



Ambassade de France en Suède  
Service économique de Stockholm

Stockholm, le 23 mars 2023  
Affaire suivie par : M. MARBOT  
Revu par : J. GROSJEAN

## Le transport ferroviaire en Suède

*Résumé : Conséquence d'une libéralisation enclenchée dès les années 1980, seules les activités principales de gestion des infrastructures de réseau et des gares sont assurées sous l'égide de l'administration suédoise. Les opérateurs historiques, SJ (transport de voyageurs) et Green Cargo (fret), demeurent dans des positions dominantes malgré une contraction de leurs parts de marché ces dernières années. Dans un contexte de relance verte post-covid, l'expansion et la modernisation du réseau, avec notamment la construction des deux premières lignes à grande vitesse (LGV), apparaissent comme des priorités - bien que ce dernier projet soit mis à l'arrêt par le nouveau gouvernement d'Ulf Kristersson.*

### I. La Suède, pionnière de la libéralisation du réseau ferroviaire

1. Dès les années 1980, la Suède a entrepris de progressivement libéraliser le monopole d'Etat. **Les activités de gestion des infrastructures ont été séparées de celles de l'exploitation du réseau, puis confiées à la nouvelle administration Banverket en 1988.** Les premiers appels d'offres pour les services régionaux et interrégionaux du transport de passagers ont été ouverts en 1990 et 1993, et pour le fret ferroviaire en 1996. **En 2001, la société nationale des chemins de fer Statens Järnvägar AB (SJ) a été scindée en six sociétés anonymes : SJ (transport de voyageurs), Green Cargo (fret), Jernhusen (gestion des gares), Euromaint (entretien des trains), Trafficare (nettoyage des voitures) et Unigrind (services informatiques).** Si Euromaint, Trafficare et Unigrind ont été privatisés quelques années après, **SJ, Green Cargo et Jernhusen demeurent intégralement détenus par l'Etat** (ce dernier leur impose des objectifs financiers annuels, même si leurs activités sont menées à des fins exclusivement commerciales). Dans les années 2000, la libéralisation des autres segments s'est poursuivie (trains de nuit, trains charters et trains internationaux de voyageurs) et **l'ouverture à la concurrence de tout le marché du transport domestique de voyageurs a été finalisée en 2012.**

2. La gestion des infrastructures de réseau est aujourd'hui assurée par Trafikverket (ex-Banverket). L'agence publique des transports **Trafikverket est responsable des activités principales de maintenance, de gestion et d'extension du réseau ferroviaire** et routier. Les activités secondaires comme l'entretien des véhicules relèvent du marché. Cette agence est **essentiellement financée (environ 89%) par les dotations fournies chaque année par l'Etat** après vote au Parlement. Ses autres ressources ont des origines variées, dont par exemple la **redevance pour l'accès aux voies ferroviaires**, qui couvre environ 15% du financement nécessaire à la maintenance du réseau (cf. Annexe A). Dans le budget 2021 de l'agence, **2,7 Mds€ étaient dédiés au ferroviaire** (environ 22% du total).

3. La gestion des gares ferroviaires est assumée, pour l'essentiel, par « Jernhusen ». L'entreprise détient **37 gares représentant 85% du trafic national** – les autres petites gares étant détenues par divers acteurs (municipalités, entreprises immobilières ou particuliers). L'entreprise **ne perçoit pas de subventions de l'Etat** et ses recettes proviennent essentiellement du revenu des activités de ses gares, dépôts et terminaux mixtes. Elle perçoit certes une **redevance pour l'utilisation des gares**, payée par les transporteurs, mais qui ne représente qu'environ 4% des revenus de l'entreprise (cf. Annexe A).

