



Les transports collectifs urbains en Suède

Résumé : Le marché des transports collectifs urbains (bus, métro, train, tram, et ferry) est pleinement libéralisé depuis 2012. Les acteurs privés peuvent ainsi établir des lignes de transports en commun à des fins purement commerciales. Cependant, en pratique et pour des raisons de rentabilité, la plupart des offres de services sont planifiées et proposées par des autorités régionales dédiées, qui subventionnent en moyenne à hauteur de 50 % le coût du trajet. Les sociétés françaises Transdev et Keolis sont bien positionnées sur ces marchés. Le lancement de l'appel d'offres, au premier semestre 2023, de la concession du métro de Stockholm représente une perspective de grand contrat évaluée à 4 à 5 Mds€. Plusieurs initiatives visent à accélérer la décarbonation du secteur, sur laquelle la Suède est déjà avancée : plus de 90 % des transports collectifs urbains fonctionnent déjà à l'électricité bas-carbone ou au carburant durable.

I. Le marché est pleinement ouvert à la concurrence, y compris étrangère

1. Les transports collectifs urbains représentaient 32% des déplacements en véhicule motoriséⁱ en Suède en 2019 avant la crise sanitaire, enregistrant cette année-là 1,7 Md de voyageurs. En 2019, ces déplacements étaient **concentrés à plus de 80 % dans les trois plus grandes régions du pays** (Stockholm, Västra Götaland et Skåne). Le **bus est le mode de transport privilégié (52 % des voyageurs)**, suivi par le train (21 %), le tram (15 %), le métro (11 %) et le ferry (1 %). Seule la capitale dispose d'un métro, et quatre villes au total d'un tram (Stockholm, Göteborg, Lund et Norrköping) (voir Annexe A). Les transports collectifs urbains bénéficient d'un **haut taux de satisfaction des usagers (environ 80 % depuis une dizaine d'années)**. En 2021, le secteur **emploie 36 000 personnes** dans le pays.ⁱⁱ Malgré l'impact négatif de la pandémie,ⁱⁱⁱ les associations professionnelles se fixent pour **objectif que 4 déplacements motorisés sur 10 soient en transports publics d'ici 2030.**^{iv}

2. Moins d'une dizaine d'entreprises dominent les transports publics terrestres et environ la moitié d'entre-elles se positionnent sur plusieurs modes de déplacement. Les entreprises privées suédoises assurent des services de bus et de tram, avec des acteurs à l'échelle locale (ex : Bivab), ou nationale (ex : Nobina). L'opérateur ferroviaire historique et entreprise d'Etat SJ demeure présent sur le marché des trains de banlieue. **Toutefois, la concurrence étrangère est forte.** A ce titre, la Suède représente une source d'opportunités pour les **Français Keolis (bus) et Transdev (bus, trains, trams, ferries), bien implantés sur le territoire.** Les filiales des entreprises d'Etat nordiques, VR (Finlande) et Vy (Norvège) assurent aussi plusieurs lignes de bus, train et tram (pour Vy à Lund). Enfin, le groupe hongkongais MTR exploite l'unique métro suédois depuis 2009 et plusieurs lignes de train (cf. Annexe B).

3. Certaines lignes de ferries sont gérées directement par les pouvoirs publics. Outre les lignes commerciales exploitées par des entreprises suédoises ou étrangères, **l'Administration des Transports Trafikverket, via son entité Färjerederiet, opère 69 ferries, répartis sur 40 trajets à travers le pays.** La plupart des lignes sont gratuites. Ainsi, Trafikverket transporte chaque année 22 M de passagers (dont 1,4 M de piétons) et 12 M de véhicules, y compris avec marchandises (cf. graphique 3, Annexe B).

