

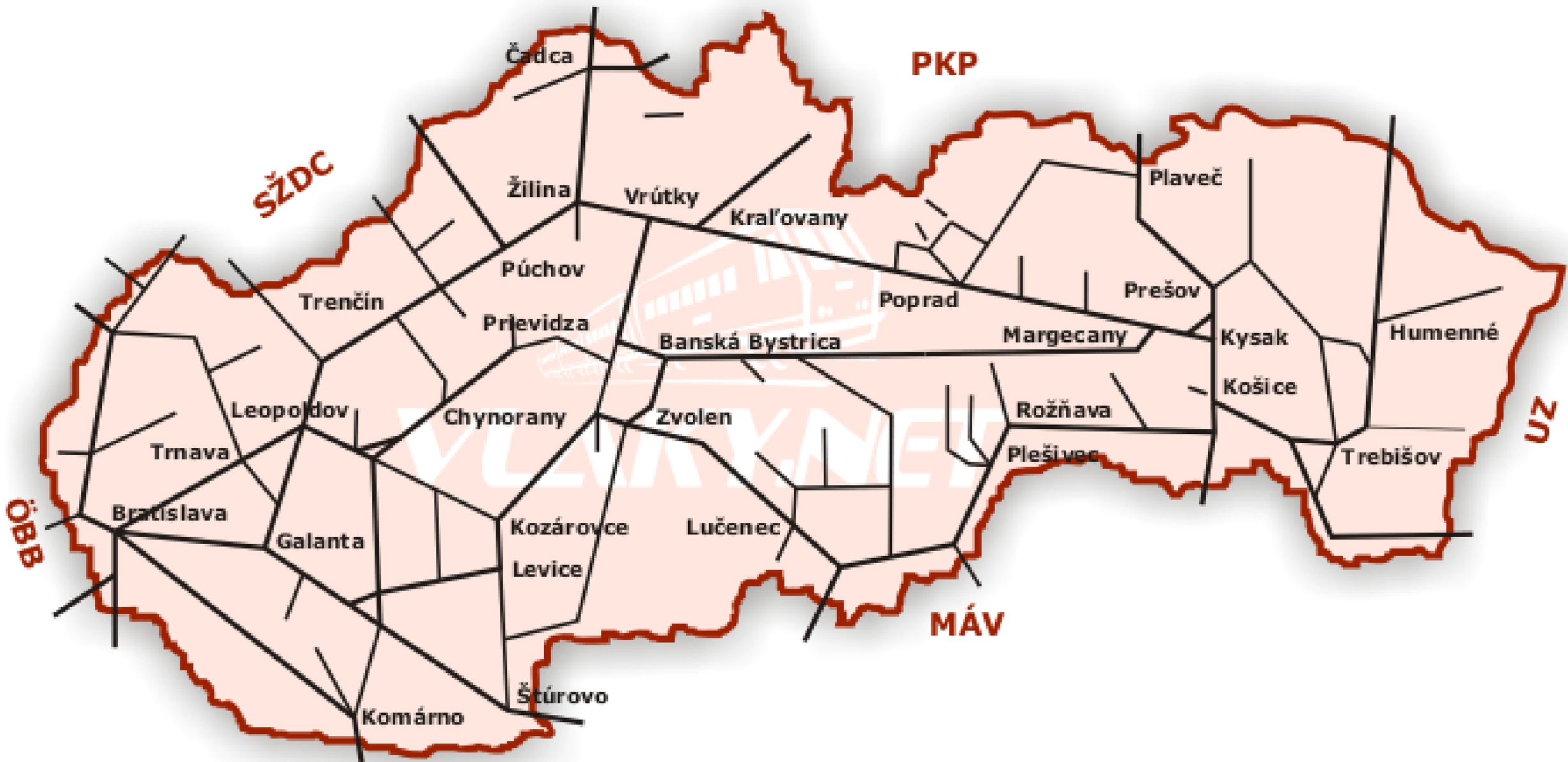
*Aspects positifs et négatifs de la
libéralisation du transport
ferroviaire en Slovaquie*