### II. Le marché du transport de passagers est largement ouvert aux acteurs étrangers

1. SJ est confrontée à une intensification de la concurrence, surtout étrangère, sur le transport de passagers (cf. graphiques 1 et 2 en Annexe B). Sur la base du chiffre d'affaires, **SJ détenait 58% des parts de marché en Suède en 2021**, devant les filiales des entreprises hongkongaises MTR (19%, notamment grâce à son offre quotidienne sur la ligne Stockholm-Göteborg), allemande Arriva (8%, rachetée au printemps 2022 par

l'entreprise d'Etat finlandaise VR) et française Transdev (5%). L'entreprise privée suédoise Vy Tåg détient 8% des parts de marché. Historiquement, **Transdev a été l'une des premières sociétés étrangères à se positionner sur le marché national**, dès 2007, avec des lignes de train de nuit. Aujourd'hui, via son entité Snälltåget, le groupe français opère notamment la liaison ferroviaire entre Malmö et Stockholm.

2. Pour le fret, les entreprises d'Etat suédoises restent largement dominantes (cf. Annexe B). Sur la base du chiffre d'affaires, **Green Cargo détenait 53% des parts de marché en Suède en 2021**. Le transport des ressources minières dans le nord du pays (Kiruna et Malmberget) représente toujours une part importante du fret (15%, réalisés par **LKAB Malmtrafik**, filiale de l'entreprise publique minière LKAB). Par ailleurs, la concurrence privée est pour l'essentiel d'une entreprise privée suédoise, Hector Rail (15%).

3. La vente des billets de transport de voyageurs demeure un sujet sensible en matière d'ouverture à la concurrence. **SJ comptabilise 79% des ventes nationales sur son site internet [sj.se](https://www.sj.se)** en 2021. L'entreprise hongkongaise MTR (4% des ventes) a saisi à deux reprises (2014 et 2019) l'Autorité de la concurrence pour pratiques anticoncurrentielles, qui a classé ces affaires sans suite. Cependant, **le gouvernement étudie depuis la possibilité de créer un système national de billetterie pour tous les transports publics** : 3 M€ du budget de printemps 2021 sont alloués au développement du projet.

### III. L'expansion et la modernisation du réseau sont les priorités identifiées dans un contexte de relance verte

Au-delà de la reprise du trafic post-covid,<sup>i</sup> le secteur est confronté à deux enjeux principaux en Suède :

1. A moyen-terme, la vétusté des installations et la congestion du réseau apparaissent comme des problèmes majeurs. Les entreprises anticipent une hausse du trafic en raison de la croissance démographique et du report du transport routier ou aérien sur le ferroviaire afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.<sup>ii</sup> Or, **Trafikverket souligne la vétusté de certains équipements comme celle des systèmes de signalisation** (10% ont atteint leur durée de vie technique). En outre, **les acteurs économiques constataient déjà avant la crise sanitaire la saturation de plusieurs segments du réseau**, avec des conséquences sur la qualité du service (ponctualité). En particulier, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Stockholm et Oslo est identifiée comme une priorité par les gouvernements suédois et norvégien.<sup>iii</sup> Face à ces enjeux, **le plan pour les infrastructures de transports 2022-2033 confirme la tendance à la hausse du budget initiée par le précédent plan 2018-2029 (+28%)**, après trois décennies de faible investissement. **Pour 2022-2033, 38 Mds€ sont consacrés au ferroviaire** (50% du budget transport), dont 16,5 Mds€ à la maintenance.<sup>iv</sup> Certaines orientations budgétaires interrogent cependant, notamment sur l'ERTMS (division par 2 du budget proposé par *Trafikverket* en juin 2022).<sup>v</sup>