II. La gouvernance relève essentiellement de la compétence des régions

1. Les autorités régionales de transport sont en charge de la gestion du réseau. En théorie, le marché suédois est complètement déréglementé, grâce à une libéralisation enclenchée dès les années 1980 et qui s'est achevée avec la loi sur les transports publics de 2012.^v **Les acteurs privés peuvent établir des lignes de transport en commun à des fins purement commerciales.** Cependant, notamment pour

des questions de rentabilité, **la majorité des offres de services de transports collectifs urbains sont planifiées et proposées par des autorités régionales de transport** (environ 99 % pour le bus, plus de 85% pour les trains). Les Conseils régionaux encadrent ces autorités en décidant de leur budget et du programme d'offres de transport dans la circonscription. **La Suède compte 27 autorités organisatrices de mobilité** : 21 pour chaque région et cinq pour des coopérations interrégionales (cf. Annexe C). De manière générale, les transports collectifs urbains sont **financés à 50 % par les recettes de la billettique et 50 % par les impôts locaux**. En 2019, leur **coût total pour les régions était de 4,9 Mds€**.

2. Le développement des infrastructures de transport se répartit entre les échelons territoriaux :

- **L'Etat assure la maintenance et le développement des infrastructures de transport à vocation nationale ou interrégionale**, via l'administration des transports (*Trafikverket*) ;
- Les **régions détiennent les infrastructures, notamment ferroviaires (métro et tram)** liées au fonctionnement des transports collectifs urbains dans la zone ;
- Les **communes ont la responsabilité de l'entretien des routes communales**, ainsi que de la politique de stationnement.

Cette compétence partagée rend la coordination, la planification et le développement des transports collectifs urbains délicate, et impose aux acteurs territoriaux de grands efforts de concertation.

III. Le défi principal pour le secteur est de stabiliser ses ressources humaines, tout en assurant sa double transition énergétique et numérique

1. A court terme, le secteur souligne le besoin de recrutement « intensif ». Les associations professionnelles indiquent par exemple qu'à ce jour, **20 % des conducteurs de bus sont âgés de plus de 60 ans, et 25 % des conducteurs de train de plus de 55 ans**. Elles appellent les autorités à mettre en place un plan ambitieux de financement de la formation.^{vi}

2. A moyen terme, les efforts se concentrent sur la décarbonation des transports collectifs urbains, qui est déjà à un stade avancé (plus de 90 % sont électriques ou à biocarburants concentrés comme le biogaz ou le biodiesel HVO 100).^{vii} En particulier :

- L'électrification des bus suédois est en plein essor. **Västtrafik (Västra Götaland) dispose de la plus grande flotte en zone nordique avec environ 230 véhicules** actuellement (opérés par Transdev) et plus de 300 prévus d'ici la fin de l'année. Cette autorité régionale de transports espère électrifier l'ensemble de ses bus urbains d'ici 2030 (700 véhicules). Trafikförvaltningen (Stockholm, 2 200 véhicules) et la ville de Malmö poursuivent les mêmes objectifs à horizons respectifs 2035 et 2031.
- L'électrification des ferries est également une option explorée. Västtrafik a mis en service son premier ferry hybride électrique en novembre 2019, et le second devrait être opérationnel courant 2022.^{viii} Trafikförvaltningen (Stockholm) prévoit le lancement d'un projet pilote de ferry électrique (hydroptère) du fabricant suédois Candela à partir de 2023.^{ix} La région dispose déjà du ferry Rex datant de 1937, rénové par Transdev et Scania et désormais hybride.^x

