-nejvyznamnejsich-firem-cr.html>

la communauté des pays OCDE²⁰. Dans l'année 2002 la croissance économique de la République Tchèque continue. Même si la dynamique diminue à cause de l'affaiblissement de la conjoncture dans les pays de l'UE, le PIB de la République Tchèque est considérablement supérieur. En 2005 avec 6,8% elle se range parmi les économies les plus en augmentatio. La diminution économique considérable vient pareil comme en France et dans la majorité des pays dans l'an de la crise et en 2009. Sauf en 2012 le PIB de la République Tchèque reste au-dessus de la moyenne européenne.

Tableau 2 : La croissance du PIB en République Tchèque

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
UE	2,0	1,3	1,5	2,6	2,2	3,4	3,2	0,2	-4,5	2,0	1,6	-0,4	0,1
CZE	3,6	2,1	3,8	4,7	6,8	7,0	5,7	3,1	-4,5	2,5	1,8	-1,0	-0,9

Source: *Finance.cz, l'adaptation propre*

Le problème principal en économie tchèque est le chômage. Tant que l'économie n'augmentera pas plus que 3,5 % par an, les nouveaux emplois ne se naîtront pas. Par contre le taux de chômage est toujours bas et au-dessous de la moyenne des pays avancés. Le chômage en République Tchèque est le septième le plus bas parmi des membres de l'Union Européenne. En comparaison avec la France ou avec les autres pays de l'UE le taux de chômage en République Tchèque se trouve vers 7 %. L'autre problème dans cette économie est que la compétitivité de la République Tchèque s'aggrave. La cause principale de la perte de la compétitivité est une mauvaise qualité des institutions publiques et la méfiance des citoyens dans la politique. Les buts de la République Tchèque sont la réalisation de la croissance économique, le plein-emploi et la compétitivité. Pour l'acquisition du développement durable de la république il faut prendre les trois piliers en considération – économique, sociale et écologique.²¹

²⁰ Organisation de coopération et de développement économiques

²¹ KONFEDERACE ZAMĚSTNAVATELSKÝCH A PODNIKATELSKÝCH SVAZŮ ČESKÉ REPUBLIKY, *Hospodářská strategie České republiky 2015 – 2020*. [en ligne]. Page consulté le 9/3/2015. Disponible sur : http://kzps.cz/wp-content/uploads/2014/09/uv_140506_hospodarska_strategie_pt_rhdsd.pdf

II Marketing dans le secteur du transport

Le terme « marketing » est aujourd'hui souvent utilisé dans le secteur du transport et souvent non correctement. Ce terme est lié avec le mot la publicité, la vente ou l'étude de marché. Mais ce ne sont pas des synonymes de terme marketing. Il y a une série des définitions qui ont en règle générale un sujet commun dont le client et la satisfaction de ses besoins. Pour le secteur du transport la plus significative vient de Monsieur Světlík. Selon lui, le marketing est un processus de la direction dont le résultat est la connaissance, la prévision, l'influence et la satisfaction des besoins et de désirs des clients dans le but d'assurer la réalisation des buts de la société de transport.²²

Dans les chapitres suivants on va parler de la segmentation du marché et du marketing, ce qu'il faut connaître de l'environnement du marché, quel est le ciblage et le positionnement.

II. 1 Segmentation du marché du transport

Les entreprises de transport peuvent choisir deux méthodes possibles en offrant leurs produits. Soit elles abordent tous les clients potentiels, soit elles s'orientent vers une sélection de clients.

- dans le premier cas, on parle du marketing indifférencié qui peut être encore divisé en marketing massif, ça veut dire que l'entreprise offre seulement un seul produit pour tout le marché du transport ou le marketing différenciée qui offre des plusieurs services et le client a le choix.

- l'autre attitude qu'utilisent les entreprises en pensant que les clients se distinguent selon leurs besoins et intérêts. Dans ce cas, l'entreprise n'aborde pas tous les clients sur le marché du transport mais seulement un seul segment.

La segmentation signifie la division du marché des services du transport dans les certains groupes selon les caractéristiques communes. Elle est un des plus essentiels principes du marketing. La segmentation du marché des services du transport est importante surtout dans la situation concurrentielle actuelle qui va se renforcer sous l'influence de l'Union Européenne. Le but de la segmentation est la recherche de l'efficacité dans la satisfaction des

²² ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 12 - 13

besoins des clients plus efficace.²³ La définition du marché cible spécifie le groupe des clients à qui, l'entreprise du transport veut offrir ses services. D'abord il peut être définir le groupe plus large qui sera encore segmenté. Le choix du marché part de l'évaluation des conditions suivantes :

- les possibilités de l'offre des entreprises du transport
- les types des clients
- la compétence spatiale de l'entreprise (locale, régionale, nationale, internationale)
- la chaîne de valeurs où l'entreprise veut s'intégrer

Il y a plusieurs critères de la segmentation du marché. Le premier est l'objet du transport. En vertu de ce critère on distingue les services du transport de voyageurs ou les services du transport de marchandises. Le marché du transport personnel et marchandises peut être divisé sur le marché du transport intérieur et étranger. Le transport de voyageurs peut encore être obligatoire (le transfert à l'école, au travail) et facultatif (le transfert vers la culture et tourisme). Du point de vue de l'efficacité économique, il y a la possibilité de la segmentation selon le profit obtenu (le transport rentable ou déficitaire).²⁴

Chaque exploitant de service du transport fait la segmentation selon son marché. Par exemple dans la segmentation des clients dans le transport de marchandises des České dráhy, le critère principal est la stabilité des relations. Ils sont distingués dans quatre groupes :

- les clients stables et réguliers (qui sont connectés par une remorque)
- les clients occasionnels (qui transfèrent les envois en petite quantité)
- les clients potentiels (ils n'ont pas besoin d'utiliser les services des ČD)
- les entreprises d'expédition²⁵

L'entreprise doit décider dans combien et quels segments elle veut entrer. Le marché cible se compose des clients qui ont les mêmes qualités et demandes que l'entreprise a choisi. Par exemple le marché cible du transport ferroviaire de voyageurs des ČD peut être distingué sur :

²³ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: GradaPublishing, 2001, page 27

²⁴ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 29

²⁵ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 30

- le segment du transport international
- le train de la haute qualité (EuroCity, InterCity, et Express)
- le train rapide
- le train transfrontalier
- le segment du transport intérieur
- le train de la haute qualité (EuroCity, InterCity, et Express)
- le train rapide
- le train régional
- le segment des services particuliers dans le transport de voyageurs
- le train de secours
- le train supplémentaire
- le train nostalgique²⁶

En ce qui concerne le processus du positionnement, il identifie, développe et fait connaître l'avantage distinctif du service du transport avec le but de fixer la possibilité de ces services dans la pensée des clients potentiels comme de grande qualité et complètement différent de la concurrence.²⁷

II. 2 Mix marketing dans le secteur du transport

Le mix marketing est important pour le lancement de la stratégie de la mise en oeuvre. Il est nécessaire, que le projet du mix marketing pour la mise vienne de l'analyse de la concurrence. Les éléments du mix marketing présentent les possibilités pour la différenciation et pour le positionnement. Sa structure comporte des éléments du marketing dans quatre groupes principaux qui sont marqués selon des lettres initiales par mots anglais comme 4P. Ce modèle classique a été créé pour les entreprises de fabrique mais pour les entreprises des services il est insuffisant. Pour le secteur des services du transport, le modèle le plus convenable est 6P - produit (product), prix (price), distribution (place), promotion

²⁶ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 31 - 32

²⁷ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 34

(promotion), facteur humain (people) et processus (process). Mix marketing est un instrument considérable de la vente.²⁸

II. 2. 1 Politique de produit

Le produit dans le secteur du transport est la possibilité de déplacement d'une personne ou d'une charge du point de départ dans le lieu de destination par un certain moyen de transport, une certaine technologie, par un certain parcours et durée. En réalité, les clients n'achètent pas le produit ou le service mais une utilité concrète et la valeur de consommation de l'offre. L'offre présente le profit que le client gagne avec l'achat du produit ou des services. Le but du produit est de satisfaire des certaines besoins du client. Le service du transport est l'ensemble des valeurs qui satisfont les besoins du client. Pendant la sélection du service du transport, le client évalue une ou plusieurs qualités du service qui font le produit. Si l'entreprise élargit ses services, c'est une opportunité pour ses employés de marketing qui vont étudier comment il faut distinguer son produit de la concurrence et alors obtenir le caractère vendable plus haut.

L'élargissement des services on peut voir sur l'exemple des services complexes des centres des České dráhy (ČD). Aujourd'hui, il y a 16 centres aux gares de ČD. Ce sont les centres en fournissant un embarquement intérieur et international, ils donnent des informations dans une langue étrangère au minimum et aussi ils assurent l'hébergement et le transport par le transport routier à ses clients. Selon les conditions de lieu, ils proposent encore l'accès sur internet, la vente des billets, le bureau de change, l'assurance, etc.²⁹

On distingue l'offre de l'entreprise du transport selon la largeur et la profondeur. La largeur de la possibilité du produit est donnée par le nombre général des groupes des services (le transport du voyageurs, de marchandises, la maintenance de l'infrastructure). La profondeur est donnée par les services dans un groupe des services (dans le secteur du transport du voyageurs c'est le transport urbain, suburbain, à distance). Aujourd'hui, les entreprises de transport offrent sauf des services traditionnels mais aussi des services complémentaires pour l'amélioration de sa situation économique. Il peut s'agir des services de logement, de taxi, le service des grands magasins et d'autres.³⁰

²⁸ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 78

²⁹ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 80 - 82

³⁰ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 87

II. 2. 2 Politique de prix

Le prix est un élément important dans le mix marketing. Il présente le montant payé sur le marché du transport pour le service donné. Le prix est une seule partie du mix marketing qui donne à l'entreprise la recette de la vente des services. Les autres éléments du mix marketing sont seulement des frais. Le prix influence aussi le comportement des clients.

Il y a les plusieurs facteurs qui influencent la fixation du prix. Les entreprises du transport partent des buts qu'ils veulent atteindre. Les facteurs importants sont de service est la demande, le cycle de vie du produit, la concurrence sur le marché et d'autres. Les buts principaux de l'entreprise sont la croissance du volume de la vente, la réalisation du taux demandé du profit, la maximisation de l'exploitation du marché, le rendement des investissements, la position dirigeante dans la qualité des services et d'autres.³¹

En ce qui concerne de la concurrence, il est nécessaire que l'entreprise connaisse les frais, les prix et la rentabilité de ses concurrents. Il faut encore prévoir les réactions possibles de la concurrence sur le mouvement des prix. Ensuite, on peut trouver parmi les concurrents dans le domaine des prix un accord harmonieux (l'équilibre concurrentielle) ou une lutte concurrentielle.

En fixant le prix, l'entreprise s'oriente vers plusieurs méthodes. Le prix qui est demandé par l'entreprise se trouve en règle générale parmi celui qui est trop bas et celui qui est trop haut, avec le but de la création de la demande. L'idée principale en créant du prix consiste dans la couverture des frais de la production et la distribution des services donnés. La méthode qui est la plus simple est la fixation du prix des services selon la concurrence. L'entreprise fixe le prix soit plus haut, soit plus bas mais généralement dans le même niveau que la concurrence. L'entreprise observe aussi comment est perçu le service perçu par le client et quelle valeur il lui donne. De cette connaissance elle détermine la fixation du prix de ses services. Ensuite, il y la méthode qui s'oriente vers la demande. Le prix inférieur stimule l'augmentation de la demande sur le marché, de le même façon, le prix supérieur encourage les fournisseurs à mettre à disposition de plus des services. La dernière manière de la fixation du prix est le prix contractuel. La base est l'accord entre le fournisseur de service et le client. La certaine spécificité dans cette manière de la fixation du prix est la relation entre les deux parties.

³¹ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 89 - 90

La stratégie de la fixation du prix peut être conçue comme la manipulation avec les prix dans le but de la réalisation du profit. Concrètement, il s'agit de la fixation du prix des nouveaux services, de la modification du prix et de la réaction sur le changement du prix. En cas de la fixation du prix des nouveaux services, on parle de la stratégie de la pénétration. Ça veut dire que le prix initial est très bas et il ne couvre pas les frais. Mais cette stratégie aide l'entreprise à se lancer sur le marché du transport et quelquefois elle supprime une partie de la concurrence. Au contraire, la stratégie de revenu fixe le prix initial très haut. Son but est la création de l'image de la qualité et la singularité de service du transport. Après une certaine saturation du marché, l'entreprise baisse le prix. La fixation du prix est un processus dynamique. Les entreprises changent généralement ses prix initiaux. Il y a plusieurs raisons à l'augmentation ou à la baisse du prix dans le secteur du transport. Voici les raisons principales : le comportement de la concurrence, le désaccord entre la demande et l'offre, l'augmentation des frais.³²

II. 2. 3 Politique de distribution

Il s'agit de trouver la réponse aux questions suivantes : à qui et où les services du transport seront vendus et par quelle façon on peut assurer qu'ils seront offerts sur le bon lieu et au bon moment. Le but principal de la distribution est la satisfaction du client par une manière optimale – l'utilité du lieu et l'utilité du temps. Dans le processus de la distribution du service du transport on peut distinguer les trois types des acteurs – le fournisseur du service du transport, l'intermédiaire et les clients.

La forme la plus favorable de la distribution est traditionnellement considéré la vente directe. Même si cette façon de vendre est pris comme courante, les entreprises cherchent les nouvelles possibilités de la vente, avec le but de la réalisation de la croissance la plus rapide et de l'exploitation la plus efficace de la capacité. La sélection des voies de distribution peut influencer la décision du client. Le choix d'une voie inopportune présente une augmentation considérable des frais de la distribution. Par contre, l'option d'une voie convenable assure à l'entreprise une avantage concurrentielle. Au moment du choix d'un moyen de distribution, il faut résoudre quelques problèmes. Ce sont donc le type et le nombre des intermédiaires, l'envergure des services vendus, la manière d'orienter les moyens, la

³² ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 94 - 101

collaboration entre les membres d'une voie de distribution et la motivation des intermédiaires.³³

II. 2. 4 Politique de promotion

La politique de promotion dite aussi la communication marketing est nécessaire pour communiquer avec les clients et les informer. L'entreprise a besoin d'informer ses clients sur les services offerts, sur sa technologie, son prix et sur son lieu. Le but principal de la communication de marketing est la réduction de la distance entre le service offert et le client. Cette distance peut être minimisée par l'information aux clients des différents services offerts, l'information sur le lieu et le temps de la disposition des services, l'information sur les formes de la vente et la meilleure connaissance du comportement des clients. Les entreprises du transport communiquent avec le marché du transport de plusieurs manières. Parmi les outils les plus importants on trouve la publicité, la promotion des ventes et le public relations.³⁴

II. 2. 5 Facteur humain

Une entreprise qui prend conscience de l'importance du facteur humain pour acquérir et garder ses clients et qui les prend en considération dans le cadre du mix marketing est complètement compétitive. Pour la meilleure compréhension du facteur humain dans le marketing des services du transport, il est important de comprendre les rôles différents des employés. On distingue quatre groupes d'employés : les employés de contact, les employés qui servent, les employés concepteurs et les employés de support. Pour que les salariés puissent contribuer à toutes les activités de marketing de l'entreprise, la présence du marketing interne est nécessaire. Il concerne la bonne préparation de la pratique des employés de l'entreprise avant leur motivation pendant la vente des services aux clients.³⁵

³³ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 103 - 105

³⁴ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 106 - 107

³⁵ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 115 - 118

II. 2. 6 Processus

Les processus par qui les services sont créés et offerts aux clients sont un élément important du mix marketing. Ils comportent les méthodes, les horaires, les mécanismes et les activités utiles au service fourni. Si les processus sont efficaces, l'entreprise gagne un avantage concurrentiel sur le marché en comparaison avec des entreprises moins efficaces. Les processus dépendent de la segmentation du marché, de la mise en œuvre de l'offre et des demandes du client.³⁶

³⁶ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001, page 118

III Caractéristique du marché du transport

Le transport est caractérisé comme une activité liée au déplacement systématique des personnes et des objets matériels avec l'utilisation des moyens de transport différents et de la technologie. Les possibilités offertes pour les passagers et les transporteurs sont inépuisables. La tendance universelle de la demande dans le transport est la vitesse, la sécurité, l'économie. En ce qui concerne le transport des passagers, c'est la demande de la sécurité et la culturalité qui est important. En l'économie le produit du transport ne sont pas les biens corporels mais l'effet utile incorporel – le déplacement. Le besoin de déplacement se forme entre la place de l'existence actuelle des biens ou des personnes et la place où ils doivent ou veulent aller.³⁷ Généralement le transport a une grande influence sur le fonctionnement de toute la société, le développement des régions, des états et des continents et aussi de la disposition de la concentration principale de la population. Il influence l'économie de l'état, le marché international des marchandises, l'environnement et le tourisme.³⁸

Le marché du service du transport peut être caractérisé par une relation entre les activités des sociétés de transport et le comportement des clients.