2. Toutefois, à plus long-terme, la poursuite de la construction des premières LGV est très incertaine. **Le projet initial des deux LGV Stockholm-Göteborg et Stockholm-Malmö avait été annoncé par le gouvernement social-démocrate en 2018, après plus d'une décennie de vifs débats**. Il devait permettre la circulation de trains à une vitesse comprise entre 250 et 320 km/h, reliant les 3 grandes agglomérations du pays (Stockholm, Malmö et Göteborg) en 2 heures et Stockholm-Copenhague en 3 heures. **Le budget total était évalué à 31,7 Mds€**. La construction de trois tronçons à proximité des 3 grandes agglomérations avait été décidée en 2018. Ces tracés représentaient environ 40% du projet global tel qu'il avait été conçu initialement. **Cependant, le gouvernement conservateur d'Ulf Kristersson, investi à la suite des élections générales de septembre dernier, a annoncé suspendre la quasi-totalité du projet** (cf. détails en Annexe C). Il a motivé cette décision par la nécessité de réorienter les investissements dans l'entretien du réseau ferroviaire et routier et le déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, tout en critiquant le manque de sérieux budgétaire de ces prédécesseurs sur le projet.

*Commentaires* : Le transport ferroviaire est un secteur porteur pour les entreprises de l'Hexagone en Suède. La fourniture de matériel roulant représente une opportunité majeure pour les acteurs français (par exemple, commande récente par SJ de 25 Zefiro Express d'Alstom pour un contrat de 650 M€), avec un dialogue constant engagé dans le cadre du partenariat stratégique franco-suédois pour l'innovation et les solutions vertes signé en 2017, et renouvelé en 2019.

## ANNEXE A :

### Financement public du transport ferroviaire et redevances

Les financements publics et privés du transport ferroviaire se répartissent de la manière suivante :

- Transport de passagers : **un financement équilibré entre fonds publics et recettes privées**

**La plupart des lignes régionales de transport de passagers et parfois certaines lignes de grande distance** – qui sont toutes attribuées par appel d'offres – **dépendent de subventions des autorités régionales de transport** (de manière générale 50% du coût du transport, les 50% restants étant couverts par les recettes de la billettique).

- Gestion des infrastructures par Trafikverket ; **un financement exclusivement public**

Outre les dotations annuelles de l'Etat (89% de son budget) évoquées ci-dessus, **les activités d'investissement de Trafikverket sont également financées par des subventions de l'Union européenne, des cofinancements municipaux et régionaux et des paiements anticipés**. Certains projets d'investissement spécifiquement identifiés par le gouvernement sont également partiellement financés par des redevances et des taxes de congestion diverses (redevances de congestion perçue sur des tronçons routiers à Stockholm et Göteborg, péages sur les ponts de Motala et Sundvall). L'agence peut également emprunter auprès de l'Office national de la dette (*Riksgälden*).

La redevance pour l'accès aux voies ferroviaires (*banavgifter för järnvägen*) est destinée à l'entretien du réseau. Elle correspond **au coût marginal du trafic, soit au coût généré du fait de l'usure des voies lorsque les trains circulent**. Cette redevance est encadrée par le chapitre 7 de la loi suédoise sur les chemins de fer (SFS 2004:519) et par la réglementation d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission européenne du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. En 2020, la redevance pour l'accès aux voies ferroviaires a généré 183 M€ de revenus pour Trafikverket.

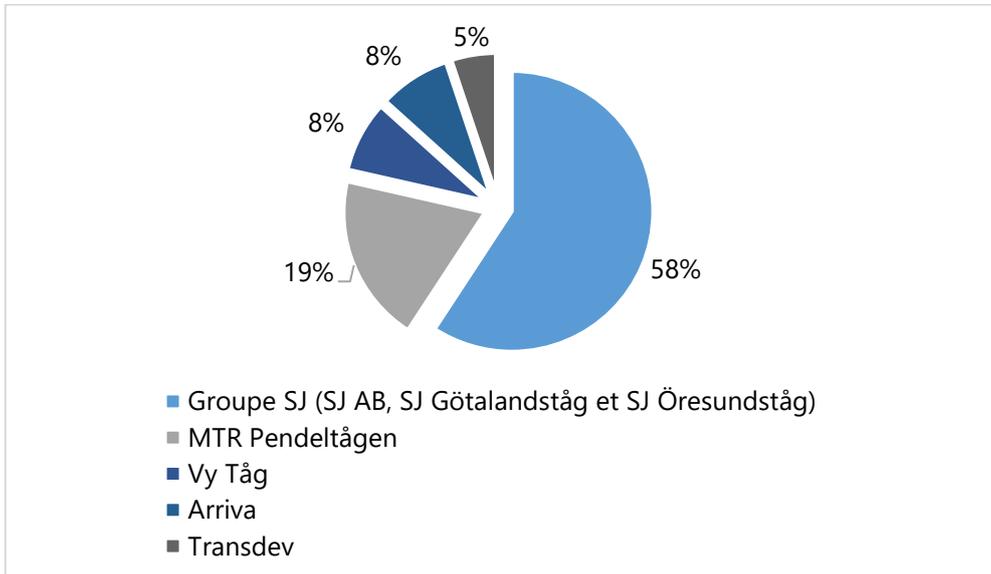
- Gestion des gares par Jernhusen : **une activité entièrement auto-financée**