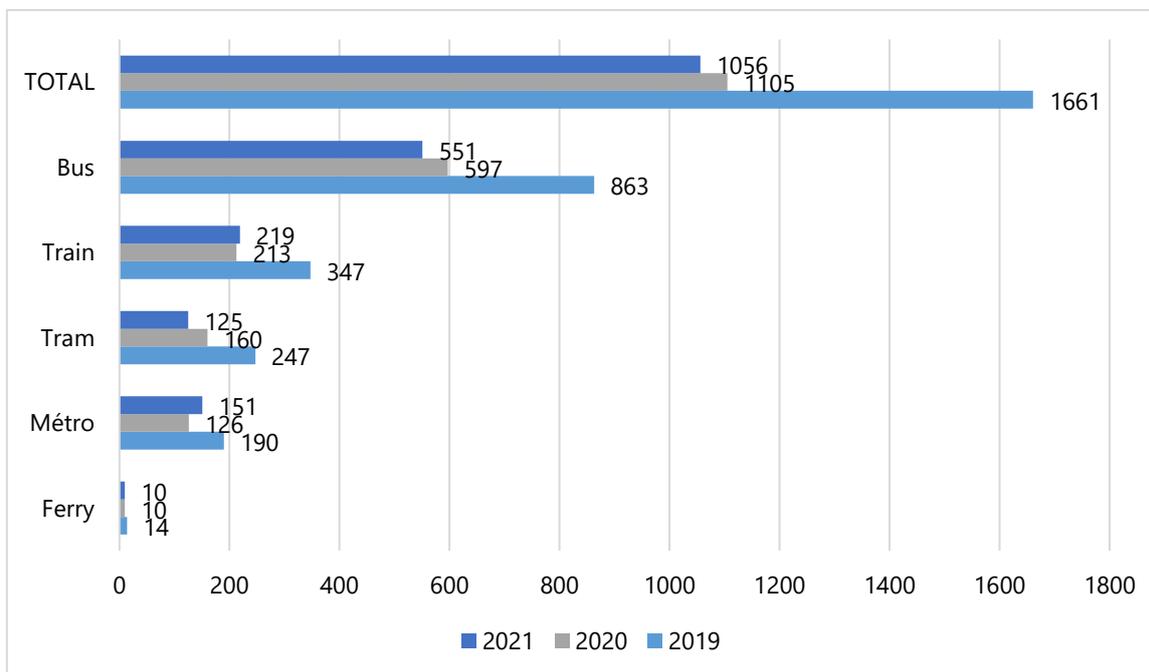
3. En parallèle, les entreprises du secteur développent de nouvelles technologies afin d'améliorer l'efficacité des transports collectifs. **Le projet « Ride the future », auquel participent Transdev et les fabricants français Easymile et Navya, étudie comment des minibus électrifiés et autonomes peuvent compléter l'offre de transports existante.**^{xi} De même, **Keolis, en partenariat notamment avec Telia et Ericsson, a testé un minibus électrique autonome connecté à la 5G** et à une tour de contrôle à Stockholm.^{xii} En outre, plusieurs initiatives visent à développer le géorepérage (*geofencing*) en milieu urbain, avec des applications en matière de sécurité routière, réduction des nuisances sonores et de la pollution.^{xiii} L'intelligence artificielle est également utilisée, par exemple par Cetasol (spinoff du groupe Volvo) afin d'assister les capitaines de ferries à adopter une conduite plus environnementale.^{xiv}

Commentaires : Les entreprises françaises Transdev et Keolis sont remarquablement positionnées sur le marché des transports publics suédois. Elles sont de surcroît à l'avant-garde de la transition verte et numérique du secteur, et participent à plusieurs projets de recherche avec des partenaires locaux, dont des projets de navettes autonomes.

Le Chef du SER de Stockholm, Christian GIANELLA

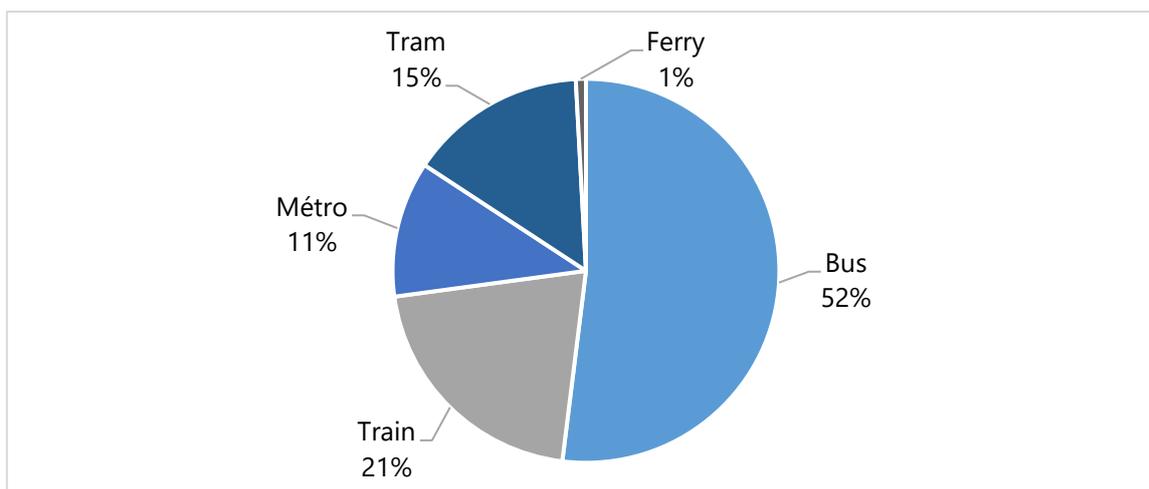
ANNEXE A :

