

**AMBASSADE DE FRANCE EN SUEDE
SERVICE ECONOMIQUE REGIONAL**

Le Chef de service économique régional
Affaire suivie par : *Fanette Caudron*

Stockholm, le 01/11/2018

OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU RESEAU FERROVIAIRE SUEDOIS

FICHE D'INFORMATION

La Suède fait office de référence européenne dans l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire en lançant très tôt un mouvement de libéralisation progressif caractérisé par une séparation entre les différents acteurs (gestionnaire des infrastructures, gestionnaires des gares, régulateur, opérateurs). Avec le recul et contrairement aux idées reçues, on s'aperçoit aujourd'hui que ces réformes se sont traduites, **dans le consensus social**, par **un meilleur service**, une **augmentation du nombre d'employés**, une **hausse des salaires**. La réussite de l'expérience suédoise tient également au rôle régulateur des régions qui se traduit par le **caractère intermodal de la planification des transports publics régionaux**.

Le point clé du succès de l'ouverture à la concurrence : la négociation et la culture du consensus. La règle clé de la gouvernance du ferroviaire est la négociation entre les différents acteurs (institutions, opérateurs, syndicats...). **Ainsi, il a été possible grâce à des accords de branches et accords locaux de mettre progressivement fin au statut de cheminot** (caractérisé par un emploi à vie et un départ à la retraite généralement autour de 60 ans).

Le développement d'une compétitivité par les services. Selon le régulateur *Transportstyrelsen*, la thérapie de choc imposée à **Statens Järnvägar** ou **SJ**, l'administration ferroviaire préexistante, éclatée en 2001 en six sociétés anonymes indépendantes, a eu des effets bénéfiques sur la rentabilité de l'opérateur encore détenu par l'Etat qui a dû s'adapter aux conditions du marché et devenir plus compétitif sur son offre de services. Cela s'est traduit par une augmentation de la productivité par employé, notamment liée à la forte digitalisation des services ferroviaires.

Si SJ a dans un premier temps licencié massivement suite à l'ouverture à la concurrence, ce mouvement s'est en pratique concrétisé sans dommage social par **un transfert de personnels vers les 5 opérateurs entrants**. Contrairement aux craintes formulées par les syndicats, on a pu assister à une **augmentation des employés du ferroviaire** ainsi qu'à une **hausse des salaires** (liée à un manque de main-d'œuvre) en raison du développement des lignes régionales (200% d'augmentation du trafic depuis les années 1990). Lors des changements d'opérateurs, les conditions du précédent contrat ont été conservées par les cheminots pendant la première année. Elles ne se sont pas dégradées avec le temps dégradent, les opérateurs jouant avant tout leur concurrence sur les services proposés et la digitalisation.

Le gestionnaire des gares *Jernhusen* (société anonyme détenue à 100% par l'Etat) se distingue par le **principe de neutralité** appliqué dans les négociations avec les opérateurs. Trois aspects gouvernent la gestion des gares : **l'offre de mobilité** (qualité, ponctualité, planification logique du réseau), **la réduction du sentiment de perte de temps** par un développement des services dans les gares et **l'harmonie de la gare avec le quartier** afin de satisfaire les usagers et de proposer des bâtiments à la location (bureaux, hôtels...).

La digitalisation des services. Les services ferroviaires en Suède se caractérisent par un **fort degré de digitalisation** ; les guichets physiques et les bornes à billets ont vocation à disparaître, SJ n'a actuellement plus que 3 guichets pour l'ensemble de la Suède. La majorité des ventes de billets sont ainsi réalisées par **smartphones et e-tickets** ainsi que dans certains commerces. La diminution des coûts *via* la digitalisation s'effectue également auprès des contrôleurs qui utilisent dorénavant des smartphones standards pour le contrôle des billets. Le gestionnaire des infrastructures *Trafikverket* opère une **gestion du trafic fortement digitalisée**, ce qui lui permet de limiter les effectifs à 800 personnes contre 13 000 en France.

Une gestion efficace en raison du poids et du caractère intermodal des autorités régionales. Il est important de souligner le caractère intermodal de la planification des transports par l'autorité régionale. Ainsi, **les lignes de bus et les lignes de train ne se concurrencent peu sur les tracés régionaux** (le billet de train est en fait un billet intermodal valide pour une durée définie). Cet aspect, associé à l'importance donnée aux transports publics en Suède, notamment dans une logique de transition écologique, peut expliquer pourquoi les appels d'offres restent rarement sans réponse.