Comme mentionné précédemment, **Jernhusen ne perçoit pas de subventions de l'Etat et ses recettes proviennent essentiellement du revenu des activités de ses gares, dépôts et terminaux mixtes**. Elle perçoit cependant une redevance pour l'utilisation des gares (*stationsavgifter*), qui représente environ 4% du budget de l'entreprise. Cette redevance est **payée par les transporteurs** (opérateurs ferroviaires, bus etc.) **au prorata du nombre de leurs voyageurs qui fréquentent certains espaces de la gare**, comme les salles d'attentes. Son montant, négocié avec les opérateurs afin de satisfaire leurs exigences, notamment en matière de taille et de localisation des espaces voyageurs, peut être fixé sur une période de 3 ans. La redevance comprend un montant fixe selon le type de gares, dont notamment leur taille, et une part variable, en partie basée sur la superficie des salles d'attente. En 2021, la redevance pour l'utilisation des gares a généré 10 M€ de revenus pour Jernhusen, soit **près de 4% des revenus totaux de l'entreprise**. Cette **redevance n'est pas obligatoire** et certains opérateurs ont refusé de la payer au motif qu'ils contribuaient déjà aux ressources de Jernhusen en amenant en gare des voyageurs. Ainsi, **Jernhusen souhaiterait que Trafikverket impose aux opérateurs de payer** cette redevance.

## ANNEXE B :

### Évolutions des parts de marché des opérateurs ferroviaires historiques

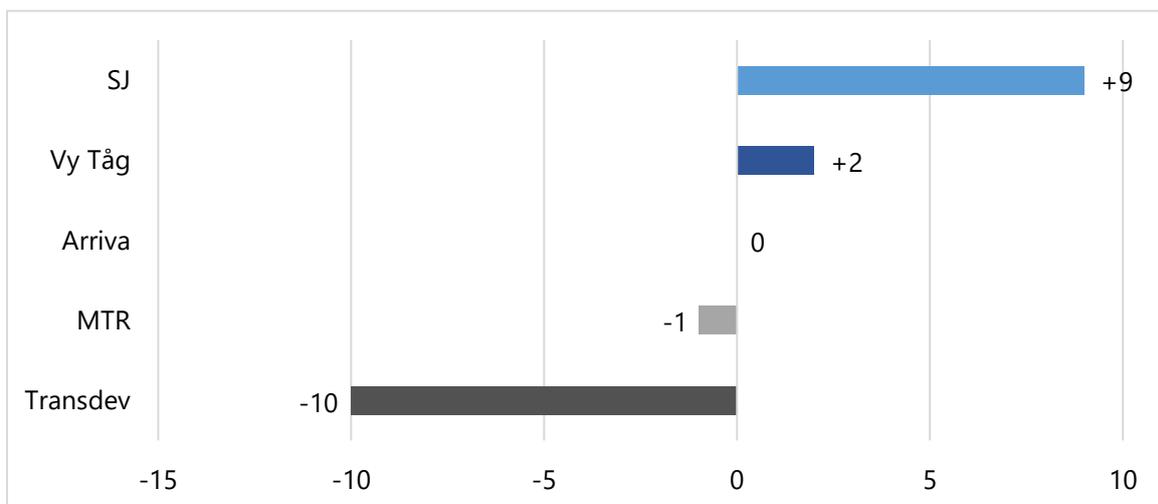
**Graphique 1 : Parts de marché des entreprises ferroviaires de transport de voyageurs, sur la base du chiffre d'affaires en 2021**