Il peut être divisé par :

- l'objet du transport (soit le marché du transport des personnes, soit le marché du transport des marchandises)
- l'espace du service du transport (ça peut être le marché local, le marché régional, le marché intérieur et le marché international)
- le degré de la régulation (c'est le marché libéral ou le marché régularisé)
- les conditions de la concurrence (il y a la concurrence parfaite ou imparfaite).³⁹

La croissance du secteur a un impact large sur l'environnement et l'environnement. Ce sont les effets écologiques et sociaux sur les utilisateurs du transport et la société. Le transport est un consommateur principal de l'énergie non renouvelable. Il conduit à la pollution de l'environnement. Il est aussi une source de bruit excessif. Il est rapporté que 60 % de la population urbaine est exposé au bruit. Une partie de cette problématique est la question des

³⁷ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 12 - 14

³⁸ MARYÁŠ, Jaroslav, VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická geografie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006, page 21

³⁹ ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: GradaPublishing, 2001, page 24

vibrations et les conséquences possibles sur les objets de construction et les monuments historiques. Les autres risques liés au transport sont la fréquence des accidents et la croissance du transfert des produits dangereux.⁴⁰

Il y a plusieurs facteurs qui influencent le développement du secteur du transport. L'imposition du nouveau règlement mondial a une grande influence sur le développement et l'aménagement du transport. En Europe c'est la question de la dynamique du transfert en direction l'ouest – l'est – le périphérique. Ce sont des aspects politiques. Le problème de la vue économique est qu'on attend une expansion du secteur du transport. Mais il y a des éléments qui influencent – la capacité limitée de l'infrastructure de transport, les frais et les conséquences sur l'environnement. Les restrictions écologiques influencent le développement du transport dans le domaine des frais de construction et du prolongement des itinéraires (il est nécessaire de construire des tunnels et des murs antibruit). En ce qui concerne les investissements du transport, ils augmentent toujours. L'idée principale est qu'ils soient remboursés par les demandeurs. Ce qui peut encore compliquer le transport c'est la migration. Concrètement la migration socio-ethnique qui demande des contrôles administratifs à la frontière.⁴¹

Ce qui est encore important dans le marché du transport ce sont les critères du choix du moyen du transport. Le voyageur se décide parmi les plusieurs transporteurs et parmi plusieurs moyens de transport. Il prend en considération le temps du transfert, la fiabilité, la sécurité, le prix, la culture de voyage, le service complémentaire et l'information.⁴²

En transport il est encore attendu que compte tenu du niveau de vie croissant, les gens se rendront compte de la valeur du temps et ils augmenteront leurs demandes sur le transport et la qualité. La mobilité augmentera autant que les demandes sur la capacité du transport et des services. Les frais directs seront compensés par la croissance des impôts et des taxes pour les utilisateurs de l'infrastructure du transport. Le rôle important entraînera l'augmentation des réseaux de télécommunication. De ces critères résulte qu'il faut exprimer les buts et les principes de la politique de transport européenne. Il faut aussi définir la stratégie qui caractérisera le système des réseaux du transport dans le niveau européen,

⁴⁰ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 18 - 19

⁴¹ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 23 - 26

⁴² ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 55

régional et national et les conditions de la circulation sur ces réseaux. Le but d'assurer la qualité de la vie satisfaisante pour la population générale.⁴³

III. 1 Politique européenne du marché du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire se caractérise par les certaines spécificités qui influent sur l'organisation de la branche de chemin de fer. Parmi ces spécificités comptent principalement les frais pour l'infrastructure ferroviaire et l'environnement technologique et logistique. De ces spécificités par lesquelles le transport ferroviaire est caractérisé résulte l'aménagement de chemin de fer comme la branche du monopole naturel. L'autre différenciation du transport ferroviaire en comparaison avec les autres types de transport est sa bonne position sur le plan écologique. Le chemin de fer produit une quantité des polluants considérablement faible. Le transport ferroviaire est considéré aussi comme le mode de transport sûr puisqu'il présente un taux de nombre d'accidents moins grand.⁴⁴

Dès le début de son existence, le chemin de fer participe au développement de l'économie et de l'emploi. Il apporte le travail pour beaucoup de gens, suscite le progrès technique et participe à l'expansion du commerce international.

Le transport présente des caractéristiques positives : le taux d'accidents bas et la sécurité en résultant, le service rapide et régulier, la capacité de transporter une grande quantité de charge et de personnes et le service respectueux de l'environnement sur les voies électrifiées.⁴⁵ Le grand inconvénient du transport ferroviaire est son accessibilité limitée. Elle est donnée par le caractère de ce type du transport et au fil des années elle s'aggrave par l'arrêt du service sur de nombre des voies. Les autres inconvénients ont un rapport avec l'état de l'infrastructure dans les pays concernés. C'est le caractère désuet des éléments variables ou l'incompatibilité avec l'environnement.

Au 20^{ème} siècle le transport routier commence d'être un grand concurrent du chemin de fer. Dans l'autre moment c'est le transport aérien qui concurrence le transport

⁴³ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 43 - 44

⁴⁴ KVIZDA, Martin. *Konkurenceschopnost železniční dopravy – problém ekonomický a ekologický*. [en ligne]. Page consulté le 10/3/02015. Disponible sur : <http://railway.econ.muni.cz/language/cs/2008/konkurenceschopnost-zeleznicni-dopravy-problemekonomicky-a-ekologicky>

⁴⁵ GERONDEAU, Christian. *Transport in Europe*, Artech House, 1997, p. 41 - 42

ferroviaire pour les longues distances. Dans les dernières années il y a des efforts évidents de la renaissance et l'innovation du transport ferroviaire.⁴⁶

Quel est le point de vue et que fait l'Union Européenne sur le marché du transport ferroviaire ? On évaluera les cibles et les instruments de la politique européenne du transport du chemin de fer.

À la différence des autres zones du monde, l'Union Européenne dispose d'un réseau ferré vaste et fonctionnel. Depuis la période de l'expansion du transport routier les investissements dans le transport ferroviaire ralentissent. Aujourd'hui leur développement est à peu près de 50 % plus petit que le développement du transport routier.⁴⁷

La politique européenne du transport ferroviaire est formulée dans le cadre large de la politique européenne du transport. Elle était décrite en 2001 dans le document stratégique Le livre blanc sur le transport. Dans ce présente la politique de l'Union Européenne dans le domaine du transport. En ce qui concerne le chemin de fer sont soulignées ses préférences écologiques et le chemin de fer est pris comme le moyen de transport préféré. La Commission européenne argumente que le transport ferroviaire mérite d'être soutenu. Le but était la revitalisation du chemin de fer en Europe. Pour l'accomplissement de ce but elle aidera au soutien des investissements d'infrastructure, soutiendra l'ouverture du marché ferroviaire et la donnera la garantie des conditions égales aux autres modes particuliers du transport.

La politique européenne du transport mentionne que sur le marché européen du transport arrive la croissance inégale parmi les modes du transport. Concrètement il y a la croissance forte du transport routier et la diminution relative du transport ferroviaire. Cette tendance produit entre autre les dommages sur l'environnement. La stratégie de la politique européenne du transport s'efforce de créer l'équilibre entre des modes particuliers et de renforcer le rôle du chemin de fer.

L'investissement dans l'infrastructure ferroviaire est prioritaire pour la construction des couloirs internationaux et des voies à grande vitesse. Le transport ferroviaire offre ses services pour le prix au-dessous du niveau des frais pour qu'il soit capable de créer

⁴⁶ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 108 - 111

⁴⁷ SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova Univerzita Brno, 2006, page 5 - 8

la concurrence. Les chemins de fer sont en permanence à perte. C'est l'état qui contribue sur ses couvertures.⁴⁸

Selon l'Union Européenne, le transport ferroviaire a un potentiel considérable. Pour que ce potentiel soit utilisé il faut, selon la politique européenne du transport, libéraliser le marché du transport, optimiser l'utilisation de l'infrastructure de chemin de fer et moderniser des services. Le meilleur remède pour la commission européenne est l'introduction de la concurrence.⁴⁹

III. 2 Libéralisation du transport ferroviaire

La libéralisation signifie la restriction de l'intervention des corps constitués (le gouvernement, la banque centrale) sur le développement de l'économie. C'est donc la libéralisation du marché par l'intermédiaire de l'enlèvement des limitations nationales qui empêchent l'accès vers les marchés étrangers. La libéralisation ouvrira les marchés ou est encore un ou un peu des transporteurs et elle augmentera leur compétitivité.

La libéralisation découle des plusieurs problèmes. Le plus grand est que dans la majorité des pays européens arrive la nationalisation de ce type du transport. De cette façon sont formés des grands monopoles qui réagissent difficilement sur les innovations de chemin de fer.⁵⁰ Dans le secteur du transport ferroviaire, il y a un problème de compétitivité en comparaison avec les autres modes du transport.

Il y a deux modes possibles en permettant la libéralisation du marché ferroviaire :

- la concurrence sur le marché : le réseau est ouvert à la concurrence. Il y a plusieurs sociétés (des publiques et des privées) qui peuvent avoir les mêmes droits et règles et qui utilisent le même réseau. Le consommateur voit la concurrence et il peut faire le choix.

- la concurrence pour le marché : pour obtenir le marché, il y a une compétition ouverte. L'État ou la région fait une offre et puis il choisit le transporteur.

⁴⁸ TOMEŠ, Zdeněk, *Evropská železniční politika pohledem ekonomů*. [en ligne]. Page consulté le 10/3/2015. Disponible sur : http://www.researchgate.net/publication/228809130_EVROPSK_ELEZNIN_POLITIKA_POHLEDEM_EKONOMAMA

⁴⁹ SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova Univerzita Brno, 2006, page 10

⁵⁰ TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T., *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006, page 67 - 72

Ces deux modes peuvent coexister selon les segments de marché mais pas selon les mêmes dessertes. Ils ne sont pas exclusifs.⁵¹

La directive au développement des chemins de fer communautaires pour ouvrir du réseau ferroviaire à la concurrence est possible par deux dispositions. La première, est la séparation entre le service ferroviaire et le réseau et puis elle cherche des conséquences logiques de cette séparation. Ça veut dire que la route peut être utilisée par les plusieurs usagers et que les avions sont contrôlés par des plusieurs ingénieurs, donc le chemin de fer doit pouvoir être contrôlé comme un avion et utilisé comme une route. « La voie ferrée est comme une autoroute à une voie contrôlée par un contrôleur aérien... »⁵² Concernant la libéralisation, l'Union Européenne a préparé les paquets ferroviaires. Les paquets sont l'ensemble des directives en justifiant des raisons stratégiques et tactiques et en précisant les services dans le secteur ferroviaire comme le cabotage, le fret, le transport international. Au total il y a quatre paquets ferroviaires.

Le premier paquet vient de l'année 2001. Sa partie composante est la directive qui règle la section comptable de l'infrastructure ferroviaire des services attribués sur les chemins de fer. Cette mesure assure le milieu concurrentiel sur le réseau ferroviaire et permet l'accès sur le marché aux nouveaux transporteurs. En même temps elle suppose la gestion de l'infrastructure autonome et plus transparente. L'autre directive en faisant la partie du paquet règle que le nouveau transporteur doit avoir une licence pour l'exploitation du transport du chemin de fer, pour avoir l'accès sur le marché.

Le deuxième paquet de l'année 2004 impose principalement l'unification de réseau ferroviaire européen et les éléments de sécurité. La directive donne les hautes normes de sécurité dans le cadre des lignes à grande vitesse et aussi les lignes conventionnelles ferroviaires. Et aussi, en 2004 elle installe une organisation qui contrôle le respect de ces normes. C'est l'organisation European Railway Agency. Les autres directives actualisent des prescriptions juridiques de telle manière que l'unification du réseau ferroviaire sera possible et assure l'exploitation facile à travers des frontières des états particuliers. Une autre directive met en place le cabotage total, alors l'accès libre sur le marché dans le cadre du transport de marchandises ferroviaire.

⁵¹ SÉNAT, *La libéralisation des transports ferroviaire dans l'Union Européenne*. [en ligne]. Page consulté le 10/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-2202.html>

⁵²SÉNAT, *La libéralisation des transports ferroviaire dans l'Union Européenne*. [en ligne]. Page consulté le 11/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-2203.html>

Le troisième paquet traite de la libéralisation du transport de voyageurs international. Il contient la prescription des droits et des obligations des voyageurs. C'est par exemple les compensations des prix de transport en cas du long retard des trains, l'accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite etc. Le paquet demande aussi le certificat des conducteurs de locomotive qui manœuvrent les wagons dans le cadre des réseaux ferroviaires européens.

Le quatrième paquet a été proposé en janvier 2013 et il veut avancer dans le processus de la libéralisation complète des chemins de fer intérieurs. Il va contenir la prescription et les directives traitant la protection des employés et les relations entre les transporteurs et les administrateurs de l'infrastructure. Ce paquet doit être ratifié par Conseil de l'Union Européenne, le vote final est prévu en 2015.⁵³

Quels sont les résultats de la libéralisation du chemin de fer européen? Dans quelques états (ex. : la Grande-Bretagne, la Suède, les Pays-Bas) arrive le service organisationnel complet des activités. Il y a des contrats particuliers avec chaque transporteur sur l'utilisation des voies qui empêche de faire la discrimination. Les autres pays changent seulement leur système comptable pas le système d'organisation de l'infrastructure ou de l'exploitation du transport. Il y a aussi des cas particuliers dans le cadre de la libéralisation ou on trouve la Finlande, la Slovénie, la France et la République Tchèque.⁵⁴ Des derniers deux pays on parlera dans les chapitres suivants qui caractériseront leur transport ferroviaire plus précisément.

⁵³ SÉNAT, *La libéralisation des transports ferroviaire dans l'Union Européenne*. [en ligne]. Page consulté le 17/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-2204.html>

⁵⁴ CALTHROP, E., LUDEWIG, J., *Reforming Europe's railways*. Brussels : CER, 2005, page 17-19

IV Transport ferroviaire en France

Le système ferroviaire français est de la même façon que son paysage très spécifique. Le transporteur principal des services au marché du transport ferroviaire qui aussi exploite le réseau est la Société nationale des chemins de fer française (SNCF) qui est pour le réseau national ferré un monopole légal. Le statut de la SNCF est redéfini par la loi LOTI⁵⁵ qui organise des services publics de transport en France. Elle est publiée le 30 décembre 1982 et elle garantit la situation légale du monopole de la SNCF. La SNCF est la propriétaire du réseau ferré national dont elle fait l'exploitation et la maintenance. En 1997, la société ferroviaire nationale a été transférée en propriété à la société Réseau ferré de France (RFF) et il y a la division de l'exploitation des services du transport et des activités dans le domaine de l'infrastructure. La création de RFF avait pour but de désendetter la SNCF et de préparer l'arrivée de la concurrence sur le réseau national.⁵⁶

Pendant les deux dernières décennies il y a une augmentation importante du transport ferroviaire de voyageurs intérieur en France. En 2000, il y a 8 % de tous les voyageurs transportés par les trains, en 2008 c'est déjà plus de 10 %. Cette augmentation est causée principalement par le développement de la ligne à grande vitesse (LGV). Pendant qu'en 1980 seulement 10 % des passagers de SNCF exploitèrent les trains à grande vitesse (TGV), en 2010 la participation des voyageurs est environs 75 %.⁵⁷ Du nombre de passagers de la Société nationale des chemins de fer française on parlera plus précisément dans le sous-chapitre 9. La longueur totale du réseau ferroviaire française est de 29 273 km.⁵⁸

IV. 1 Monopole de la SNCF

Comme on a déjà mentionné, SNCF est une entreprise française nationale de transport ferroviaire. Selon les données de l'année 2005, la SNCF se trouve parmi les sociétés

⁵⁵ Loi d'orientation des transports intérieurs

⁵⁶ BŘEZINOVÁ, Michaela, *Zabezpečení vybraných veřejných služeb ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2007, page 46

⁵⁷ REVIAL, Thomas, *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 12/3/2015. Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000432/0000.pdf>, page 26

⁵⁸ EUROSTAT, *Longueur totale des voies ferroviaires*. [en ligne]. Page consulté le 12/3/2015. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=ttr00003&plugin=1>

ferroviaires les plus importantes en Europe. Elle est aussi un des plus grands employeurs en France.⁵⁹

La SNCF comprend cinq divisions en offrant des services différents :

- SNCF INFRA qui dirige le réseau ferroviaire et les activités concernées de l'ingénierie ferroviaire

- SNCF PROXIMITÉ qui sert le transport régional, interurbain et municipal. Sa partie intégrante sont les trains TER, Transilien (les trains assurent le transport à Paris) et Intercité.

- SNCF VOYAGES en assurant le transport à grande vitesse.

- SNCF LOGISTICS est spécialisé dans le transport à distance et la logistique des marchandises.

- SNCF GARE ET CONNEXIONS prend la gestion et le développement des 3000 gares de voyageurs.⁶⁰

Comment elle s'est formée? Un siècle après l'ouverture de la première ligne ferroviaire en France, les trains commencent d'être en vedette parmi les autres types du transport et ils assurent le développement économique du pays. Mais il y a encore un problème qui n'aide pas à ce développement, ce sont des sociétés ferroviaires françaises qui ont toujours des budgets déficitaires. C'est pourquoi le Parlement français créait une solution – la nationalisation des chemins de fer français. Par le décret légal le contrat pour la création de la SNCF a été ratifié. Les cinq entreprises ferroviaires principales ont été unifiées par un seul réseau, sous la responsabilité de l'État pour 45 ans. La naissance officielle de SNCF date du 1 janvier 1938.

Depuis l'entrée à l'Union Européenne, c'est aussi elle qui décide de la problématique du transport ferroviaire. L'Union Européenne est la force de propulsion vers l'ouverture du marché à la concurrence. Jusqu'au 1997, la SNCF a été une seule entreprise ferroviaire sur le marché du transport français. Après la poussée de l'UE, il y a la création de Réseau Ferré de France (RFF) pour le renouvellement du chemin de fer. Son but est la planification du développement de l'infrastructure du transport ferroviaire en France. SNCF

⁵⁹ BŘEZINOVÁ, Michaela, *Zabezpečení vybraných veřejných služeb ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2007, page 46

⁶⁰ SNCF, *Un groupe 5 branches*. [en ligne]. Page consulté le 17/3/2015. Disponible sur : <http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/un-groupe-de-service>

reste toujours l'intermédiaire du service et de la maintenance du réseau ferroviaire. Dans ce point arrive des controverses entre SNCF et RFF.⁶¹

Le 13 décembre 2009, avec la libéralisation des services de transport internationaux, les lignes internationales de SNCF étaient ouvertes à la concurrence. Donc à l'exception des services internationaux avec cabotage le droit français dispose, que l'ensemble des services de transport chemin de fer de personnes est conventionné avec la SNCF. C'est la raison pour laquelle on dit que la France fait plutôt un quasi-monopole. Le cabotage est la possibilité des fournisseurs des services internationaux de réaliser aussi des dessertes intérieures dans les routes sur le territoire national. Il ne peut pas contourner le monopole de SNCF, donc il faut vérifier si les services restent bien pour les trajets internationaux même il ne peut pas faire aucune atteinte à l'équilibre économique. Il existe la loi, consacré par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), pour contrôler que le but principal du service est bien le transfert international. En cas de la violation, le ministre des transports peut supprimer les dessertes intérieures.⁶²

«Le transport international de voyageurs reste aujourd'hui quasi-exclusivement réalisé par des accords de coopération ou filiales entre la SNCF et les opérateurs historiques des autres pays européens. Toutefois, l'ouverture à la concurrence s'est concrétisée en décembre 2011 par l'arrivée du premier nouvel entrant : Thelo.»⁶³

Thelo, c'est une compagnie qui propose des trains de nuit entre la France et l'Italie, plus précisément, c'est la liaison de Paris-Milan-Venise. Son offre est conviviale, confortable et économique. Thelo propose sauf un prix attractif (à partir de 35 euros seulement), la possibilité de l'économie du temps et d'une nuit d'hôtel car on arrive à destination le matin. Un départ de Paris et de Venise est proposé chaque jour. Les passagers peuvent choisir parmi trois niveaux de confort à bord. Soit un compartiment avec six ou avec quatre couchettes, soit une cabine pour 1 à 3 voyageurs avec un lavabo. Ce système qui nous permet de gagner une journée entière et réduire la fatigue du voyage fait sans doute une concurrence intéressante aux trains de SNCF.⁶⁴

⁶¹ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 19 - 24

⁶² ARAF, *Les services internationaux de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 13/3/2015. Disponible sur : <http://regulation-ferroviaire.fr/grands-dossiers/les-services-internationaux-de-voyageurs/>

⁶³ ARAF, *Les services internationaux de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 13/3/2015. Disponible sur : <http://regulation-ferroviaire.fr/grands-dossiers/les-services-internationaux-de-voyageurs/>

⁶⁴ TRANSDEV, *Naissance du 1er opérateur ferroviaire privé en France de transport de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 13/3/2015. Disponible sur : <http://www.transdev.com/fr/media/communiqués-de-presse/naissance-1er-operateur-ferroviaire-prive.htm>

Les autres compagnies qui ont la possibilité de fournir son service sur le réseau française sont :

- Thalys : le service utilisé par SNCF et La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) entre la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne
- Lyria : le service utilisé par SNCF et Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
- Aleo : le service utilisé par SNCF et la Deutsche Bahn (DB) entre la France et l'Allemagne
- Elipsos : le service utilisé par SNCF et le Réseau national des chemins de fer espagnols (RENFE)
- le service entre la France et Londres est exploité par Eurostar⁶⁵

IV. 2 Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France est le propriétaire de l'infrastructure ferroviaire française qu'elle dirige. Les activités du RFF peuvent être divisées dans cinq domaines. La première est le service et l'administration du réseau ferroviaire. La gestion du transport et l'administration du réseau est assurés par la SNCF qui fait ces activités sur le compte de RFF et qui est grâce à cette activité rémunérée. La fonction de RFF est la détermination des buts fondamentaux et des principes.