Jana Marasová

Mária Horehájová

L'histoire du transport ferroviaire slovaque

- 1846 - chemin de fer à wagons tirés par les chevaux entre Bratislava et Trnava (cca 60 km),
- 1848 - le premier train à vapeur en Slovaquie: trajet Marchegg (à la frontière autrichienne) – Bratislava
- 1918 - le réseau ferroviaire existant complété par des trajets en direction Est-Ouest.
- 1948 - le transport ferroviaire a été nationalisé et géré jusqu'à 1989 par une société étatique **Československé dráhy – ČSD** (*Chemins de fer tchécoslovaques*) dont la filiale **Východná dráha** (*Chemin de fer de l'Est*) était chargée de gérer le territoire slovaque.



L'organisation actuelle du transport ferroviaire

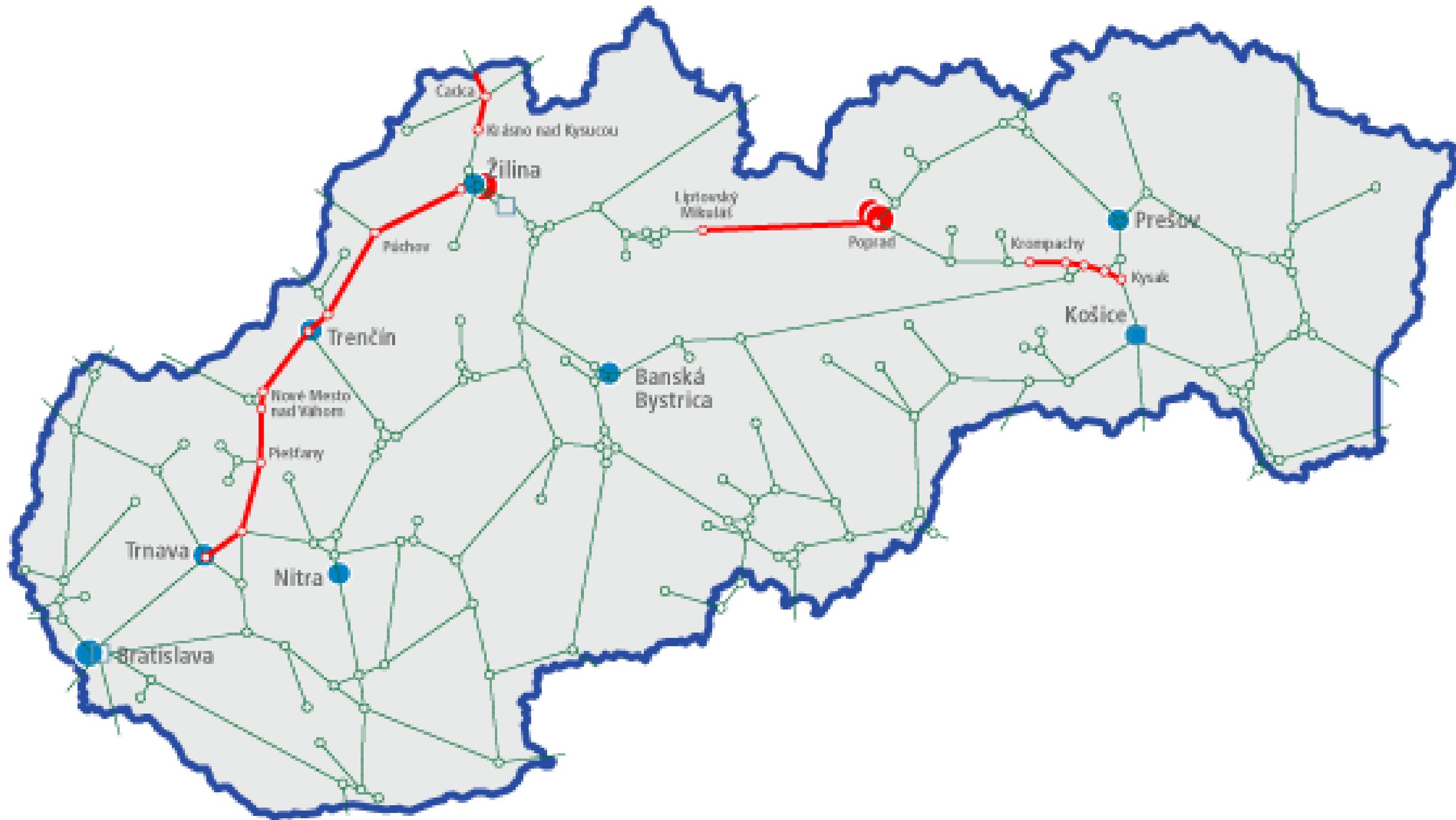
- 1993 **ŽSR** (*Chemins de fer de la République slovaque*) - société publique a été créée
- Depuis 2002 ŽSR gère l'infrastructure ferroviaire
- 2005: *Compagnie ferroviaire slovaque* gère le transport de voyageurs
Cargo Slovakia chargée du transport de marchandises
- *Office de transport* - régulateur national:
 - la *régulation* des prix sur les voies ferroviaires
 - les licences et certificats de sécurité aux transporteurs privés
 - enregistrement et autorisation différents types de véhicules ferroviaires
 - la *supervision professionnelle et technique*