Source : [Transportstyrelsen](#)

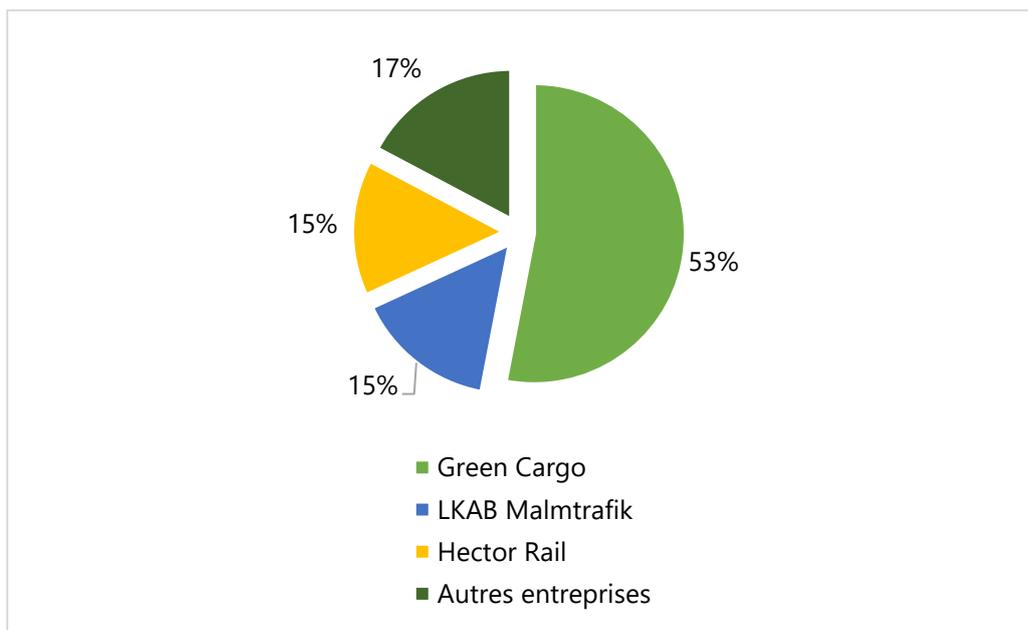
*Commentaire* : Sur le transport de passagers, SJ est principalement concurrencé par des entreprises étrangères. Outre le hongkongais MTR et le français Transdev évoqués précédemment, Vy tåg (anciennement Tågkompaniet) concentre ses activités dans le nord du pays et exploite plusieurs lignes en Norvège, tandis qu'Arriva opère à l'est et au sud de la Suède. Vy tåg est une entreprise suédoise fondée en 1999 et rachetée en 2007 par la compagnie norvégienne d'Etat Vy. Arriva était une filiale de la Deutsche Bahn, avant d'être rachetée au printemps 2022 par l'entreprise d'Etat finlandaise VR.

**Graphique 2. Evolution des parts de marché des principales entreprises ferroviaires de transport de voyageurs en 2021 par rapport à 2020, en points de %**



Source : [Transportstyrelsen](#)