Le deuxième domaine d'intérêt est l'organisation du transport ferroviaire. Il y a les trois buts principaux : élever la rentabilité des chemins de fer, satisfaire la demande des autres types du transport, comme les lignes à distance ou les voies régionales et assurer le nouvel accès auprès du réseau ferroviaire transeuropéen.

La troisième mission du RFF est d'exploiter et de développer le réseau ferroviaire. RFF est responsable de la conception du financement et de l'implémentation des projets d'investissement dans le cadre du réseau ferroviaire national.

Le quatrième domaine est le soin du patrimoine acquis qui est vraiment étendu et qui influence le développement des territoires particuliers.⁶⁶

⁶⁵ ARAF, *Le transport de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 13/3/2015. Disponible sur : <http://regulation-ferroviaire.fr/grands-dossiers/les-services-internationaux-de-voyageurs/>

⁶⁶ BŘEZINOVÁ, Michaela, *Zabezpečení vybraných veřejných služeb ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2007, page 45 - 46

La dernière mission du RFF est la direction de la dette que le RFF a pris de la SNCF et qui fait en ce moment 36,78 milliard d'euros.⁶⁷

IV. 3 Ligne à grande vitesse

La France est une innovatrice des lignes à grande vitesse (LGV) en Europe. La création du réseau de lignes à grande vitesse conduit à réduire les dessertes longue distance sur le réseau classique. La première ligne, qui est la plus vieille en Europe et la plus longue en France, relie Paris et Lyon sur la voie Sud-Est. Elle a été ouverte en 1984, sa longueur est 538 km et la vitesse maximale est 270 km/h. L'autre voie importante pour le réseau français continental est la ligne LGV Atlantique qui dessert l'ouest du pays (Le Mans - Rennes, Tours - Bordeaux) à partir de la gare Paris Montparnasse. Cette ligne transporte chaque jour 40 000 voyageurs.⁶⁸ Sur cette voie en 1990 a été établi le record de vitesse mondial avec la rapidité du 515,3 km/h. Ce record a été dépassé que le 3 avril 2007 avec la vitesse 574,8 km/h sur la voie Paris - Baudrecourt. Le rapport qui est important du point de vue du transfert de voyageurs international est LGV Nord (Paris – Lille – Calais). Cette voie permet le voyage jusqu'à Calais et ensuite par le tunnel sous la Manche relie la Grande-Bretagne avec l'Europe continentale. LGV Rhin-Rhône est importante parce que c'est la première ligne à grande vitesse qui ne relie pas primordialement la destination avec Paris. La ligne sert la partie sud de la France de l'Est (Lyon – Dijon – Mulhouse). La longueur générale de LGV en France (2037 km) et le nombre de passagers transportés par an (114 395 000) fait que la ligne à grande vitesse française est la plus importante en Europe.⁶⁹ Il y a toujours des projets et des travaux pour la construction des nouvelles lignes.

⁶⁷ RFF, *Résultats financiers 2014 et trajectoire budgétaire 2015*. [en ligne]. Page consulté le 17/3/2015. Disponible sur : <http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/presentation-des-resultats-financiers-2014-de-rff-et-premiere-trajectoire-budgetaire-de-sncf-reseau-10834>

⁶⁸ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE, *Vysokorychlostní tratě - Francie*. [en ligne]. Page consulté le 14/3/2015. Disponible sur : <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trate-francie/>

⁶⁹ FINANČNÍ NOVINY, *Rychlovlaky TGV křižují francouzskou krajinu už tři desetiletí*. [en ligne]. Page consulté le 14/3/2015. Disponible sur : <http://www.financninoviny.cz/zajimavosti/zpravy/rychlovlaky-tgv-krizujifrancouzskou-krajinu-uz-tridesetileti/689739>

Tableau 3 : Lignes à grande vitesse en France

Voie	Ligne	Construction	Longueur (km)
LGV Atlantique	Paris – Le Mans – Tours	1990	282
LGV Bretagne – Pays de la Loire	Le Mans – Rennes	2017	182
LGV Est	Paris – Nancy – Strasbourg	2016	461
LGV Nord	Paris – Lille – Calais	1993	333
LGV Méditerranée	Valence – Nîmes, Marseille	2001	251
LGV Perpignan – Figueres	Perpignan – Figueres	2010	44
LGV Provence –Alpes Côte d’Azur	Marseille – Nice	2023	180
LGV Rhône-Alpes	Lyon – Valence	1994	115
LGV Rhin-Rhône	Lyon – Dijon – Mulhouse	2011	190
LGV Sud-Est	Paris – Lyon	1984	538
LGV Sud Europe Atlantique	Tours - Bordeaux	2017	279

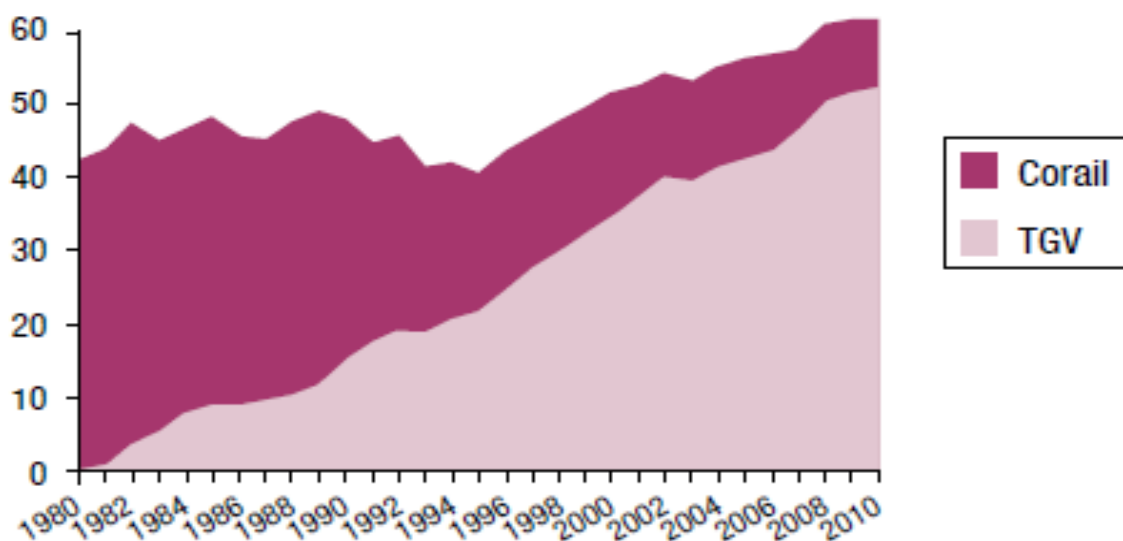
Source : *Réseau Ferré de France (2014), l’adaptation propre*

Sur les voies de LGV circule principalement les trains à grande vitesse (TGV) qui sont exercés par le transporteur français national la SNCF. Sur cette ligne il n’y a pas le service mixte (les autres trains qu’à grande vitesse) comme en Allemagne, par exemple. TGV fait une concurrence du transport routier mais aussi aérien. Le transporteur d’Eurostar a liquidé complètement le transport aérien entre Bruxelles et Paris et sur la ligne Londres – Paris il transporte presque 80 % des voyageurs.⁷⁰ Le TGV atteint régulièrement la vitesse de 320 km/h, il transfère chaque année des millions des passagers qui l’ont choisi pour sa fiabilité, sa sécurité et sa tranquillité et il nous offre 230 destinations.⁷¹ La construction des LGV et le développement du TGV ont refait l’organisation des services de chemin de fer à longue distance. En 1980 l’intégralité de ce service était assurée par des trains Corail, il est désormais exécuté principalement en TGV. Le déplacement en Corail a très intensément diminué et aujourd’hui la majorité du transport ferroviaire de voyageurs représente le service TGV.

⁷⁰ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE, *Vysokorychlostní tratě - Francie*. [en ligne]. Page consulté le 14/3/2015. Disponible sur : <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trate-francie/>

⁷¹ SNCF, *Réseau TGV*. [en ligne]. Page consulté le 14/3/2015. Disponible sur : <http://www.sncf.com/fr/trains/tgv/reseau>

Graphique 1 : Volume de transport ferroviaire de voyageurs longue distance entre 1980 et 2010 (en milliards de voyageurs/km)



Source : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/>

Il y a le souci de la protection de l'environnement, pour chaque construction de ligne nouvelle. Premièrement, un travail de négociation a été effectué avec des associations et avec les riverains pour placer la ligne nouvelle le mieux possible dans la région. La ligne nouvelle est construite avec le respect du milieu naturel, patrimoine culturel et à zone habitée. Les travaux de nouvelle ligne permettent de limiter les vibrations et le bruit et d'éviter la poussière. Le dépassement de chaque cours d'eau est étudié pour juger l'impact de la ligne. Certains ponts ou viaducs sont construits pour laisser passer l'eau sans la pollution. Un projet paysager permet de limiter de l'effet visuel pour ne pas casser l'harmonie du pays.⁷² « La LGV, témoignage de l'excellence française... et du souci environnemental. »⁷³

IV. 4 Libéralisation

La première démarche qui s'est passée en France pour la mise en œuvre de la libéralisation est la séparation entre l'exploitation et le réseau des services ferroviaires. Cette séparation a été réglée en 1997. Le réseau est aujourd'hui géré par le Réseau Ferré de France (RFF) et l'exploitation par la SNCF. Mais, il y a obligation que la SNCF travaille toujours avec le RFF. RFF est le seul fournisseur de service d'accès au réseau pour la SNCF au contraire, la Société Nationale des chemins de fer français est le client et le fournisseur

⁷² MIRVILLE, Philippe, *TGV Est de la Crampton à la grande vitesse*. Timée-Éditions. 2007, page 78 - 79

⁷³ MIRVILLE, Philippe, *TGV Est de la Crampton à la grande vitesse*. Timée-Éditions. 2007, page 78

subordonné de Réseau Ferré de France. Il y a en même temps la division institutionnelle et une imbrication fonctionnelle entre ces deux institutions.⁷⁴

Comme on a déjà mentionné, la SNCF dispose d'une situation de monopole. La défense légale pour l'utilisation des services de transport intérieur lui est assurée par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Pour la mise en œuvre de la libération, il y a une modification nécessaire de la LOTI. Il faut que l'article de la LOTI détermine le sujet de l'établissement SNCF ainsi : « L'établissement a pour objet d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ».⁷⁵

Comment ça se passe avec la libéralisation en France ? L'entraînement du transport ferroviaire française à la libéralisation n'est pas facile. Il y a toujours des obstacles techniques et juridiques. La France présente une concurrence faible en ce qui concerne le nombre d'opérateurs extérieurs, de l'évolution de la part modale du chemin de fer ou de la mesure de la dynamique d'ouverture du marché, alors que les autres services ferroviaires des états membres de l'Union Européenne sont déjà ouverts à la concurrence. La France veut aussi bien préparer ses participants du secteur à l'ouverture à la concurrence et les disposer aux changements qu'elle va produire.⁷⁶ D'abord il faut préparer les chemins de fer français à la libéralisation. C'est mieux de voir les résultats et après libéraliser sinon le système peut s'écrouler. Pour que le processus puisse commencer, le gouvernement français veut refaire le système ferroviaire et préparer la SNCF à la concurrence sur le transport de passagers. Il veut moderniser la position des cheminots et lancer une règle pour que tous les cheminots soient égaux. Ils sont capables de faire des grèves pour ralentir une évolution qui est nécessaire. En exemple sur la libéralisation de fret, les 200 cheminots ont bloqué le premier train sur la voie, pour s'opposer à cette concurrence.⁷⁷ L'unification entre le RFF et la SNCF peut chasser des nouveaux entrants. L'autre pas pour être préparé à la libéralisation selon Bruxelles est la séparation des fonctions de gestionnaire d'infrastructure et d'opérateur. La façon dont le gouvernement français va la faire est toujours à la discussion car la rupture du rattachement de RFF à la SNCF pose le problème de la dette du secteur ferroviaire. À la différence de l'Allemagne ou de l'Italie, la France fait partie des derniers pays européens qui n'a pas

⁷⁴ SÉNAT, *La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union Européenne*, [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-22011.html>

⁷⁵ L'article 18 de la LOTI

⁷⁶ REVIAL, Thomas, *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs*. [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000432/0000.pdf>, page 57 - 59

⁷⁷ LA FONDATION IFRAP: *L'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence*. [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.ifrap.org/agriculture-et-energie/louverture-du-transport-ferroviaire-la-concurrence>

libéralisé le transport ferroviaire de voyageurs. Bruxelles a mis la date limite pour l'ouverture du marché de chemin de fer. Selon le ministre des transports Frédéric Cuvillier, cette date sera respectée mais la SNCF doit être bien préparée à la concurrence et c'est donc la raison pour laquelle le marché sera ouvert et la libéralisation va se mettre en place au dernier moment, donc en 2019.⁷⁸ La France n'a appliqué que le strict minimal et nécessaire comme défini par l'Union Européenne. C'est donc l'ouverture du transport ferroviaire international avec la possibilité de cabotage. Le transport de chemin de fer intérieur n'est pas encore ouvert et il y a toujours le monopole de la SNCF.⁷⁹

Si le marché ferroviaire intérieur s'ouvre à la concurrence, les quatre conséquences majeures peuvent être provoquées : la péréquation, les sillons, la réponse commerciale et la renégociation des charges. En cas de la péréquation, les opérateurs étrangers s'intéressent principalement à la ligne exceptionnelle et attractive. Si la SNCF ne maintient pas cette ligne qui lui permet de tenir l'équilibre financier, elle n'aura pas les moyens pour financer les lignes à pertes. La ligne la plus voulue par la concurrence est celle du Nord-Sud. Sillon, ça veut dire que le trajet d'un train se fait sur la ligne donnée et dans un temps donné. Le problème avec des sillons est qu'ils donnent la raison à paiement. Même si les sillons sont attribués par le RFF, il sous-traite la prestation avec la SNCF. C'est la source de des obstacles techniques, juridiques et pratiques. En ce qui concerne des réponses commerciales, il faut que la SNCF mette en place la conquête des marchés européens avec sa technologie de TGV et renouvelle des pratiques commerciales. Et finalement, la SNCF peut demander à l'État des aménagements de charges comme par exemple les charges sociales au titre du régime de retraite.⁸⁰

⁷⁸ LA TRIBUNE: *Le monopole de la SNCF en France sera préservé jusqu'en 2019*. [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20121030trib000728027/le-monopole-de-la-sncf-en-france-sera-preserve-jusqu-en-2019.html>

⁷⁹ LA FONDATION IFRAP: *L'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence*. [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.ifrap.org/agriculture-et-energie/louverture-du-transport-ferroviaire-la-concurrence>

⁸⁰ *La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union Européenne*, [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-22013.html>

IV. 5 Régionalisation du transport ferroviaire

Les lois de décentralisation et LOTI ont ouvert la voie vers la régionalisation du transport ferroviaire. Avant l'acceptation de la LOTI, la Société nationale des chemins de fer français a eu des compétences pour l'assurance des services du transport publics sans l'impact de l'État. Mais la SNCF combat avec le déficit financier, la diminution des subventions de l'État et elle n'a pas les ressources nécessaires pour la modernisation ni la conservation du niveau des services attribués. À cette période, la SNCF ferme quelques lignes régionales et elle menace les bus déterminés dans le cadre de la politique régionale dans le domaine de l'emploi. Le processus de la régionalisation commence en 1982 et les régions disposent des nouvelles compétences transférées de l'État. Elles peuvent passer le contrat avec la SNCF en ce qui concerne des subventions financiers pour les chemins de fer français avec le but d'améliorer l'offre des services du transport. Depuis le milieu des années 80, toutes les régions ont accepté le symbole commun des trains régionaux TER⁸¹, qui est le symbole du partenariat entre la SNCF et les régions.

Néanmoins, les rapports financiers entre les régions et la société ne sont pas transparents, les rentrées financières diminuent et les estimations d'étendue des services attribués sont imprécises. Donc, c'est la raison de l'acceptation de la nouvelle réforme.

La réforme est un peu une expérimentation, qui est faite dans 7 des 26 régions françaises. En 1997, les régions prennent l'organisation du transport ferroviaire régional et elles décident de l'offre des services et de leur qualité. Les régions gagnent les subventions de l'État pour le financement de marchés des services et pour la maintenance du parc de voiture. On peut remarquer le changement en comparaison avec la période précédente, quand les subventions de l'État ont été prises par la SNCF. Aujourd'hui, les régions passent des contrats avec la SNCF où sont bien déterminés les obligations et le mode de financement.