Graphique 1 : Déplacements des voyageurs par mode de transports collectifs urbains en Suède, en millions d'embarquement, en 2019 et 2020



Source : Agence de statistiques des transports (*Trafikanalys*)

Graphique 2 : Déplacements des voyageurs par mode de transports collectifs urbains en Suède, en 2019



Source : Agence de statistiques des transports (*Trafikanalys*)

ANNEXE B :

Tableau 1 : Opérateurs de transport dans les trois plus grandes régions suédoises

Région	Métro	Bus	Trains de banlieue	Tram	Ferries
 Region Stockholm		  	  		   
 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN	✕	      			    etc.
 REGION SKÅNE	✕	   	 		 

Source : régions de Stockholm, Västra Götaland et Skåne

Commentaires :

- L'exploitation de l'unique métro suédois à Stockholm est assumée par le groupe hongkongais MTR depuis 2009 et prendra fin en 2025. La nouvelle concession pour le métro de Stockholm, portant sur une période de 10 ans, et qui sera attribuée au dernier semestre 2023, devrait atteindre un montant record (4 à 5 Mds€).
- A partir de décembre 2022, Transdev remplacera SJ pour l'opération du train Öresundståg, qui assure les liaisons entre la Suède et le Danemark.

L'Association professionnelle des autorités régionales de transport (*Svensk Kollektivtrafik*) recense sur son site internet les appels d'offres à venir pour les transports publics. La [liste actuelle](#) porte sur la période 2021-2030.

Graphique 3 : Services de ferries assurés par l'agence publique Trafikverket



Source : [Rapport annuel 2021 de Trafikverket Färjerederiet](#)

ANNEXE C :

Tableau 2 : Liste des autorités organisatrices de mobilité en Suède

Autorité organisatrice de mobilité	Région, coopération de région ou commune
<i>Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län</i>	Région Västernorrland
<i>Blekingetrafiken</i>	Région Blekinge
<i>Dalatrafik</i>	Région Dalarna
<i>Kollektivtrafiknheten</i>	Région Gotland
<i>X-trafik</i>	Région Gävleborg
<i>Hallandstrafiken AB</i>	Région Halland
<i>Länstrafiken</i>	Région Jämtland Härjedalen
<i>Jönköpings länstrafik</i>	Région Jönköping
<i>Kalmar länstrafik</i>	Région Kalmar
<i>Länstrafiken i Kronoberg</i>	Région Kronoberg
<i>Länstrafiken i Norrbotten AB</i>	Région Norrbotten
<i>Trafikförvaltningen</i>	Région Stockholm
<i>Skånetrafiken</i>	Région Skåne
<i>Sörmlandstrafiken</i>	Région Sörmland
<i>Trafik och samhälle</i>	Région Uppsala
<i>Värmlandstrafik</i>	Région Värmland
<i>Länstrafiken i Västerbotten AB</i>	Région Västerbotten
<i>Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland</i>	Région Västmanland
<i>Länstrafiken Örebro</i>	Région Örebro
<i>Östgötatrafik AB</i>	Région Östergötland
<i>Västtrafik AB</i>	Région Västra Götaland
<i>Mälardalstrafik</i>	Coopération entre 6 régions (Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland), opérant autour du lac Mälaren à l'Ouest de Stockholm
<i>Norrtåg AB</i>	Coopération entre 4 régions (de Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, et Jämtland), opérant des lignes de trains dans le Nord de la Suède
<i>Svealandstrafiken</i>	Coopération entre 2 régions , chargée de l'exploitation de bus entre les régions Västmanland et Örebro dans le centre de la Suède
<i>Tåg i Bergslagen</i>	Coopération entre 4 régions (Dalarna, Gävleborg, Västmanland, et Örebro), opérant des lignes de trains dans le centre de la Suède
<i>Öresundståg AB</i>	Coopération entre 6 régions (Skåne, Halland, Västra Götaland, Blekinge, Kalmar et Kronoberg), opérant les trains de l'Öresund, le détroit entre la Suède et le Danemark
<i>Luleå Lokaltrafik AB</i>	Commune de Luleå (uniquement bus)