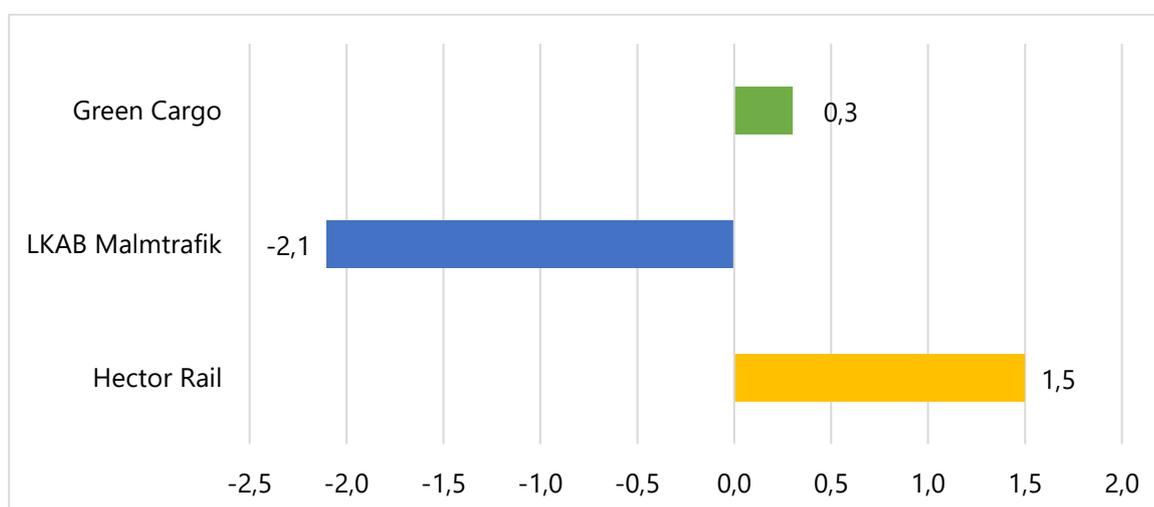
**Graphique 3 : Parts de marché des entreprises de fret ferroviaire, sur la base du chiffre d'affaires en 2021**



Source : [Transportstyrelsen](#)

*Commentaire :* Sur le fret, les entreprises d'Etat Green Cargo et LKAB Malmtrafik sont concurrencées principalement par une entreprise privée suédoise : Hector Rail. Fondée en 2004, celle-ci opère en Scandinavie et en Allemagne.

**Graphique 4. Evolution des parts de marché des principales entreprises de fret ferroviaire en 2021 par rapport à 2020, en points de %**



Source : [Transportstyrelsen](#)

## ANNEXE C

**Graphique 5. Carte et calendrier du projet des deux LGV en Suède au 9 mars 2022**



Commentaire : Le gouvernement conservateur d'Ulf Kristersson, investi à la suite des élections générales de septembre, a annoncé suspendre la quasi-totalité du projet des deux LGV selon les modalités suivantes :

- Tronçon Ostlänken (Järna-Linköping) à l'est du pays et à proximité de Stockholm : le projet se poursuit comme prévu (début des travaux de construction en 2024 et ouverture de la ligne d'ici 2033-2035). Toutefois, le gouvernement a chargé *Trafikverket* de prendre des mesures de réduction des coûts.
- Tronçon Göteborg-Borås à l'ouest de la Suède : le projet est suspendu jusqu'au 30 septembre 2023 (la construction devait débuter en 2025-2027), dans l'attente d'une nouvelle décision du gouvernement sur la poursuite de la planification. Une nouvelle mission est confiée à *Trafikverket* afin d'étudier les alternatives aux LGV qui permettraient d'améliorer les trajets domicile-travail sur cet itinéraire et les liaisons avec l'aéroport de Göteborg-Landvetter.
- Tronçon Hässleholm-Lund dans le sud du pays (et au nord de Malmö) : le gouvernement demande à *Trafikverket* d'achever les travaux de planification « dès que possible » (la construction devait débuter en 2027-2029). L'agence est également chargée de proposer des alternatives aux LGV afin d'améliorer les capacités du transport ferroviaire dans la région de la Scanie, notamment en vue de l'ouverture d'une nouvelle ligne qui relierait Malmö au Danemark et à l'Allemagne en 2029 (projet Fehmarn Belt).
- Parties centrales du réseau (Linköping - Borås – Hässleholm) : le gouvernement ordonne l'interruption des travaux de planification (qui devaient débuter en 2026).