Les résultats de cette expérimentation sont convaincants. Il y a une augmentation de 12 % du trafic régional dans les régions où l'essai a été réalisé. Le 13 décembre 2000, L'État accepte La loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain (SRU) qui élargit la régionalisation à toutes les régions de la France. En même temps, les compétences des conseils régionaux sont renforcées avec l'entrée en vigueur au premier janvier 2002. Les régions prennent le rôle de l'État dans le domaine de l'organisation des liaisons du transport,

⁸¹ Transport express régional

de la tarification des services, du soin de leur qualité comme par exemple l'information aux clients.

La régionalisation des services du transport ferroviaire suppose le déplacement des moyens financiers vers les régions. Chaque région obtient alors les subventions pour la compensation des frais. Ces subventions sont utilisées pour l'exploitation des services, le renouvellement et la modernisation des matières et pour l'équilibrage des pertes résultant de tarifs sociaux. La liberté des régions est considérablement limitée en cas dans la fixation de la tarification des services de transport. Les prix régionaux doivent être compatibles avec les tarifs sociaux définis par l'État.⁸²

IV. 6 Relation entre la SNCF et l'État

Le rôle de l'État est dans le cadre du secteur ferroviaire français essentiel. L'État possède 100% des actions de la SNCF et de RFF, il gère son équilibre financier et il leur paie des cotisations différentes. Il est un actionnaire unique de SNCF qui lui fixe les orientations et à qui elle doit rendre des comptes. L'État occupe la fonction de régulateur : il assure l'égalité des accès sur le marché ferroviaire par la régulation des tarifs. Il décide aussi de l'organisation et de l'agrandissement du réseau ferroviaire, il ratifie des grands projets, il dirige leur réalisation et il contrôle les règles de sécurité. Il a encore une position principale sur la maintenance des chemins de fer.

Le gouvernement français prend des mesures pour l'amélioration de l'état actuel du système national français des chemins de fer qui ne fonctionne pas bien. C'est donc l'État qui est le stratège, qui amène la politique du transport, qui fait des projets de la maintenance durable du transport ferroviaire, alors c'est son pouvoir d'améliorer de l'efficacité générale du secteur. Le problème principale du système français est qu'il est trop compliqué, embrouillé et il y a nombre d'acteurs. Les employés de SNCF ne sont pas contents avec les conditions de travail en étant dans le cadre du secteur ferroviaire. Ces relations compliquées qui sont caractéristiques dans ce domaine doivent être changées et il faut agir vite. La politique du

⁸² CLUB IDÉES NATION, *La régionalisation des transports ferroviaires: un exemple pour l'approfondissement de la décentralisation?*. [en ligne]. Page consulté le 17/3/2015. Disponible sur : <http://clubideesnation.fr/2010/12/04/la-regionalisation-des-transports-ferroviaires-un-exemple-pour-lapprofondissement-de-la-decentralisation/>

secteur est défini par le Parlement et c'est sa compétence de faciliter la structuration du secteur du transport ferroviaire français.⁸³

La société et l'État ont des liaisons trop étroites. Ce n'est pas donné seulement par la structure de la société publique mais aussi par l'allocation financière forte que l'État a donné à la société dans le passé. Dans ce rapport, il y a un document important, c'est Le Pacte de modernisation qui a été ratifié entre l'État et la société en 1996. Il comporte des mesures qui mènent à l'amélioration de la situation financière de la société. Dans ce pacte l'État s'engage à fournir des ressources financières pour l'assurance du transport public dans les régions et pour l'attribution des subventions d'exploitations pour le développement des services des chemins de fer. La participation de l'État sur la prise de la décision se situe aussi au niveau de la stratégie de la société et de ses activités.

L'État a la parole importante dans le domaine des finances. Il est à cause du statut de la SNCF le sujet qui garantit des engagements de la société dans la dernière instance. Même si cette exigence n'est pas exprimée explicitement, il est supposé que le gouvernement français va régler des engagements de la SNCF, si nécessaire. L'autre mesure au-dessus de la norme est l'assurance de l'accès rapide à la trésorerie. Ça veut dire que c'est la possibilité pour la SNCF de prendre les ressources du compte de l'État spécial sans la nécessité d'avoir l'accord préalable du Ministère des Finances ou du Parlement.

Le caractère exceptionnel de la SNCF est donné aussi par sa protection sur la confiscation de la propriété capitale, dans le cas quand elle ne paie pas ses engagements, elle peut être annulée en vertu de la loi.

Les contrôles économiques et financiers de la SNCF sont effectués par la Mission de contrôle économique et financier des chemins de fer, qui a son siège directement dans la société SNCF. De toutes ces réalités, on peut constater qu'il y a un grand degré de dépendance de la SNCF vis-à-vis de l'État français.⁸⁴

Hormis l'État, le financement du réseau ferroviaire est assuré aussi par les autres sujets, principalement par les régions françaises. Les régions dans le cadre de son territoire gèrent les liaisons des transports, la tarification et les services attribués. La région crée le

⁸³ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 55

⁸⁴ BŘEZINOVÁ, Michaela, *Zabezpečení vybraných veřejných služeb ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2007, page 51 - 52

projet du transport régional et de l'infrastructure et elle assure l'organisation et le financement des TER.⁸⁵

En 1991, il y a la création du Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) avec le but du rétablissement de la situation financière de la SNCF. La même année, dans le SAAD a été transférée la dette de 5,8 milliards d'euros. Chaque année l'État a payé la somme de 589 millions d'euros et la SNCF la somme forfaitaire de 15 millions d'euros pour le SAAD. Puisque la dette enregistrée dans le SAAD n'a pas fait la partie de la comptabilité nationale, Eurostat a ordonné à la France d'imputer cette somme dans la dette nationale et la fonction de SAAD a été terminée. La dette empruntée à SAAD est aujourd'hui dans le bilan national et les intérêts découlés de cette dette font partie du budget de l'État.⁸⁶

IV. 7 Financement et Profit

La création de Réseau Ferré de France en 1997 a influencé le montant des dépenses publiques dans le secteur du transport ferroviaire. Dans ce chapitre on va voir aussi quelle est la dette dans le secteur ferroviaire et le montant des investissements.

En ce qui concerne le système du financement, la plupart d'entre eux sont à la SNCF donné par l'État. Il fournit des contributions en exploitation, il couvre les pertes évidentes et contribue aux salaires des employés.⁸⁷ Le RFF paie au transporteur français principal des taux de l'utilisation des services concernant la gestion du réseau ferroviaire et il paie aussi les rénovations des réseaux ferrés.⁸⁸ Ensuite, dans le secteur ferroviaire, il y a des collectivités autonomes. Ce sont des régions qui assurent l'organisation et le financement des

⁸⁵ VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TransportFerroviaire.pdf, Page 31 -33

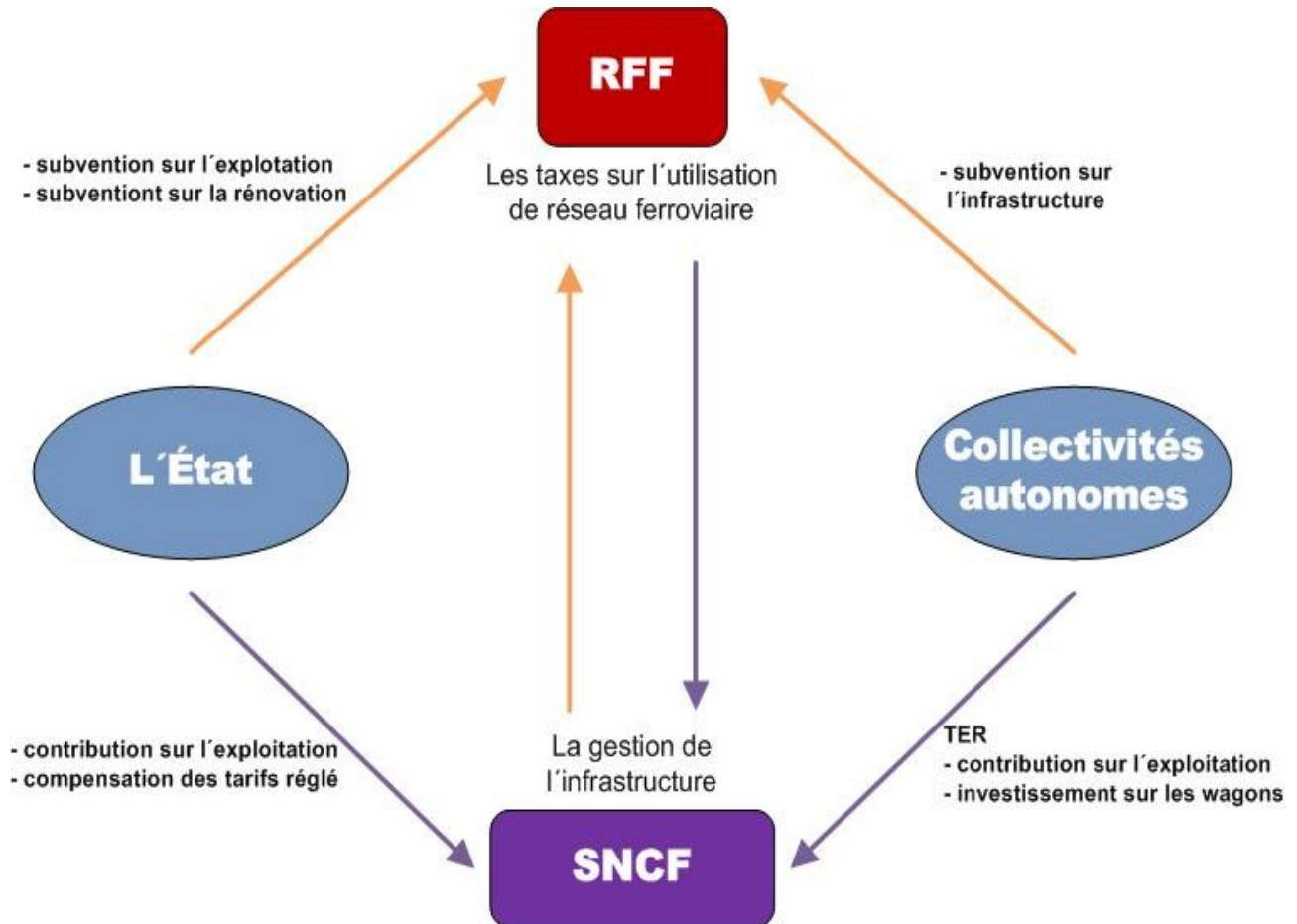
⁸⁶ VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Page consulté le 16/3/2015. Disponible sur : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TransportFerroviaire.pdf, Page 57 - 58

⁸⁷ VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TransportFerroviaire.pdf, page 31

⁸⁸ DEVILLE, Xavier, VERDUYN, Fabienne, *Implementation of EU legislation on rail liberalisation in Belgium, France, Germany and The Netherlands*. National Bank of Belgium, 2012, [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp221En.pdf>, page 69

trains régionaux TER. Ils paient à la SNCF les contributions sur l'exploitation et les investissements sur les wagons.⁸⁹

Graphique 2 : Les flux financiers dans le transport ferroviaire français



Source : *SNCF.com, l'adaptation propre*

Dans le domaine du financement et profit, on peut aussi observer quelles sont les investissements du secteur ferroviaire et comment il dépense ses moyens financiers. En 2001, il y a une augmentation considérable car la SNCF investit dans le transport régional TER. Elle achète des nouveaux wagons et d'autres équipements.⁹⁰ En ce qui concerne de RFF, on distingue les trois types des investissements : les investissements sur la maintenance et la rénovation, les investissements dans le réseau et les investissements pour l'élargissement de la ligne à grande vitesse. En 2002, les investissements sur la ligne à grande vitesse font

⁸⁹ VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : http://www.infra-transports-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TansportFerroviaire.pdf, page 40

⁹⁰ VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : http://www.infra-transports-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TansportFerroviaire.pdf, page 53

seulement 28,85% tandis qu'en 2012 ils font 57,78%.⁹¹ L'augmentation des investissements est causé par la construction de la LGV Est (Paris – Strasbourg) en 2003 et ensuite en 2008 à cause de la nouvelle LGV Rhin – Rhône et de la rénovation des réseaux existants.

Tableau 4 : Les investissements de la SNCF et de RFF

Md. €	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
SNCF	2,30	2,26	2,74	3,00	3,25	3,87	3,64	3,18	2,98	2,81
RFF	2,54	2,78	2,63	2,57	2,68	3,14	3,51	3,37	4,65	5,32

Source : *Les rapports financiers de la SNCF et de RFF, l'adaptation propre*

On remarque l'augmentation des investissements, mais dans le secteur ferroviaire, il y a aussi l'augmentation d'endettement. La dette générale consiste actuellement de la dette de la SNCF et de RFF, dans les années 1991 – 2007 aussi de la dette de SAAD. Avec la séparation de la SNCF et de RFF on peut encore diviser la dette dans deux parties. En 1997, donc au début de RFF la dette a fait 20,5Md € après une décade elle augmente à 27,9Md €, ce qui fait de RFF la deuxième entreprise la plus endettée en France après La France Télécom.⁹² En ce qui concerne de la dette de la SNCF, avec la suppression du SAAD il y a une baisse forte de l'endettement. Comme on a déjà mentionné dans le sous-chapitre précédent, la dette de SAAD fait après sa fin, la partie du budget de l'État. En ce cas la dette représente 8,2 Md €.⁹³

⁹¹ MARITON, Hervé, *Note sur la dette du secteur ferroviaire*. Caisse des dépôts et consignations, 2004, [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : <http://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i1725-a2.pdf>, page 22 - 24

⁹² COURS DES COMPTES, *Le réseau ferroviaire une réforme inachevée, une stratégie incertaine*. [en ligne]. Page consulté le 24/3/2015. Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000225/0000.pdf>, page 116

⁹³ L'OBS, *Les objectifs de dette publique revus à la hausse*. [en ligne]. Page consulté le 24/3/2015. Disponible sur : <http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20070920.OBS5737/les-objectifs-de-dette-publique-revus-a-la-hausse.html>

Tableau 5 : La dette du secteur ferroviaire

Md/€	SNCF	RFF	SAAD	Total
2002	8,23	25,45	8,87	42,55
2003	7,10	25,53	8,68	41,31
2004	7,68	27,59	8,36	43,63
2005	6,36	27,28	8,25	41,89
2006	6,10	27,36	7,95	41,41
2007	4,48	27,99		32,47
2008	6,00	29,16		35,16
2009	7,72	29,00		36,72
2010	8,49	28,66		37,15
2011	8,33	30,29		38,62
2012	7,35	33,63		40,98
2013	7,39	33,12		40,51

Source : *Rapports financiers SNCF et RFF, l'adaptation propre*

Le RFF essaie de rembourser ses dettes principalement par autofinancement comme par exemple la recette des péages, mais il n'est pas probable qu'il soit capable de les rembourser sans l'aide de l'État. Les raisons principales d'endettement de la SNCF sont des activités non rentables des TGV et le prix de l'infrastructure parce que le RFF augmente le péage par cause de son propre paiement de la dette. Ce péage est la somme que la SNCF est obligée de payer pour l'utilisation des trains. Le point le plus important dans cette situation est la production des services moins chers, l'application de la méthode industrielle sur le chemin de fer et l'abaissement des frais d'investissement.⁹⁴

Le dernier point de ce chapitre et le profit dans le secteur ferroviaire. Le profit total dans les années 2002 – 2013 de la SNCF et le RFF est évalué dans le tableau ci-dessous.

⁹⁴ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 39

Tableau 6 : Profit du secteur ferroviaire

Md/€	SNCF	RFF	Total
2006	21,87	27,00	48,87
2007	23,69	28,49	52,18
2008	25,18	30,98	56,16
2009	24,88	32,80	57,68
2010	30,46	46,37	76,83
2011	32,64	49,81	82,45
2012	33,82	55,55	89,37
2013	32,23	56,90	89,13

Source : *Rapports financiers SNCF et RFF, l'adaptation propre*

IV. 8 Emploi

Les employés dans les affaires publiques en France sont bien protégés par les lois, en plus, les représentants de la SNCF ont encore des privilèges. C'est une des raisons pour lesquelles les protestations sont quotidiennes. Les citoyens français n'ont pas peur de défendre leurs droits et de présenter à haute voix leurs avis. C'est pourquoi la SNCF doit améliorer les conditions pour ses agents de telle façon que son mécontentement ne perturbe pas les services pour les utilisateurs. On peut présenter la situation des années 2008 et 2009. Les grèves des employés ont coûté à la SNCF plus de 8 millions d'euros alors que les demandes des grévistes portaient sur la somme de 150 000 d'euros. On peut affirmer que les relations entre la direction et le personnel sont importantes et il est nécessaire de les améliorer. Ça doit être une évidence pour chaque entreprise, particulièrement pour les chemins de fer nationaux qui ont la responsabilité à l'égard de toute la nation.

Ce qu'est caractéristique pour la SNCF mais aussi pour toute la France sont des grèves. Les syndicats ferroviaires prononcent et défendent leurs droits.⁹⁵ Aujourd'hui, il y a plusieurs raisons pour lesquelles ils font des grèves. Un d'entre eux est le projet de la réforme ferroviaire qui consiste dans la séparation de la SNCF et du RFF. Le plan de cette réforme présente bien à l'évidence l'ouverture à la concurrence et les syndicats craignent l'éclatement

⁹⁵ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 44 - 45

de la SNCF. Donc c'est la raison pour laquelle ils protestent contre cette réforme.⁹⁶ Le cadre juridique spécifique n'aide pas au bon fonctionnement de la société. Les conflits nombreux et les questions portent sur plusieurs éléments comme le cas de la retraite, les réductions pour les employés ou les changements dans le secteur. Selon ces faits des conflits entre l'État, les fonctionnaires publics, les clients de la SNCF et les citoyens de la France, on voit que la structure du système ferroviaire n'est pas facile. À côté de l'État, c'est aussi l'Union Européenne qui a toujours des remarques sur le fonctionnement de la SNCF. De cela résulte des raisons nombreuses pour lesquelles les employés sont insatisfaits même si l'État leur donne certains privilèges. La société elle-même dispose de la position spéciale qui lui assure les avantages variables. Les conditions du travail de ses employés relèvent d'un cadre juridique spécifique.