Libéralisation du transport ferroviaire

- Directives CE: paquets ferroviaire (2001, 2004, 2007, 2016)
- 2007 Libéralisation du transport de marchandises en Slovaquie - la Directive 2004/51/EC, du 2^e paquet ferroviaire;
- 2010 le 3^e paquet a été incorporé dans les lois slovaque 513 a 514/2009 – le transport de voyageurs est libéralisé

Le marché et la concurrence

- 35 sociétés possédaient la licence pour opérer sur les voies ferroviaires de ŽSR, dont: 9 des services de transport de voyageurs, 25 de celui de marchandises et 1 qui possède la licence pour les deux activités.
- *Office anti-monopole* a défini les problèmes clé de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire :
 - Des entraves inadéquates à l'entrée sur le marché
 - Des taxes d'accès aux voies de transport ferroviaire
 - Une influence de l'Etat
 - Une interopérabilité et une qualité de l'infrastructure ferroviaire insuffisantes
 - Le comportement des sociétés publiques de transport qui essayent de maintenir leur position



Financement

- Convention sur le fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire (2017 -2021)- critiquée de la part de l'Office anti-monopole:
 - Subvention de 250 mil. € à ZSR
 - Paiements de la part des utilisateurs de l'infrastructure: 105,45 mil. €
 - ZSSK 47 %
 - Cargo Slovakia 38 %
 - Autres 15 %

La qualité des services (ZSSK)

	Plan	Réalité
Vente des billets par internet sur la vente totale	9%	7,98
Profil de l'employé du premier contact – part des employés qui correspondent à ce profil	78%	79%
Réalisation des performances de transport	99%	100,26%
Respect des horaires	93%	92,93%
Respect des horaires – trains internationaux	93%	95,62%
Taux de fiabilité des trains – transport des voyageurs en général	99%	99,96%
Part des trains internationaux, avec le départ de la Slovaquie, supprimés	1%	0,000128%
Réalisation du plan des performances au niveau du nettoyage des trains	91%	99,89%
Satisfaction clients – améliorer la note moyenne de:	0,01	non évalué
Augmentation de la qualité des services – diminuer le nombre des plaintes justifiées de:	10%	9,76%

Accidents dans le transport ferroviaire

Accidents graves	60
Décès	26
Blessures graves	33

Les causes les plus importantes des accidents relèvent du **non-respect de la signalisation d'alerte** par les dispositifs de sécurité aux passages à niveau et de **déplacements non autorisés de personnes** sur les rails.

L'emploi dans le transport ferroviaire

Evolution de l'emploi dans les trois les plus grandes sociétés ferroviaires

Effectif/Année	2011	2017
CARGO	8 054	5 632
- hommes	1 771	1 402
- femmes	6 283	4 230
ZSSK	4 792	5 952
- hommes	2 930	3 835
- femmes	1 862	2 117
ŽSR	14 998	13 781