**Tableau 1 : Exemples de gains de temps de trajet avec les deux LGV suédoises**

Trajet	Temps de trajet actuel	Temps de trajet avec LGV
Stockholm – Göteborg ( <i>direct</i> )	2h55	2h05
Stockholm – Malmö ( <i>direct</i> )	4h20	2h30
Stockholm – Norrköping	1h10	0h50
Stockholm – Linköping	1h35	1h00
Stockholm – Jonköping	3h35	1h40
Stockholm – Borås	3h15	2h00
Stockholm – Värnamo	3h45	2h00
Stockholm – Hässleholm	3h45	2h30
Stockholm – Hambourg (Allemagne)	minimum 11h	5h50
Stockholm – Copenhague (Danemark)	5h05	3h05

Source : [Trafikverket](#)

## Références

---

<sup>i</sup> Selon Transportstyrelsen, **en 2020, le secteur a enregistré une perte de chiffre d'affaires totale de près de 30% par rapport à 2019**. Le transport de marchandises a été moins affecté que celui de voyageurs, avec respectivement près de 10% et 30% de baisse du trafic en mai 2020, en glissement annuel. S'agissant du transport de passagers, les trains régionaux de courte distance ont pour l'essentiel été maintenus (-15% du trafic en mai 2020), tandis que les trajets de moyenne (-55%) et longue distance (-20%) ont connu de plus fortes baisses de fréquentation. Depuis, **la reprise pérenne du trafic de passagers demeure à confirmer** : s'il a atteint à partir de l'été 2021 des niveaux équivalents à ceux de 2019, il a chuté en décembre, conséquence du variant Omicron. Ainsi, le secteur a fait l'objet de mesures de soutien de la part du gouvernement, avec des **subventions aux autorités régionales de transport pour compenser la réduction des recettes liées à la vente de billet** (700 M€) et une **compensation à Trafikverket pour la réduction des redevances d'accès aux voies ferroviaires** (130 M€).

<sup>ii</sup> Ce report est déjà encouragé par les autorités, via notamment un [mécanisme de compensation environnementale visant à promouvoir le transport de marchandises par voie ferroviaire, afin de diminuer celui sur le réseau routier](#).

<sup>iii</sup> [Début juin, le gouvernement a chargé Trafikverket d'étudier, en collaboration avec son homologue norvégien Jernbanedirektoratet les possibilités de développement et de financement des liaisons ferroviaires entre Stockholm et Oslo](#). L'agence doit rendre ses conclusions au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2022. En 2018, Trafikverket avait déjà souligné le manque de capacité et ponctualité sur le trajet, ainsi que sa longue durée (environ 6h pour une distance de 400 km).

<sup>iv</sup> [Plan pour les infrastructures de transports sur la période 2022-2033 de Trafikverket](#)

<sup>v</sup> Dans son plan national pour les infrastructures de transports pour 2022 – 2033, l'Agence des Transports (*Trafikverket*) avait initialement proposé que 3,1 Mds€ soient dédiés à l'installation du système européen de signalisation pour le trafic ferroviaire (ERTMS). Elle proposait alors de ralentir le déploiement de cette technologie à « un rythme légèrement inférieur à celui optimal sur le plan technique » dans un contexte budgétaire contraint, avec une mise en service prévue dans les années 2040.

En juin 2022, le gouvernement a cependant revu drastiquement à la baisse cette proposition, allouant **1,5 Mds€** à l'installation de ce système de signalisation sur cette même période. Cette décision a conduit *Trafikverket* à revoir les modalités et le calendrier du déploiement de l'ERTMS et à annuler plusieurs appels d'offres. L'Agence a signalé que la ligne Malmbanan (Riksgränsen – Luleå), sur laquelle des travaux sont actuellement en cours, se poursuivraient comme initialement prévus.