Parmi ces avantages notons que les cheminots comptent parmi les premières professions du secteur public qui ont eu la possibilité de bénéficier du système de retraite qui a été créée en 1850.⁹⁷ Malgré cet avantage les syndicats font toujours des manifestations en ce qui concerne de l'âge d'entrée à la retraite. À partir de l'âge, l'employé reçoit une pension. Aujourd'hui, l'âge moyenne de départ à la retraite est de 58 ans, contre 55 ans en 2010.⁹⁸ Les autres avantages qui sont données aux employés de la SNCF sont les jours de congés supplémentaires, le télétravail pour certains postes, la salle de sport, le parking salarié selon le lieu de travail, chèques vacances, tickets cinéma, chèque cadeaux, les avantages sur le prix des billets de train ça veut dire la quasi-gratuité des transports sur le réseau SNCF (seulement la réservation est payante) valable aussi pour les enfants de l'agent et les 4 voyages gratuits par an pour les parents et grands-parents.⁹⁹

La SNCF a presque chaque année de moins en moins d'employés. Depuis l'année 2003 quand la SNCF employait 178 260 personnes le nombre des employés a considérablement baissé. En 2013 il n'a plus que 152 968 salariés. On voit la baisse de 14 %.¹⁰⁰ La société compte aujourd'hui environ de 150 000 employés. Avec la nécessité de

⁹⁶ LE MONDE, Mais au fait, pourquoi la SNCF fait-elle grève. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/06/13/mais-au-fait-pourquoi-la-sncf-fait-greve_4437758_4355770.html

⁹⁷ ŠTĚPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 47 - 48

⁹⁸ LE MONDE, *La SNCF veut accélérer les départs des cheminots de plus de 55 ans*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/05/13/la-sncf-veut-acceler-les-departs-des-cheminots-de-plus-de-55-ans_4415809_3234.html

⁹⁹ AVANTAGE ENTREPRISE, *Tous les avantages salariés, entreprise par entreprise*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : <http://www.avantage-entreprise.com/88-avantages-salaries-SNCF>

¹⁰⁰ ECONOMIE MATIN, *SNCF: la masse salariale augmente en 10 ans mais il y a 14% d'employés en moins*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : <http://www.economiamatin.fr/news-sncf-augmentation-masse-salariale-baisse-effectifs-rapport-confidentiel>

rétablissement du réseau ferroviaire à la campagne, il y a la possibilité de l'embauche de 600 salariés par an jusqu'en 2019. Par contre, avec l'ouverture du marché à la concurrence, à partir de 2020, on attend l'élimination de 1 200 postes par an.¹⁰¹ Le temps de travail hebdomadaire est calculé de 35 heures pour les agents qui travaillent de nuit et les employés roulant, pour les autres agents il est de 39 heures.¹⁰²

La SNCF a de moins en moins d'employés mais de plus gros salaire. Pendant les dix dernières années la rémunération a augmenté de 32% par un agent, ça fait les 1 289 milliards d'euros pour la masse salariale pour ces dix dernières années. Le taux de direction est passé de 1 pour 6,8 agents en 2003 à 1 pour 4,2 agents en 2013. Même si l'inflation n'augmente plus que de 1,56% entre 2003 – 2013, le salaire moyen individuel a augmenté de 3,87% par an.¹⁰³

IV. 9 Passagers

Les problèmes de la SNCF touchent principalement le public, donc les clients de la SNCF. La Société nationale des chemins de fer connaît bien ses défauts et entre autre sur son site on peut trouver un lien consacré à la critique. La direction de la SNCF parle avec le public de ses problèmes et elle résoudre les trois questions principales : les informations, la ponctualité et les prix.¹⁰⁴ Selon une association nationale Consommation, Logement et Cadre de Vie (CLCV) 82,8% des passagers jugent que les tarifs sont trop élevés. Seulement 22,5% pensent que les tarifs des billets sont clairs et 40,8% jugent que les prix sont convenables avec la qualité du service.¹⁰⁵ Le prix moyen du billet de TGV augmente de 38,20 € à 45,20 € dont c'est le plus cher en Europe. L'autre élément qui est trop compliqué et qui cause de la peine aux clients est le système des tarifs, des offres et de la combinaison des réductions. Ce système est insuffisant et confus. Sur le site de la SNCF on peut trouver le calendrier qui permet de trouver les billets rémunérateurs mais ce n'est pas suffisant. L'autre chose qui est

¹⁰¹ LE MONDE, *La SNCF pourrait supprimer 10 000 emplois d'ici à 2020*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/02/26/sncf-la-reforme-ferroviaire-conduirait-a-la-suppression-de-10-000-emplois-d-ici-2020_4584221_3234.html

¹⁰² SÉNAT, *SNCF*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/198-194/198-19428.html>

¹⁰³ ECONOMIE MATIN, *SNCF: la masse salariale azgmente en 10 ans mais il y a 14% d'employés en moins*. [en ligne]. Page consulté le 19/3/2015. Disponible sur : <http://www.economiematin.fr/news-sncf-augmentation-masse-salariale-baisse-effectifs-rapport-confidentiel>

¹⁰⁴ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 52

¹⁰⁵ ASSOCIATION NATIONALE DE DÉFENSE DES CONSOMMATEURS ET USAGERS, *Enquête prix et satisfaction SNCF*. [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : <http://www.clcv.org/nos-enquetes/enquete-prix-et-satisfaction-sncf.html>

nécessaire d'améliorer est le retard des trains. Presque la moitié des clients a des expériences avec l'inexactitude régulière. Les voyageurs pensent qu'ils ne sont pas assez informés en cas des grèves ou des perturbations. La majorité des clients s'est exprimé et estime que le retard de plus de 30 minutes doit être compensé.¹⁰⁶

Depuis 2010, selon la règle de l'Union Européenne, la SNCF indemnise ses clients victimes. Pour une heure de retard, ils sont remboursés à hauteur de 25% de prix du billet, et pour deux heures de 50%. Ils obtiennent l'argent soit sur leur compte bancaire, soit par des bons de voyage. Pour le retard de moins d'une heure, la SNCF ne propose que des bons de voyage.¹⁰⁷

La SNCF perd toujours des voyageurs. Au contraire de l'année 2013, en 2014 il y a la baisse de 1,8% sur le trafic de TER, ensuite 0,8% pour les trains Intercités et puis 0,6% sur le TGV. La SNCF attend encore une nouvelle tendance à la baisse, donc il faut mettre en place la politique des petits prix.¹⁰⁸

Dans le tableau, on peut voir comment la SNCF a augmenté le nombre des passagers en 2011 avec l'ouverture des nouvelles lignes et aussi la baisse à cause des prix élevés.

Tableau 7 : Transport ferroviaire de passagers en France (millions passagers/km)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	74 359	76 884	79 809	81 961	86 516	88 610	confidentiel	91 298	91 205	90 485

Source : Eurostat, l'adaptation propre

¹⁰⁶ ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, page 52

¹⁰⁷ STRATÉGIES, *La SNCF va dédommager financièrement les retards de plus d'une heure*. [en ligne]. Page consulté le 23/3/2015. Disponible sur : <http://www.strategies.fr/actualites/marques/111663W/la-sncf-va-dedommager-financierement-les-retards-de-plus-d-une-heure.html>

¹⁰⁸ LE RAIL, *La SNCF continue de perdre des voyageurs*, avril 2014, numero 205, page 8

V Transport ferroviaire en République Tchèque

Les České dráhy (ČD) se forme le premier janvier 1993, comme une organisation de succession des Československé státní dráhy (ČSD, les chemins de fer national tchécoslovaque), après la séparation de la Tchécoslovaquie. Les ČD fonctionnent comme une association de l'État qui assure la fonction de l'administrateur de l'infrastructure ferroviaire et qui est un transporteur monopolistique jusqu'à la fin de 2002. En 2003, les ČD se transforment en société anonyme, donc České dráhy, a.s. et Správa železniční dopravní cesty (SŽDC, gestion du chemin de fer). Le propriétaire des lignes ferroviaires est l'État qui est représenté par la SŽDC. Mais la fonction d'exploitant reste encore dans la gestion des ČD. Les obligations de la SŽDC sont l'assurance de la maintenance et de la réparation, le soin du développement et de la modernisation des chemins de fer. Elle gère la propriété de l'État et principalement elle fournit l'accès en ligne de transport aux transporteurs ferroviaires. L'objet des ČD, a.s. est donc l'exploitation du transport ferroviaire. En 2007, se forme la filiale ČD Cargo, a.s. qui fait aujourd'hui le transport ferroviaire de marchandises. Aux ČD, a.s. reste seulement l'assurance du transport de voyageurs. Par la transformation des České dráhy, ils se forment les trois organisations : České dráhy, a.s., SŽDC et l'inspection de chemin de fer qui est prévu pour la recherche des causes de l'existence des situations extraordinaires.¹⁰⁹

La longueur totale du réseau ferroviaire en République Tchèque est de 9 570 km.¹¹⁰

V. 1 Libéralisation

Ce qui est révolutionnaire sur les chemins de fer tchèque c'est la possibilité de l'entrée de n'importe quel transporteur avec une licence valide sur la ligne nationale ou régionale. La nouvelle législation de l'année 1995 permet l'accès de la concurrence sur le réseau ferroviaire national sous la gestion des ČD. Le commencement de la concurrence est cependant lent en ce qui concerne surtout le transport de marchandises. Dans le transport de voyageurs, il n'y a pas la présence des entreprises concurrentes aux České dráhy. La raison principale est l'attribution de subventions sur l'exploitation des chemins de fer qui sont

¹⁰⁹ ČD, *Skupina ČD*. [en ligne]. Page consulté le 25/3/2015. Disponible sur : <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/vize-a-cile/-687/>

¹¹⁰ EUROSTAT, *Longueur totale des voies ferroviaires*. [en ligne]. Page consulté le 25/3/2015. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=fr&pcode=ttr00003&plugin=1>

fournis aux ČD par l'État. La possibilité de l'exploitation du transport de voyageurs sur le risque propre sans le financement est en République Tchèque limitée. La seule ligne ferroviaire en République Tchèque où est possible du financement seulement des tarifs des voyageurs et d'autofinancement est sur la ligne Prague – Ostrava.

En 2009, la ratification du mémorandum entre l'État, les régions et les capitales garantit les contributions régulières de l'État aux régions pour le financement du transport ferroviaire de voyageurs. Ce document relatif au transport ferroviaire régional est valide pour les années 2010 – 2019 à condition des régions vont fermer les accords de l'exploitation du transport dans cette période.

En ce qui concerne le transport à distance, au début de 2011 les ČD ont été la seule société qui l'a exécuté en République Tchèque. Selon les conditions tchèques, sont considérés transport à distance, les trains dans la catégorie le train rapide (R), l'express (Ex), EuroCity, InterCity, SuperCity et les trains de nuit Euronight.¹¹¹

Avec l'idée de l'exploitation du transport de voyageurs non subventionné, est venue la société Student Agency en 2006. Student Agency exécute l'exploitation du transport à distance du bus et il vend les billets d'avion. Le commencement du service de Regiojet, la filiale de Student Agency, ouvre en 2011 sur la ligne Prague – Olomouc – Ostrava - Žilina. Une année plus tard a fait son apparition encore une autre société faisant la concurrence aux České dráhy. Leo Express est le troisième exploitant sur la ligne Prague – Ostrava. La lutte concurrentielle sur cette ligne éclate en plein force en novembre 2012.

V. 2 Transporteurs sur la ligne Prague – Ostrava

Le secteur ferroviaire en République Tchèque, selon les prescriptions de l'Union Européenne permet l'accès aux autres transporteurs sur son réseau. Comme on a déjà mentionné, la ligne Prague – Ostrava est la seule en République Tchèque qui est capable de s'autofinancer et qui n'a pas besoin des subventions de l'État.

Il est généralement jugé que sur cette ligne, le potentiel des voyageurs peut établir deux transporteurs au minimum, donc il sera intéressant d'observer les trois sociétés concurrentielles à la ligne Prague – Ostrava. On parle des trains SuperCity Pendolino des

¹¹¹ ŠTEFEK, Petr, *Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html

České dráhy, a.s., de Regiojet et de Leo Express qui font les intervalles de deux heures, ça veut dire que dans deux heures, il y a trois trains concurrentiels dans la même direction. En plus, il y a encore les trains EuroCity, InterCity et Expres des ČD.¹¹²

České dráhy, a.s. on a déjà présenté, maintenant on va parler de deux autres sociétés qui se trouvent dans cette lutte concurrentielle.

Regiojet

Dans le milieu de 2011, Regiojet est entré sur le chemin de fer. Le train jeune de Radim Jančura est une rareté sur les voies. Grâce à sa philosophie qu'est le service de qualité, les prix imbattables et la forte orientation sur le client, la société a vécu la croissance dynamique et la série des appréciations. Il veut adapter le voyage aux clients – être luxueux mais pas cher. En 2012 Regiojet élargi ses services en Slovaquie où il passe la ligne Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Depuis 2014, il passe la ligne directe Prague – Košice et trois fois par jour la ligne Bratislava – Žilina – Košice.¹¹³

Les trains de Regiojet nous offrent trois tarifs de voyage. Soit la classe Standard disposant du compartiment pour 6 personnes avec des sièges ajustables. On a la possibilité de choisir un compartiment d'enfant, silencieux ou le wagon internet café. L'autre est la classe Relax qui dispose d'un espace ouvert, des sièges en cuir et des grandes tables. Le plus luxueux est la classe Business avec un compartiment pour 4 personnes, la prise et la table pour chaque place. Dans chacun de ces tarifs et pour chaque voyageur le Regiojet offre gratuitement la presse quotidienne et le magazine, une bouteille d'eau, le café et le prêt des casques. La Wi-Fi, le portail d'information et amusant et la vente des billets en ligne une évidence.¹¹⁴

Leo Express

Leo Express est un jeune transporteur ferroviaire en exerçant dix-huit correspondances en République Tchèque et en Slovaquie. Son propriétaire est un entrepreneur et économiste Leoš Novotný.¹¹⁵ Pareillement comme le Regiojet, Leo Express offre aussi trois classes de voyage. La classe Economy autrement dit au-dessus de la norme mais économique

¹¹² ŠTEFEK, Petr, *Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html

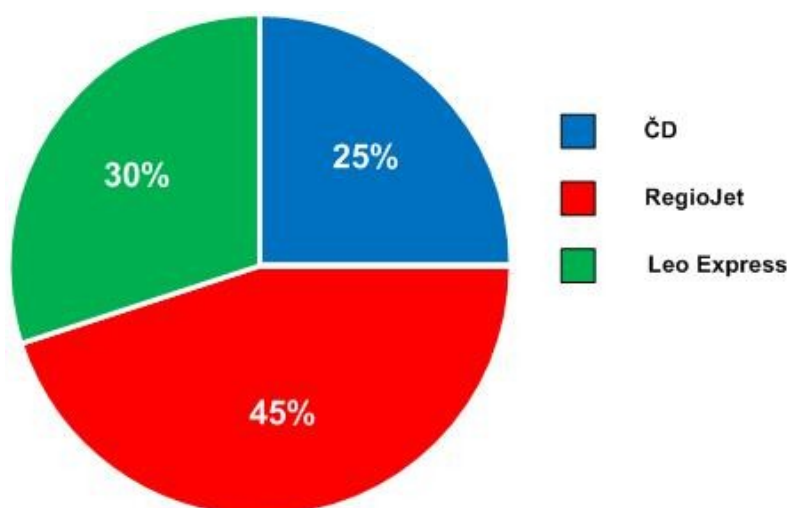
¹¹³ REGIOJET, *Příběh, který inspiruje*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : <http://www.regiojet.cz/kontakty/pribeh>

¹¹⁴ REGIOJET, *Service ve vlacích*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/sluzby/index.html>

¹¹⁵ LEO EXPRESS, *O nás*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : <http://www.le.cz/cms/71-o-nas.html>

dispose du siège ajustable adapté au travail avec l'ordinateur portable, les casques et la prise. La classe Business est construite pour un voyage agréable, confortable et non seulement professionnel. Elle dispose encore en plus d'un écran LCD, la presse quotidienne et le magazine, une boisson chaude et froide et un dessert ou une baguette gratuite. Le voyage luxueux et sans compromis est offert par la classe Premium en disposant du siège avec l'ajustement électronique, un grand espace, la lampe de lecture, des couvertures, la consommation des boissons sans alcool illimitée et le menu aux trois plats. L'accès sur le Wi-Fi, pareil comme le portail d'information et amusant et la vente des billets en ligne est une évidence comme chez le concurrent Regiojet.¹¹⁶

Graphique 3 : La part des transporteurs sur la ligne Prague - Ostrava



Source: *Výroční zpráva, Leo Express 2013, l'adaptation propre*

Tableau 8 : La part des transporteurs sur le chemin de fer

En pourcentage	2012	2013
České dráhy, a.s.	97,2	95,61
Regiojet a.s.	1,62	1,94
Leo Express a.s.	0,08	1,65
Les autres	1,1	0,8

Source : *Výroční zpráva 2013, SŽDC, L'adaptation propre*

¹¹⁶ LEO EXPRESS, *Naše vlaky*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : <http://www.le.cz/cms/65-nase-vlaky.html>

V. 3 Critères de choix entre la concurrence

L'installation de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire élargit le profit pour les voyageurs. Le confort du transport augmente, l'offre des services complémentaires est plus large et le prix est le plus bas. Il y a plusieurs critères selon lesquels le client peut choisir quelle société il va utiliser sur cette ligne chargée. Parmi eux, les plus importants sont le prix, la durée de voyage, le confort et la qualité de voyage et ensuite le service offert. Dans ce sous-chapitre on va analyser les différences dans le domaine du prix et de la durée de voyage. Les avantages du confort, de la qualité et du service on a déjà mentionné dans le chapitre précédent.

V. 3. 1 Prix

S'il n'y a pas la concurrence sur les chemins de fer en République Tchèque, la fixation du prix est plus facile. Les prix seront pareils selon un monopole, pour tout le monde, sans avoir peur, qu'il y a une autre société qui peut rivaliser. Avec la concurrence, les transporteurs sont obligés de garder leurs prix et souvent de les baisser – une avantage pour les voyageurs. Les České dráhy offre une grande quantité de réduction. On trouve les billets pour les étudiants où il est nécessaire de montrer une carte d'étudiant, ensuite il y a des réductions avec la carte de ČD qui s'appelle InKarta. On peut acheter soit IN 25, IN 50 soit IN 100, selon la voie qu'on utilise. Ensuite, on trouve les réductions groupées, les réductions pour les retraités, le billet gratuit pour les enfants à six ans ou le plein tarif.¹¹⁷ Ce sont des réductions orientés vers les catégories variables des clients. Par contre le Regiojet et le Leo Express à côté de la catégorisation des clients orientent ses tarifs aussi selon le temps et la date de la réservation des billets.