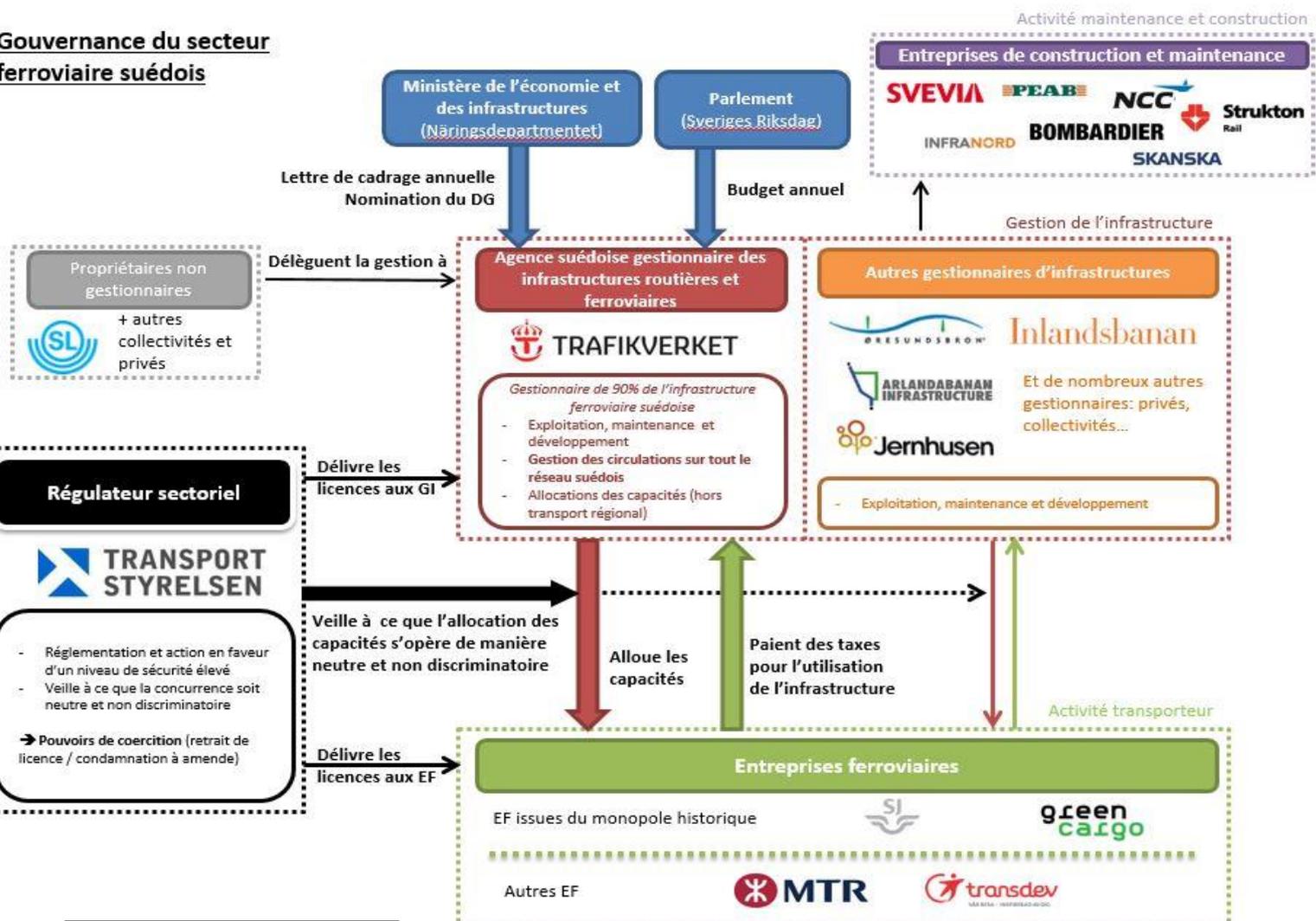
Les pistes d'amélioration. Deux points importants d'amélioration méritent d'être mentionnés : la mise en place d'une **plateforme unique pour la vente des billets** (comme c'est le cas en Norvège depuis peu) et le **développement de la mobilité interrégionale** (par une standardisation des prix entre les différentes régions).

Annexe : L'organisation du réseau ferré suédois

Le réseau ferré suédois s'étend sur 11 900 km de lignes (dont 90% sont électrifiées) ce qui en fait le 8^{ème} plus grand réseau de l'UE¹. Depuis le début des années 1990, le réseau ferré suédois a été marqué par un mouvement de libéralisation suivi d'une période de sous-investissements :

- 1- **Un grand mouvement de libéralisation qui a débuté au début des années 90.** Le pays a ainsi devancé les mesures de transformation de la gouvernance du réseau préconisées par l'Union Européenne (4^{ème} paquet ferroviaire plus particulièrement), ce qui fait de la Suède un modèle en la matière. Des perspectives d'évolution de la gouvernance du réseau sont toutefois à envisager.
- 2- **Une longue période de sous-investissements dans le réseau,** essentiellement motivée par une volonté de rationaliser et diminuer les dépenses publiques dans un contexte de crise économique et financière. Alors que dans les années 70, la Suède investissait 4% de son PIB dans les infrastructures, le pays n'investissait plus que 2% de son PIB dans ce secteur dans les années 2000. Or, depuis les années 90, le nombre de passagers sur le réseau suédois a été multiplié par deux. Cette augmentation est essentiellement absorbée par le réseau ferré régional des trois grandes aires urbaines du pays (Stockholm, Göteborg, Malmö), alors que le nombre de passagers sur les grandes lignes nationales n'augmente que lentement. Le réseau ferré suédois, aujourd'hui mis sous tension, connaît ses premiers signes de faiblesses, notamment concernant les retards fréquents des trains. En 2016, seulement 66% des trains reliant Stockholm à Göteborg sont arrivés à l'heure, un des scores les plus faibles en Europe. L'École royale des techniques (KTH) estime par ailleurs que les retards cumulés sur le réseau ferré suédois coûtent chaque année 1,5 Md SEK à l'industrie suédoise. Le dernier plan national pour les transports 2018-2029 espère pallier ces faiblesses en consacrant la majeure partie de la hausse des investissements (100 Mds SEK) au développement et à l'entretien du réseau ferroviaire.

Gouvernance du secteur ferroviaire suédois



¹ La France, avec ses 30 000 km de lignes, dispose du deuxième plus grand réseau ferré de l'UE après l'Allemagne.