Le Regiojet et le Leo Express attirent les clients par son confort mais aussi par son prix attractif. Cette lutte concurrentielle sur la ligne Prague – Ostrava a obligé ČD à diminuer les prix. Ils vendent les billets sur cette ligne jusqu'au tiers. Regiojet diminue les prix sur la correspondance en dehors des heures de pointe, par contre dans le temps le plus chargé il les augmente. L'augmentation des prix touche seulement quelques lignes, jusqu'à 90% des correspondances sont moins cher. La correspondance la plus peu couteuse est la liaison du matin ou l'intérêt des clients est le plus petit, contrairement le tarif le plus cher est le

¹¹⁷ ČD, *Čím se řídíme*. [en ligne]. Page consulté le 26/3/2015. Disponible sur : <https://www.cd.cz/infoservis/cim-se-ridime/-3939/>

vendredi, le dimanche et le lundi où l'intérêt entre Prague et Ostrava est le plus grand. Selon Radim Jančura, le Regiojet réagit sur la politique de prix sur le marché. Il veut être moins cher que des ČD mais tenir les prix avec le Leo Express.¹¹⁸

L'entrée des transporteurs privés sur la ligne Prague – Ostrava se montre aussi sur l'occupation des trains ČD. Les ČD ont roulé avec la rame de six wagons au minimum. Aujourd'hui ils raccourcissent à quatre wagons. Les ČD ont critiqué par le passé que le Regiojet bloque l'espace sur le corridor principal avec les rames courtes. Maintenant c'est l'inverse. Le Regiojet roule chaque correspondance avec six wagons au minimum. Selon le besoin, il met jusqu'au neuf wagons pour donner la capacité aux clients sans la réservation.¹¹⁹

La récapitulation des prix sur la ligne concurrentielle est à voir dans les tableaux suivants.

Tableau 9 : Le plein tarif des ČD sur la ligne Prague - Ostrava

	Trains R/Ex/EC/IC	SC Pendolino
České dráhy	295Kč	330Kč

Source : *jizdnirady.idnes.cz, l'adaptation propre*

Tableau 10 : Le plein tarif de Regiojet sur la ligne Prague – Ostrava

	Standard	Relax	Business
Regiojet	190Kč	295Kč	354Kč

Source : *jizdenky.studentagency.cz, l'adaptation propre*

Tableau 11 : Le plein tarif de Leo Express sur la ligne Prague – Ostrava

	Economy	Business	Premium
Leo Express	279Kč	549Kč	759 – 1149Kč

Source : *Leo Express.cz, l'adaptation propre*

¹¹⁸ HOSPODÁŘSKÉ NOVINY, *Konkurenční boj na trati Praha – Ostrava přitvrzuje. Regiojet zavádí nový systém cen.* [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015. Disponible sur : <http://byznys.ihned.cz/c1-59370460-regiojet-zavedl-novy-system-cen-jizdenek>

¹¹⁹ IDNES.CZ, *České dráhy zkrátí vlaky mezi Prahou a Ostravou. Zlepší další rychlíky.* [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015. Disponible sur : http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zkrati-vlaky-zlepsi-dalsi-rychliky-f1o-/eko-doprava.aspx?c=A140331_223644_eko-doprava_zt

V. 3. 2 Durée de voyage

La durée de voyage dépend aussi du nombre des stations au cours du voyage. Sur la ligne Prague – Ostrava, les trains descendent généralement à la gare de Kolín, Pardubice, Česká Třebová, Zábřeh na Moravě, Olomouc et Hranice na Moravě. La longueur totale de la route est de 356km. Le train le plus rapide sur cette ligne est SuperCity Pendolino des České dráhy, avec le temps de 3 heures 6 minutes. Il est suivi par le train de Regiojet qui passe la route en 3 heures 27 minutes. Ensuite les plus rapides sont les trains express des ČD avec le temps de 3 heures 29 minutes et le Leo Express en roulant 3 heures 31 minutes. Plus lent sont les trains EuroCity et trains rapide qui roule environ 3 heures 45 minutes. Le plus lent est le train de nuit, Euronight avec 3 heures 47 minutes.¹²⁰

V. 4 Projet de ligne à grande vitesse

La ligne à grande vitesse est définie comme une ligne avec la vitesse de la voie supérieure à 250 km/h, mais souvent elle dépasse 300 km/h. Les lignes à grande vitesse se composent des plusieurs groupes : soit, ce sont des lignes nouvelles, construite seulement pour les trains à grande vitesse, ensuite des lignes plus anciennes mais modernisées pour les trains à grande vitesse avec la vitesse de la voie environ 200 km/h et enfin les lignes courantes avec le service des trains à grande vitesse, mais ce sont seulement des sections centrales en villes.

Le berceau du transport à grande vitesse est le Japon. En Europe c'est la France, comme on a déjà analysé en sous-chapitre trois du quatrième chapitre. Aujourd'hui, on peut utiliser les trains à grande vitesse dans la majorité des pays en Europe occidentale.

En République Tchèque, on ne trouve pas de LGV. La région est trop petite et les investissements sont trop élevés, pour le fonctionnement de cette ligne. Néanmoins, il y a quelques projets pour essayer d'utiliser les voies ferrées pour le transport à grande vitesse.¹²¹

En 1989, la vitesse maximale sur les voies tchèques était 120 km/h. Sur quelques kilomètres en Moravie, les trains ont pu rouler à 140 km/h. En ce qui concerne de la vitesse

¹²⁰ JIZDNIRADY.CZ, *Praha – Ostrava*, [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015. Disponible sur : <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>

¹²¹ ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008, page 118 - 119

moyenne, elle était profondément au-dessous de cent. Aujourd'hui, les trains passent rapidement. Le maximum fait 160 km/h et la vitesse moyenne s'élève.¹²²

Bien que la vitesse des trains en République Tchèque augmente, dans les vingt dernières années, ce n'est pas suffisant à la cadence de la modernisation des chemins de fer, au-delà des frontières de ce pays. Sans la construction des lignes à grande vitesse, la République Tchèque va prendre de plus en plus de retard. Si elle ne change pas la tendance, dans quelques années, les correspondances à distance entre l'Allemagne et l'Autriche vont faire des tours autour de la République Tchèque.¹²³

Un des projets est la construction de la ligne à grande vitesse européenne de Berlin via Dresde, Prague, Brno, Vienne à Budapest. Le ministre du Transport planifie que la construction de la ligne à grande vitesse en République Tchèque peut commencer dans cinq ans. Il y a déjà des conseils avec la Corée du Sud, qui est le candidat avancé pour la construction de LGV en République Tchèque.¹²⁴

V. 5 Relation entre l'État et le secteur ferroviaire

La République Tchèque occupe la fonction d'un seul actionnaire de la société České dráhy, a.s., qui est aujourd'hui le plus grand transporteur national dans le transport ferroviaire de voyageur et aussi de marchandises. Le Ministère des Transports et le fondateur de la SŽDC qui gère les chemins de fer et l'infrastructure. L'activité de contrôle sur le niveau national est exécuté par l'Office de chemin de fer, l'Inspection de chemin de fer et par le Ministère des Transports.¹²⁵

L'office de chemin de fer est soumis au Ministère des Transports. Il exerce la surveillance nationale dans le cadre de chemin de fer. Il prélève les amendes ou donne l'interdiction de l'activité à cause des infractions. Ensuite, il contrôle la réalisation des obligations concernant le respect des droits des voyageurs dans le transport ferroviaire selon le règlement de l'Union Européenne.

¹²² ČESKÉ DRÁHY, *Také v ČR zrychlujeme. Decentně*, in: ČD PRO VÁS, année VI, n°6, 2015, page 52

¹²³ ČESKÉ DRÁHY, *Bude z nás periferie evropského železničního světa?*, in: ČD PRO VÁS, année III, n°6, 2012, page 4

¹²⁴ NOVINKY.CZ, *Korejci chtějí v ČR stavět vysokorychlostní trať*. [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015.

Disponible sur : <http://www.novinky.cz/ekonomika/362703-korejci-chteji-v-cr-stavet-vysokorychlostni-trat.html>

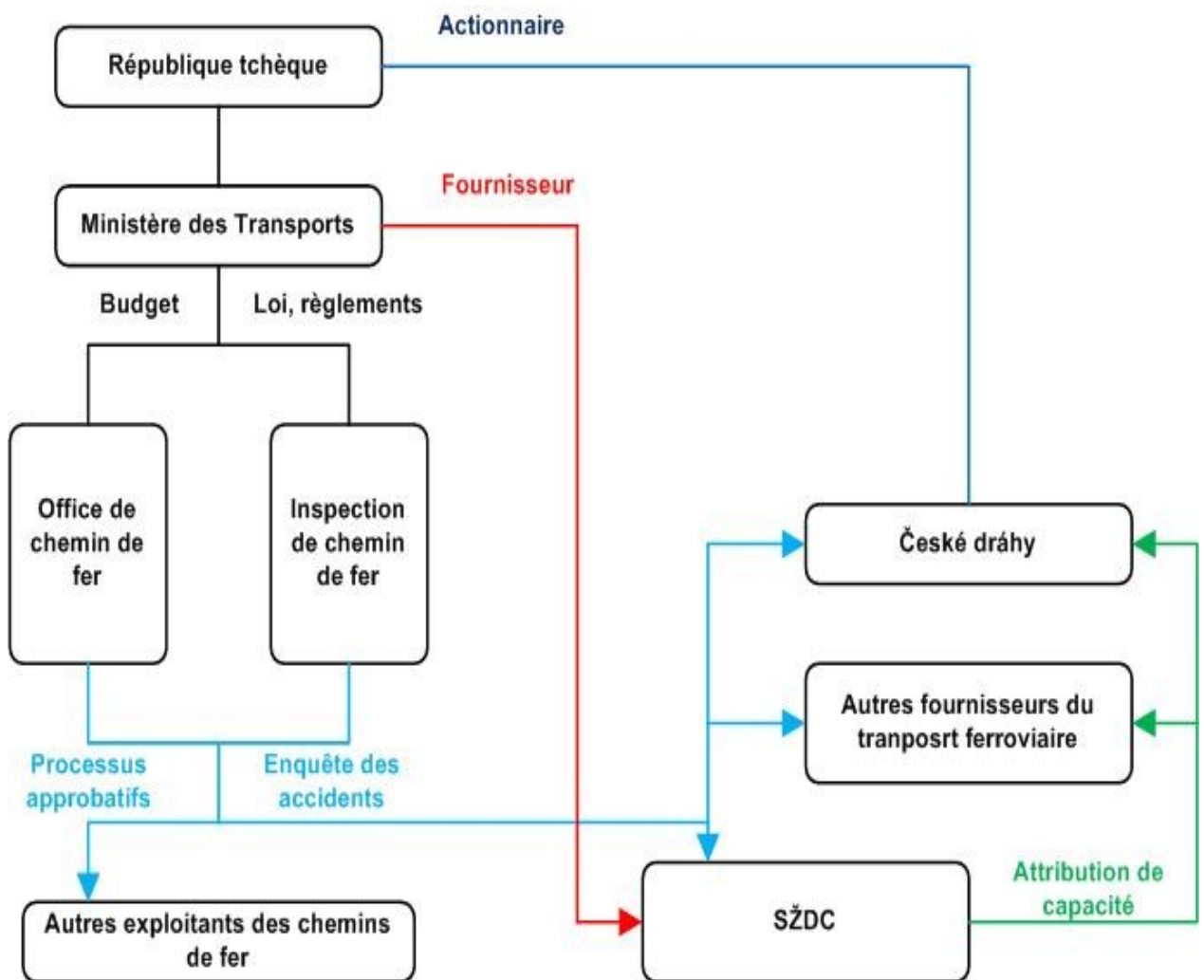
¹²⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY, *Seznam drážních správních úřadů*. [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015.

Disponible sur : http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Seznam_draznich_spravnich_uradu/

L'Inspection de chemin de fer fait la surveillance nationale dans le secteur de chemin de fer et elle assure les causes des événements extraordinaires à tous les transporteurs intérieurs ou étrangers opérant en République Tchèque.

Le Ministère des Transports gère les rappels des transporteurs et de manager de l'infrastructure vis-à-vis des décisions gestionnaires de l'Office de chemin de fer. Il commande le service des transporteurs donc il a le droit de faire des activités de contrôle.¹²⁶

Graphique 4 : Schéma fonctionnelle dans le secteur ferroviaire



Source : Ministère des Transports 2014, l'adaptation propre

Dès lors qu'il y a la concurrence sur la ligne Prague – Ostrava, l'État arrête dans le cadre de cette ligne avec la dotation de l'exploitation des České dráhy, a.s. Les autres transporteurs ne demandent pas des subventions et ils s'assurent par l'autofinancement. En

¹²⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, *Zákon č. 266/1994 Sb.*, [en ligne]. Page consulté le 27/3/2015. Disponible sur : http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/B7537319-A17A-4774-AE39-9479CC84ECA7/0/26694k_2982014uplzneni.pdf, page 56 - 58

plus, l'État planifie au fur et à mesure de mettre les autres transporteurs à toutes les lignes de train rapide. Les lignes rentables indiquées par le Regiojet sont prévues pour la compétition jusqu'en année 2020.¹²⁷ Par contre, l'État est obligé de compenser les billets d'étudiant dans la deuxième classe de train. Il égalise aux transporteurs la différence entre le billet d'étudiant ordonné et le plein tarif. Néanmoins, le Regiojet reçoit de l'État plus des compensations qu'il a le droit et que les autres sur la ligne Prague - Ostrava. La raison est, que les wagons de Regiojet sont officiellement marqués comme la deuxième classe, même si les wagons viennent de la première classe de l'Autriche. Le Ministère des Transports qui s'occupe de la compensation va demander l'explication à Regiojet, si les classes Business et Relax sont vraiment classées dans la deuxième classe ou s'il s'agit de la première classe, comment il est indiqué en Slovaquie. C'est aussi la raison, pour laquelle il y a le changement de la règle en ce qui concerne de l'attribution des remises. Dans la nouvelle ordonnance le Ministère des Finances est définit que la deuxième classe se comprend le standard attribué le plus bas que le transporteur offre.¹²⁸

Le Ministère des Transports définit quelques buts pour la période 2014 – 2020. Les buts orientés vers la priorité des utilisateurs contiennent : le soutien de la compétitivité alors l'accent est mis sur l'amélioration de l'infrastructure, la création de la cohérence entre les régions et la connexion des horaires entre tous les segments du transport public. Parmi les buts relatifs à l'exploitant est défini l'abaissement de l'irrégularité du service et la restructuration des chemins de fer.¹²⁹

V. 6 Financement et profit

Comme on a déjà mentionné, le financement des transporteurs privés sur le réseau ferroviaire n'est pas dépendant de l'État. Contrairement, le financement des České dráhy a.s. sauf les moyens des activités propres reçoit les bénéfices du budget de l'État et des régions. La gestion des ČD et de la SŽDC est interconnectée. Les České dráhy, a.s. est l'utilisateur dominant des chemins de fer en République Tchèque et le client principal de la SŽDC. Par

¹²⁷ IDNES.CZ, *Jančura Dobešovi: Vyhod'te ČD, my budeme bez stát jezdit bez dotací.* [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : http://ekonomika.idnes.cz/jancura-dobesovi-vyhodte-cd-my-budeme-pro-stat-jezdit-bez-dotaci-p8c-/eko-doprava.aspx?c=A110929_101549_eko-doprava_hro

¹²⁸ IDNES.CZ, *Jančura inkasuje ze slev od státu více. Díky fintě s 2. třídou.* [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-a-finta-s-kompenzacemi-d3e-/eko-doprava.aspx?c=A150204_223027_eko-doprava_neh

¹²⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.* [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>

contre, les ČD assurent la gestion du trafic sur le réseau ferré à SŽDC et comme ça ils permettent la fonction du système du transport ferroviaire. Entre ces organisations, il y a aussi des flux financiers mutuels faisant des créances et des engagements réciproques. La SŽDC demande à ČD la taxe de l'utilisation des chemins de fer et les ČD facturent à la SŽDC à la gestion du trafic sur le réseau ferré et la maintenance de la capacité de fonctionnement. L'autre source important du financement de les deux organisations sont les subventions de l'État. Chez ČD l'État dote les pertes du transport de voyageurs, chez SŽDC il s'agit de subventions d'investissement et des subventions à la réparation et la maintenance. L'autre rentrée d'argent au transport ferroviaire sont des recettes commerciales des ČD, le paiement des crédits et des intérêts par l'État et la vente des biens excédentaires.¹³⁰

Les České dráhy a.s. vont recevoir quelques millions de couronnes du Ministère des Transports indirectement. L'organisation nationale SŽDC va acheter les terrains et quelques bâtiments des ČD. Il s'agit de division mal réussie en 2003 quand les ČD ont gardé les terrains et les bâtiments malgré des plans d'origine. La SŽDC a commencé à gérer les chemins de fer. La SŽDC va acheter principalement les terrains au-dessous des voies et les bâtiments technologiques. Il s'agit de la propriété des quelques milliards de couronnes. Les České dráhy comme la société anonyme ne peuvent pas transférer leurs biens à la SŽDC à titre gracieux. Les ČD va avoir une condition, que les font de la vente soient utilisés pour l'achat des nouveaux wagons, pas dans l'exploitation.

Les transporteurs privés ne sont pas d'accord avec ces plans. Selon le propriétaire de Regiojet, c'est un financement qui peut avantager des ČD avant un appel d'offres sur l'exploitation des lignes de rapides.

Dans le future, les ČD vont obtenir encore un salaire financier de la SŽDC. Le ministre des Transports veut acheter les bâtiments de gare qui sont encore dans la propriété des ČD.¹³¹

En ce qui concerne les investissements, le transport ferroviaire de voyageurs est profondément sous-financé. Les ČD ne peuvent pas investir dans les nouveaux wagons. L'âge moyenne des wagons est de 26 ans. Les ČD fixent le but que l'âge moyenne des trains dans le futur, ne va pas dépasser 15 ans. Cela nécessite les grandes investissements car le prix d'une

¹³⁰ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, *Zadlužení ČD a SŽDC*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.ekonomiedopravy.cz/cs/publikace/clanky/zadluzeni-cd-a-szdc>

¹³¹ IDNES.CZ, *Stát chce de Českých drah nalít miliardy, konkurenci se to nelíbí*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-do-ceskych-drah-nalit-miliardy-konkurenci-se-to-nelibi-psx-/ekonomika.aspx?c=A120119_205158_ekonomika_brd

locomotive est 100 millions couronnes tchèques et un wagon coûte environ 50 millions couronnes. Les investissements à la rénovation du parc de voitures ont atteint en 2010 7 milliards couronnes, c'est le montant le plus grande depuis 1989. Ces investissements ont été réalisés en 2012 à cause de délai de livraison.¹³²

Malgré que la gestion des ČD et de la SŽDC soit supportée par l'État, il y a le fort endettement. Il est causé par les investissements pour la rénovation du parc de voitures et surtout par la modernisation des lignes de corridors. Le paiement de ces dettes des propres sources n'est pas possible, il faut encore des subventions de l'État.¹³³ La dette des ČD en 2014 fait 35 milliards couronne.¹³⁴ Regiojet baisse son endettement de 76 millions en 2012 à 59 millions en 2013.¹³⁵

En ce qui concerne le Leo Express, son propriétaire déclare, que la société est stabilisée de la vie du financement de longue durée. Grâce au crédit de la banque, Leo Express est orienté vers la croissance à long terme et il exploite des lignes en Pologne et en Slovaquie.¹³⁶

Le secteur ferroviaire est généralement déficitaire. Le retournement est arrivé en 2003 avec le rapport de la réforme ferroviaire en République Tchèque et alors la transformation des České dráhy aux České dráhy a.s. et la Gestion de chemin de fer. L'effet de cette réforme est la forte amélioration de la rentabilité des ČD. La part au bilan positif a aussi la vente des biens excédentaires. La recette de la vente des biens dont les ČD n'ont pas besoin ont atteint 465 millions couronne en 2007.¹³⁷ Le profit en 2011 est causé par la vente de la gestion du trafic à SŽDC et de la vente des autres biens des ČD. On a pu attendre qu'avec l'accès des nouveaux transporteurs va arriver la diminution des profits. Bien qu'il y a la diminution des kilomètres parcourus au cours des années 2008 – 2012, la diminution de profit avec l'entrée de la concurrence n'est pas évident. Depuis 2012, la gestion du

¹³² ECONOMIX, *My se konkurence nebojíme*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.economix.cz/clanek/petr-zaluda-z-ceskych-drah-my-se-konkurence-nebojime/679>

¹³³ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, *Zadlužení ČD a SŽDC*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.ekonomiedopravy.cz/cs/publikace/clanky/zadluzeni-cd-a-szdc>

¹³⁴ IDNES.CZ, *Dráhy mají rok na splacení devíti miliard. Na dluh si asi opět půjčí*. [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : http://ekonomika.idnes.cz/drahy-musi-za-rok-splatit-devet-miliard-dluhu-fa4/-eko-doprava.aspx?c=A150206_153904_eko-doprava_suj

¹³⁵ REGIOJET, *Výroční zpráva 2013*. [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : <http://www.regiojet.cz/dokumenty/>

¹³⁶ LIDOVKY.CZ, *Šéf Leo Express: Máme jiné cestující. Pěkně se oblékají a neřeší jen cenu*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : http://byznys.lidovky.cz/leos-novotny-mame-jine-cestujici-pekne-se-oblekaji-a-neresi-jen-cenu-1pa/-doprava.aspx?c=A150115_144957_ln-doprava_pave

¹³⁷ ČESKÉ DRÁHY, *Výroční zpráva 2008*. [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/vz_cd_2008_cz.pdf

transporteur ferroviaire dominant en République Tchèque stagne et elle commence à être de nouveau déficitaire.¹³⁸

Tableau 12 : Profit des transporteurs ferroviaires principaux

Millions/Kč	České dráhy	Regiojet	Leo Express
2008	6 230	-	-
2009	6 620	-	-
2010	6 600	-	-
2011	6 840	46,017	-
2012	7 070	246,431	10,555
2013	7 087	317,620	193,313

Source : *Výroční zprávy ČD, Výroční zprávy Regiojet, Výroční zprávy Leo Express, l'adaptation propre*

V. 7 Emploi

Les ČD sont un employeur important et un des plus grands employeurs en République Tchèque, néanmoins dans ce segment de l'économie nationale on constate la forte diminution ses emplois de longue durée. Depuis la naissance de la société anonyme en 2003 quand les ČD ont employé 78 575 personnes, le nombre des salariés a baissé à 15 636 personnes en 2013.¹³⁹

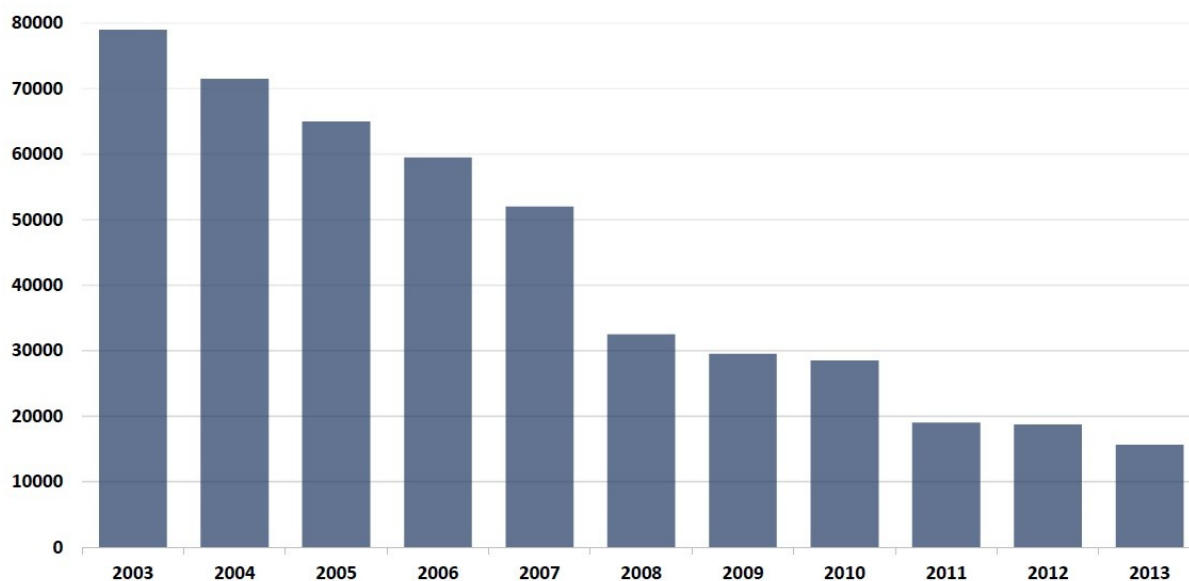
Il y a des plusieurs raisons à la diminution d'emploi. Le licenciement des employés est la conséquence de la diminution de la performance des chemins de fer tchèque. Les České dráhy a.s. n'ont pas besoin tel nombre des salariés pour l'assurance des services du transport. L'autre cause de la diminution du nombre des employés est leur déplacement chez la SŽDC. Le nombre des salariés de la SŽDC a augmenté depuis sa naissance du 61 sur 17 200 en 2013.¹⁴⁰

¹³⁸ ČESKÉ DRÁHY, *Výroční zprávy 2008 – 2013*, [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocní-zpravy/-5596/>

¹³⁹ ČESKÉ DRÁHY, *Výroční zpráva 2008*, [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocní-zpravy/vz_cd_2008_cz.pdf

¹⁴⁰ SŽDC, *Výroční zpráva 2012*, [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2012-vz.pdf>

Graphique 5: Le nombre moyen des employés des ČD



Source : *Výroční zprávy Českých drah 2003 – 2013, l'adaptation propre*

Le nombre d'employés débutants dans les sociétés privées n'atteint pas un niveau comme les ČD. Mais le nombre des employés dans ces sociétés avec le temps augmente, par contre les České dráhy baisse son emploi. Le nombre moyen des employés chez Leo Express qui a commencé avec 53 personnes est 167 en 2013.¹⁴¹ Regiojet emploie aujourd'hui le double de ses employés, au contraire de l'année 2012. C'est en moyenne 570 personnes et il attend encore l'augmentation.¹⁴²

České dráhy, a.s. comme un employeur important en ayant la compétence sur tout le territoire de la République Tchèque fournit à ses employés des bénéfices divers, il assure leur croissance individuelle et professionnelle et l'appréciation financière appropriée.¹⁴³

En République Tchèque exerce une organisation syndicale Federace strojvůdců České republiky (FS ČR, La Fédération des conducteurs des machines de la République Tchèque). C'est une organisation indépendante sur les partis politiques, les organes de l'État et d'autres organisations. Son but est de défendre les intérêts de travail, économiques et sociaux de ses membres et faire valoir la protection de la vie renforcé et la santé de ses

¹⁴¹ LEO EXPRESS, *Výroční zpráva za rok 2013*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://ftp.pse.cz/Annual.rep/leoexx012014.pdf>

¹⁴² REGIOJET, *Výroční zpráva 2013*. [en ligne]. Page consulté le 28/3/2015. Disponible sur : <http://www.regiojet.cz/dokumenty/>

¹⁴³ ČESKÉ DRÁHY, *Kariéra*. [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : <http://www.ceskedrahy.cz/kariera/kariera/-981/>

membres. La FS ČR présente dans les organisations en exécutant le transport de chemin de fer.¹⁴⁴

V. 8 Passagers

Grâce à l'amélioration des services, la modernisation du parc de voiture et généralement l'entrée de la concurrence et la diminution des prix, le nombre des passagers qui utilisent le transport ferroviaire en République Tchèque augmente. La plus grande expansion ces dernières années sur le chemin de fer s'est faite en 2012. La capacité de transport dans le transport ferroviaire de voyageurs augmente de 8,1%, le plus en 18 ans. Les sociétés du transport sur le chemin de fer ont transféré 4,83 millions de personnes plus en 2012 qu'en année précédente.

En plus de l'augmentation du nombre des passagers, augmente aussi la distance parcourue par les voyageurs. La distance de voyage moyenne en 2010 a fait 40 km, en 2012 elle est passé en moyenne à 112 km.

La concurrence oblige des ČD d'améliorer la qualité de ses services, baisser les prix de voyage et lancer les nouvelles offres spéciales. Grâce à ça, le nombre de voyageurs augmente.¹⁴⁵

L'ouverture du marché à la concurrence a eu l'impact positif aussi pour ČD. On peut voir sur le tableau 10 l'augmentation du nombre des voyageurs.

Tableau 13 : Le nombre des voyageurs sur les chemins de fer

Millions	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total	177,4	165	164,8	168	172,8	174,3
ČD	175	163	163	166	169	169
Part des ČD	98,65%	98,79%	98,91%	98,81%	97,80%	96,95%

Source : *Výroční zprávy ČD, Český statistický úřad, l'adaptation propre*

En 2014, le nombre des voyageurs a encore augmenté. Les ČD ont transporté plus de 170 millions de personnes. Précisément, 170 145 445 des voyageurs.¹⁴⁶ Même s'il y a

¹⁴⁴ FSČR, *Preambule federace strojvůdců ČR*. [en ligne]. Page consulté le 29/3/2015. Disponible sur : http://www.fscr.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=6

¹⁴⁵ SVAZ CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ, *Přeprava cestujících na železnici vzrostla o 8%, nejvíce za 18 let*. [en ligne]. Page consulté le 31/3/2015. Disponible sur : <http://www.svazcestujicich.cz/tiskove-zpravy/495/preprava-cestujicich-na-zeleznici-vzrostla-o-8-nejvice-za-18-let/>

l'augmentation de nombre des voyageurs chez České dráhy, a.s., la position des ČD commence à faiblir en cohérence avec la concurrence. On peut voir que la part sur le nombre total des voyageurs transférés par le transport ferroviaire descend.

Pour bien comparer le nombre des voyageurs de la République Tchèque avec ceux de la France, on voit le tableau 11 en comparant de nombre des passagers par personne-kilomètre selon Eurostat.

Tableau 14: Transport ferroviaire de passagers en République Tchèque (millions passagers/km)

Millions	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ČD	6 580	6 667	6 922	6 898	6 773	6 472	6 559	6 669	7 196	7 512

Source : Eurostat, l'adaptation propre

On trouve aussi en République Tchèque le même problème qu'en France. Les trains sont presque toujours en retard. La lutte concurrentielle a découvert encore cette faiblesse de réseau de chemin de fer dans certains segments. Les trains ne peuvent entrer dans le rail généralement dans l'heure de pointe du matin et d'après-midi et ils rivalisent de chaque minute.¹⁴⁷

Selon la règle de l'Union Européenne les ČD remboursent l'indemnité financière de retard. Depuis 2013, on peut aussi demander l'indemnité dans le cas de l'intervention de grand pouvoir (le temps défavorable) ou de la faute de la tierce personne (l'accident, la grève). L'indemnité fait 25% de prix ou 50% de prix de billet international.¹⁴⁸

¹⁴⁶ ČESKÉ DRÁHY, *Více než 170 000 000 cestujících!*, in: ČD PRO VÁS, année VI, n°6, 2015, page 4

¹⁴⁷ ČESKÉ DRÁHY, *Kámen úrazu domácí železniční síť: úzká hrdla snižují kapacitu*, in: ČD PRO VÁS, année V, n°9, 2014, page 5

¹⁴⁸ ČESKÉ DRÁHY, *Vrátíme vám část jízdného*, in: ČD PRO VÁS, année IV, n°11, 2013, page 4

VI Comparaison

Dans ce chapitre, on comparera le transport ferroviaire des voyageurs en France et en République Tchèque, en vertu des connaissances qu'on a acquises dans les chapitres précédents.

Dans le premier chapitre, on parle de la politique économique. La France et la République Tchèque sont deux pays avec une politique économique évoluée. La France est la troisième puissance économique en Europe en même temps que la République Tchèque a le développement le plus rapide en Europe centrale. En comparaison de la croissance du PIB, en 2001 l'économie française a commencé à ralentir. Dans les années 2001 – 2003, elle tient la valeur annuelle moyenne de 1,2%. Par contre, le PIB de la République Tchèque s'est accéléré jusqu'en 2008 et il était tout de même meilleur que la moyenne européenne. Le problème principal dans ces deux économies est le chômage. Même si, en République Tchèque, le chômage est le septième le plus bas parmi les membres de l'Union Européenne, des nouveaux emplois ne seront pas créés. En France, le taux de chômage se trouve près de la moyenne européenne, donc vers 11%.

Dans les lignes suivantes, on comparera le secteur ferroviaire français et tchèque plus précisément. Au premier aspect, on peut tout de suite mentionner que le transport ferroviaire en France est un monopole légal. Sur le réseau français on ne trouve que les trains de la SNCF ou des trains internationaux, grâce au cabotage. Au contraire, en République Tchèque, le marché est ouvert et il permet l'accès à la concurrence. On va analyser le chapitre de la libéralisation plus en détail.

Comme on a mentionné au début du mémoire, l'Union Européenne est une force de propulsion pour introduire la concurrence dans le secteur ferroviaire. La libéralisation en France n'est pas facile. L'État veut bien préparer son pays. Selon le gouvernement français, il faut préparer les chemins de fer, la SNCF et en premier lieu les cheminots. La seule démarche qu'a faite la SNCF pour aller devant les souhaits de l'UE est la séparation entre l'exploitation et le réseau des services ferroviaires. Donc, l'exploitation est aujourd'hui gérée par la SNCF et le réseau par un nouvel établissement, le RFF. Finalement, on peut juger, que la France a mis le minimum nécessaire des règlements de l'UE. La libéralisation en République Tchèque a un succès plus grand. À côté des České dráhy, a.s., on peut rencontrer n'importe quel transporteur sur le réseau ferré. Les ČD reçoivent les subventions de l'État, ce qui fait le principal problème, la raison pour laquelle l'introduction de la concurrence est lente. Le marché est ouvert et la libéralisation est établie, mais les transporteurs potentiels ont peur de

rouler sans les subventions. En République Tchèque, on trouve une seule ligne où on peut observer la lutte concurrentielle. Depuis 2012, il y a déjà deux concurrents des ČD sur la ligne Prague – Ostrava. Comment peut-on évaluer la libéralisation dans ce deux pays ? La France protège bien son entreprise nationale. Les perspectives sur l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence sont positives pour l'année 2019, au plus tôt. Elle reste parmi les derniers pays européens qui n'a pas libéralisé le transport ferroviaire de voyageur. En République Tchèque, on peut dire que la libéralisation est réussie. La concurrence commence à arriver sur le réseau qui était jusqu'à la fin de 2002 un monopole des ČD. La ligne la plus attirante pour les concurrents est la ligne Prague – Ostrava. La solution de l'expansion de la concurrence sur les autres lignes sur le territoire tchèque peut être la construction de la ligne à grande vitesse.

C'est une grande différence entre le réseau ferroviaire en France et en République Tchèque. La France est le berceau du transport ferroviaire à grande vitesse en Europe. Elle dispose de plus que 2 000 km de lignes à grande vitesse sur tout son territoire. Grâce au TGV, les voyageurs peuvent passer leur voyage plus vite et confortablement. Même si, aujourd'hui, on peut utiliser les trains à grande vitesse dans la majorité des pays en Europe occidentale, en République Tchèque on n'a pas encore cette possibilité. Premièrement, le pays est trop petit, deuxièmement la construction de la LGV coûte trop cher. Il y a plusieurs projets avec plusieurs pays. Les lignes à grande vitesse peuvent traverser la République Tchèque de l'Allemagne ou de la Pologne en Autriche. Si la République Tchèque ne change pas son opinion négative sur la LGV, elle deviendra un pays peu important pour le transport ferroviaire européen. Les pays comme l'Allemagne ou l'Autriche vont faire des tours autour de la République Tchèque et ils vont détourner leurs correspondances du territoire tchèque.

En ce qui concerne la relation entre les sociétés ferroviaires de nos pays comparés avec l'État, les deux ont des liaisons très étroites avec lui. La SNCF et les ČD sont dépendants des subventions de l'État. L'État possède cent pour cent des actions de la SNCF. Il est le régulateur principal, il contrôle les règles, il ratifie les grands projets etc. Bien sûr, il protège la SNCF contre la concurrence. En République Tchèque, le propriétaire des lignes ferroviaires est aussi l'État ou bien le Ministère des Transports, qui est représenté par la SŽDC (gestion du chemin de fer). Il divise son activité de contrôle sur le niveau national entre l'Office de chemin de fer et l'Inspection de chemin de fer.

On sait que le contributeur principal du transport ferroviaire des deux pays est l'État. Mais les deux sociétés nationales utilisent encore d'autres moyens. En France, c'est le RFF, qui paie à la SNCF les taux d'utilisation des services concernant la gestion du réseau

ferroviaire. Encore, la SNCF reçoit les contributions sur l'exploitation et les investissements sur les wagons des collectivités autonomes, ça veut dire, des régions. Pareillement comme en République Tchèque, les ČD reçoivent les bénéfices de leurs régions et ils facturent encore à la SŽDC la gestion du trafic sur le réseau ferré et la maintenance de la capacité de fonctionnement. De plus, les ČD ont la possibilité de vendre leurs biens excédentaires.

Comparer le profit du secteur ferroviaire de ces deux pays peut être une question difficile. La France est un pays huit fois plus grand que la République Tchèque et elle est habitée par un nombre d'habitants six fois plus grand. Elle a 20 000 km de réseau ferroviaire de plus que la République Tchèque. Il est évident que la SNCF fait beaucoup plus de profit sur ses activités de chemin de fer. Mais, est-ce que cette différence est assez marquante ? Dans le secteur ferré en France, on parle en milliards d'euros. En République Tchèque on peut parler aussi en milliards, mais de couronnes. Il faut qu'on cherche la monnaie commune pour avoir une idée du profit dans ces deux secteurs ferroviaires différents. On va utiliser l'euro comme valeur car c'est une monnaie de l'Union Européenne. Pour la République Tchèque, on fixe un cours actuel, donc un euro égale 27 couronnes. On comparera l'année 2009, pour voir la situation sur le chemin de fer après la crise et puis la situation actuelle selon l'accessibilité des rapports financiers des deux pays, donc l'année 2013.

En 2009, le profit total de la SNCF était de 24,88 milliards d'euros. Après un calcul de la monnaie, on peut constater que dans la même année, le profit des ČD a été de 24,52 millions d'euros. La différence est considérable, la SNCF gagne mille fois plus que les ČD. Pendant des années, les deux sociétés augmentent leurs profits. En 2013, la SNCF a gagné 32,23 milliards d'euros tandis que les ČD 26,22 millions d'euros. On voit l'augmentation des deux sociétés avec l'année 2009. La comparaison du profit de ces deux secteurs ferroviaires est sans importance. La France est un grand pays, où la circulation est nécessaire. Les passagers font souvent des distances plus longues et incomparables avec la République Tchèque. Voyant les tableaux 4 et 11, on peut comparer et constater que le nombre des passagers par personne-kilomètre en France est douze fois plus grand que le nombre des passagers en République Tchèque.

Tableau 15 : Densité de réseau ferroviaire

	France	République Tchèque
Longueur du réseau ferroviaire	29 273 km	9 570 km
Superficie de pays	632 834 km ²	78 866 km ²

Source : Eurostat et europa.cz, l'adaptation propre

Conclusion

Le système ferroviaire national français est leader dans le transport européen. La France peut être fière de ses lignes à grandes vitesses et de ses trains TGV sur lesquels elle a construit son prestige. Tout de même, le secteur ferroviaire français se trouve dans une crise d'existence et il n'est pas capable de la dépasser. La SNCF est le seul transporteur sur le réseau ferré français. Elle nous donne un exemple parfait de fonctionnement de monopole sur le chemin de fer européen.

Le marché ferroviaire en République Tchèque a fonctionné longtemps comme un monopole occupé par la société České dráhy. Néanmoins, cette forme de concurrence imparfaite n'a pas créé les activités nécessaires pour la modernisation et elle a causé le vieillissement du parc de voitures. Pour que l'environnement concurrentiel puisse se développer, il était nécessaire de séparer la fonction de transporteur et la fonction de gestionnaire de l'infrastructure. Les changements structurels sont venus avec l'entrée de la République Tchèque à l'Union Européenne et en même temps à la politique européenne commune de transport.

Le but de ce mémoire était d'évaluer la situation actuelle du secteur ferroviaire en France et en République Tchèque. Les deux pays sont membres de l'Union Européenne qui a édicté les paquets ferroviaires qui ont été créés dans le but de la libéralisation du marché ferroviaire, de l'optimisation de l'exploitation de l'infrastructure des chemins de fer et de la modernisation des services. On a présenté quelques caractéristiques dans le transport ferroviaire français et tchèque, on a vu des exceptions dans les deux secteurs et on a essayé de bien comprendre les deux systèmes différents. Le but partiel est la comparaison du transport ferroviaire de la France et de la République Tchèque. La comparaison nous permet de voir les différences entre les deux politiques de transport, comment elles satisfont aux conditions de l'Union Européenne et ce qu'elles font pour améliorer leurs services et satisfaire leurs clients. On a comparé aussi les prix des voyages, ce qui permet de voir la politique financière et le niveau de voyage.

Le mémoire a montré les points qui sont communs aux deux pays. Notamment, il s'agit d'un lien étroit avec l'État avec l'attribution de subventions publiques élevées. Aujourd'hui, les deux sociétés détiennent la part majoritaire du marché du transport. Néanmoins, avec le règlement de l'Union Européenne, a commencé un processus de la libéralisation et des sociétés en concurrence pénètrent sur le marché et renforcent leur

position. Ça peut être intéressant d'observer l'impact de la libéralisation sur le marché du transport ferroviaire sur le long terme.

Liste des abréviations

ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires
BCE	Banque centrale européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CLCV	Consommation Logement Cadre de vie
ČD	České dráhy
DB	Deutsche Bahn
FS ČR	Federace strojívdcců České republiky
LGV	Ligne à grande vitesse
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PIB	Produit intérieur brut
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RFF	Réseau Ferré de France
SAAD	Service Annexe d'Amortissement de la Dette
SMIC	Salaire minimum interprofessionnel de croissance
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SRU	Solidarité et renouvellement urbain
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TER	Transport express régional
TGV	Train à grande vitesse
UE	Union européenne

Résumé

Tato práce pojednává o tématu osobní železniční dopravy, a to jak v České republice, tak ve Francii. V současné době je otázka železniční dopravy aktuálním tématem, a to nejen v obou zemích, ale i v celé Evropské unii. Práce je tedy zaměřena na železniční dopravu Francie, České republiky a také na názory a zásahy Evropské unie. Obsah práce nás seznamuje se situací na trzích obou zemí, popisuje a analyzuje několik důležitých prvků v železniční dopravě a porovnává, jak jsou nabízené služby v souladu s pravidly Evropské unie. Cílem práce je srovnání osobní železniční dopravy těchto dvou zemí a posouzení, zda obě země splnily kritéria a železniční balíčky vydané Evropskou unií, zda dosáhly procesu liberalizace a jakým způsobem, nebo zda země nařízení obešly.

Práce je rozdělena do šesti hlavních kapitol. Po úvodu následují tři teoretické kapitoly, s cílem představit nám, jaká je aktuální hospodářská situace obou srovnávaných zemí, přiblížit nám marketing dopravy a vysvětlit jak obecně funguje dopravní trh a následně definovat trh evropské železniční dopravy.

Dále se práce věnuje jednotlivým zemím, nejdříve definujeme osobní železniční dopravu Francie a následně České republiky. Hlavním tématem v popisu francouzské železniční dopravy je monopol jediné národní společnosti SNCF. Z toho důvodu se více věnujeme kapitole o liberalizace a rozebíráme funkčnost či nefunkčnost trhu bez konkurence. S tím souvisí i kapitola zabývající se vztahem státu a monopolní společnosti. Společnost je značně dotovaná a chráněná státem, který s otevřením trhu konkurenci nesouhlasí. Co se týká popisu osobní železniční dopravy České republiky, největší zájem věnujeme konkurenčnímu boji třech hlavních českých dopravců na trati Praha – Ostrava. Stejně jako u Francie, i zde hraje důležitou roli stát, který má úzké vztahy s národní železniční společností České dráhy, a.s. Vzhledem ke konkurenci, stát musel zvážit některá rozhodnutí a na zmiňované konkurenční trase odebrat dotace dané společnosti. Vidíme pravý opak železničního systému v porovnání s Francií.

Poslední kapitolou bakalářské práce je srovnání osobní železniční dopravy obou zemí. Hlavní rozdíl je možné vidět v samotné struktuře systému. Jedna země představuje, až na malou výjimku, systém dokonalého monopolu, druhá země byla schopna přijmout nařízení Evropské unie a zavést je do svého systému. Bohužel v dnešní době není Česká republika zcela atraktivní zemí, co se týká zahraniční konkurence. Na českém území můžeme potkávat vlaky ze sousedních zemí, je však nutností vybudovat vysokorychlostní tratě, aby republika zůstala mezi zeměmi, přes které chtějí velké zahraniční společnosti přejíždět. Touto výhodou

disponuje právě Francie, kolébka vysokorychlostních tratí. Z důvodu legálního monopolu však konkurence není možná.

Závěr práce nám shrnuje veškeré poznatky získané v jednotlivých kapitolách a nastiňuje nám další vývoj procesu liberalizace a jejího budoucího vývoj z dlouhodobého hlediska.

Bibliographie

- 1) BŘEZINOVÁ, Michaela, *Zabezpečení vybraných veřejných služeb ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2007. [en ligne]. Disponible sur : http://is.muni.cz/th/172299/esf_m?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3DZabezpe%C4%8Den%C3%AD%20vybran%C3%BDch%20ve%C5%99ejn%C3%BDch%20slu%C5%BEeb%20ve%20Francii%26start%3D1
- 2) CALTHROP, E., LUDEWIG, J., *Reforming Europe's railways*. Brussels: CER, 2005
- 3) DAMBORSKÝ, Milan, HORNYCHOVÁ Taťána, *Vliv velkých firem na ekonomiku České republiky*. Vysoká škola ekonomická v Praze, Středisko regionálních a správních věd, [en ligne]. Disponible sur : <http://srsv.vse.cz/wp-content/uploads/2014/02/velke-firmy12.pdf>
- 4) DEVILLE, Xavier, VERDUYN, Fabienne, *Implementation of EU legislation on rail liberalisation in Belgium, France, Germany and The Netherlands*. National Bank of Belgium, 2012, [en ligne]. Disponible sur: <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp221En.pdf>
- 5) GERONDEAU, Christian. *Transport in Europe*, Artech House, 1997
- 6) KLIKOVÁ, Christiana. *Hospodářská politika.*, 3.vyd. Ostrava, Institut vzdělání Sokrates, 2012
- 7) KVIZDA, Martin, *Konkurenceschopnost železniční dopravy – problém ekonomický a ekologický*. [en ligne]. Disponible sur : <http://railway.econ.muni.cz/language/cs/2008/konkurenceschopnost-zeleznicni-dopravy-problemekonomicky-a-ekologicky>
- 8) MARYÁŠ, Jaroslav, VYSTOUPIL, Jiří. *Ekonomická geografie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006
- 9) MIRVILLE, Philippe, *TGV Est de la Crampton à la grande vitesse*. Timée-Éditions. 2007

- 10) REVIAl, Thomas, *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs*. [en ligne]. Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000432/0000.pdf>
- 11) ŘEZNÍČEK, Bohumil, ŠARADÍN, Pavel, *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 2001
- 12) SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova Univerzita Brno
- 13) ŠTEPITOVÁ, Ivana, *Reforma železničního systému ve Francii*. Diplomová práce. Brno, 2014, [en ligne]. Disponible sur : http://is.muni.cz/th/342118/esf_m?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3DReforma%20%20C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%ADho%20syst%C3%A9mu%20ve%20Francii%26start%3D1
- 14) TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T., *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006
- 15) TOMEŠ, Zdeněk, *Evropská železniční politika pohledem ekonoma*. [en ligne]. Disponible sur : http://www.researchgate.net/publication/228809130_EVROPSK_ELEZNIN_POLITIKA_POHLEDEM_EKONOMA
- 16) TOMEŠ, ZDENĚK A KOL. *Hospodářská politika 1900 – 2001*. Praha, C.H.Beck, 2008
- 17) VAILLANT, Ludovic, *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Setra, 2009, [en ligne]. Disponible sur : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TansportFerroviaire.pdf
- 18) ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008

Magazine

- 19) ČESKÉ DRÁHY, *Bude z nás periferie evropského železničního světa?*, in: ČD PRO VÁS, année III, n°6, 2012
- 20) ČESKÉ DRÁHY, *Kámen úrazu domácí železniční sítě: úzká hrdla snižují kapacitu*, in: ČD PRO VÁS, année V, n°9, 2014
- 21) ČESKÉ DRÁHY, *Také v ČR zrychlujeme. Decentně*, in: ČD PRO VÁS, année VI, n°6, 2015
- 22) ČESKÉ DRÁHY, *Více než 170 000 000 cestujících!*, in: ČD PRO VÁS, année VI, n°6, 2015
- 23) ČESKÉ DRÁHY, *Vrátíme vám část jízdného*, in: ČD PRO VÁS, année IV, n°11, 2013
- 24) ČESKÉ DRÁHY, *Také v ČR zrychlujeme. Decentně*, in: ČD PRO VÁS, année VI, n°6, 2015
- 25) LE RAIL, *La SNCF continue de perdre des voyageurs*, avril 2014, numero 205

Webographie

- 26) <http://www.assemblee-nationale.fr>
- 27) www.avantage-entreprise.com
- 28) <http://byznys.lidovky.cz>
- 29) www.cd.cz
- 30) www.ceskedrahy.cz
- 31) www.cia.gov
- 32) www.clcv.org
- 33) <http://clubideesnation.fr>
- 34) www.czechtop100.cz
- 35) www.czso.cz
- 36) <http://doprava-info.webnode.cz>

- 37) <http://ec.europa.eu>
- 38) www.economiamatin.fr
- 39) www.ekonomiedopravy.cz
- 40) <http://ekonomika.idnes.cz>
- 41) <http://www.economix.cz>
- 42) europa.eu
- 43) www.finance.cz
- 44) www.financninoviny.cz
- 45) www.fscr.cz
- 46) www.ifrap.org
- 47) www.insee.fr
- 48) jizdenky.studentagency.cz
- 49) jizdnirady.idnes.cz
- 50) www.kzps.cz
- 51) www.latribune.fr
- 52) www.le.cz
- 53) www.lemonde.fr
- 54) www.mdcz.cz
- 55) www.novinky.cz
- 56) www.regiojet.cz
- 57) <http://regulation-ferroviaire.fr>
- 58) www.rff.fr
- 59) www.senat.fr
- 60) www.sncf.com
- 61) <http://spz.logout.cz>
- 62) www.strategies.fr
- 63) www.svazcestujicich.cz
- 64) www.szdc.cz
- 65) <http://tempsreel.nouvelobs.com>
- 66) www.transdev.com
- 67) <http://trhy.mesec.cz>
- 68) www.vysokorychlostni-zeleznice.cz

Table des tableaux

TABLEAU 1: LA CROISSANCE DU PIB EN FRANCE	10
TABLEAU 2 : LA CROISSANCE DU PIB EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE.....	13
TABLEAU 3 : LIGNES À GRANDE VITESSE EN FRANCE.....	34
TABLEAU 4 : LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF ET DE RFF.....	43
TABLEAU 5 : LA DETTE DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	44
TABLEAU 6 : PROFIT DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	45
TABLEAU 7 : TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS EN FRANCE (MILLIONS PASSAGERS/KM).....	48
TABLEAU 8 : LA PART DES TRANSPORTEURS SUR LE CHEMIN DE FER.....	52
TABLEAU 9 : LE PLEIN TARIF DES ČD SUR LA LIGNE PRAGUE - OSTRAVA	54
TABLEAU 10 : LE PLEIN TARIF DE REGIOJET SUR LA LIGNE PRAGUE – OSTRAVA	54
TABLEAU 11 : LE PLEIN TARIF DE LEO EXPRESS SUR LA LIGNE PRAGUE – OSTRAVA.....	54
TABLEAU 12 : PROFIT DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES PRINCIPAUX	61
TABLEAU 13 : LE NOMBRE DES VOYAGEURS SUR LES CHEMINS DE FER.....	63
TABLEAU 14: TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (MILLIONS PASSAGERS/KM).....	64
TABLEAU 15 : DENSITÉ DE RÉSEAU FERROVIAIRE.....	67

Table des graphiques

GRAPHIQUE 1 : VOLUME DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS LONGUE DISTANCE ENTRE 1980 ET 2010 (EN MILLIARDS DE VOYAGEURS/KM)	355
GRAPHIQUE 2 : LES FLUX FINANCIERS DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE FRANÇAIS.....	42
GRAPHIQUE 3 : LA PART DES TRANSPORTEURS SUR LA LIGNE PRAGUE - OSTRAVA.....	52
GRAPHIQUE 4 : SCHÉMA FONCTIONNELLE DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE...57	
GRAPHIQUE 5: LE NOMBRE MOYEN DES EMPLOYÉS DES ČD.....	62

Annotation en français

Nom et prénom de l'auteur:	Mil'ková Pavlína
Faculté et chaire:	Faculté des lettres, Département de langues romanes
Titre du mémoire:	Comparaison du transport ferroviaire des voyageurs en France et en République Tchèque dans le cadre de l'Union Européenne
Directeur du mémoire:	Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton
Nombre de caractères:	159 354
Nombre d'annexes:	0
Nombre de sources :	68

Mots clés:	Transport ferroviaire, SNCF, České dráhy, l'Union Européenne, Ligne à grande vitesse, la concurrence
Annotation:	Ce mémoire agit du transport ferroviaire en France et en République Tchèque mais aussi des interventions de l'Union Européenne. Le contenu de ce travail nous présente la situation sur le marché des deux pays, il décrit et analyse les éléments importants dans le transport ferroviaire et il compare si les services offerts sont en harmonie avec l'Union Européenne. Le but de mémoire est comparer ces deux pays et voir comment ils remplissent les critères de l'Union Européenne pour atteindre la libéralisation.

Annotation en anglais

Name and surname:	Miřková Pavlína
Faculty and department:	Faculty of Arts
Title of bachelor's thesis	Comparison of the personal railway transport in France and Czech Republic within the European Union
Leader of bachelor's thesis :	Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton
Number of characters :	159 354
Number of supplements :	0
Number of sources :	68

Key words :	Railway transport, SNCF, České dráhy, European Union, high-speed railway line, competition
Abstract :	This bachelor's thesis occupies with the railway transport in France and in the Czech Republic but also with the interventions of the European Union. The content of this thesis shows us the situation on the market of this two states. There is described and analyzed the elements important of the railway transport and it compares the offer of services that are in harmony with the rules of the European Union. The target of this thesis is based on the comparison of the two states and the analysis of how they are filling the criterions of the European Union because of the achievement of the liberalization.