Source : Association professionnelle des autorités régionales de transport (*Svensk Kollektivtrafik*)

Références

ⁱ Selon l'association *Svensk Kollektivtrafik* (cf. infra). NB : le pourcentage des déplacements en véhicule motorisé est calculé en fonction du nombre de trajet effectués par personne, en transports collectifs urbains ou en voiture.

ⁱⁱ [Statistiques sur les transports publics](#) de l'Agence de statistiques des transports (Trafikanalys) ; [Baromètre des transports publics 2021](#), de l'Association des transports publics (Svensk Kollektivtrafik). NB : la satisfaction des usagers des transports publics est mesurée uniquement sur le dernier déplacement effectué par les personnes interrogées.

ⁱⁱⁱ **En 2020 et 2021, les transports publics ont compté 1,1 Md de voyageurs (-35% par rapport à 2019), soit environ 20% des déplacements en véhicules motorisés.** De surcroît, pendant la crise sanitaire, les opérateurs ont été contraints par les autorités de maintenir un trafic proche de celui habituel (environ 95%) afin de maintenir une distanciation physique entre voyageurs. Sur deux ans (2020 et 2021), les pertes financières liées à la baisse de recettes de billetterie s'élèveraient 1,6 Mds€. Selon les estimations de l'Association suédoise des communes et des régions (*Sveriges Kommuner och Regioner*), les pertes financières liées à la baisse des recettes de billetterie s'élèveraient à un total de 1,7 Mds€ sur la période 2020-2022. **L'Etat a fourni une aide de 300 M€ aux autorités régionales de transport en 2020 puis en 2021, une aide de 100 M€ en 2022.**

^{iv} Présentation du [programme « un nouveau départ pour les transports publics en Suède en 2022 »](#), une initiative de l'Association des transports publics (*Svensk Kollektivtrafik*), l'Association des bus et cars (*Sveriges Bussföretag*) et l'Association des entreprises ferroviaires (*Tågöretagen*) (20 juin 2022)

^v [Loi sur les transports publics de 2012 \(Lag \(2010 :1065\) om kollektivtrafik\)](#)

^{vi} Présentation du [programme « un nouveau départ pour les transports publics en Suède en 2022 »](#), une initiative de l'Association des transports publics (*Svensk Kollektivtrafik*), l'Association des bus et cars (*Sveriges Bussföretag*) et l'Association des entreprises ferroviaires (*Tågöretagen*) (20 juin 2022)

^{vii} A noter que la recherche mobilise acteurs publics et privés, par exemple dans le cadre du [cluster ElectriCity](#) lancé en 2013 par la ville de Göteborg, afin de promouvoir l'électrification des transports publics (bus, ferries, véhicules lourds). La plateforme comporte des facilités de test, d'évaluation et de recherche, et regroupe divers acteurs publics (ex : région Västra Götaland, Agence suédoise de l'énergie), des entreprises (ex : groupe Volvo, Keolis, Ericsson, ABB, Transdev) ainsi que des universités (ex : université de technologie de Chalmers). Les projets en cours sont variés : essais de bus et d'engins de chantiers électriques, nouveaux équipements aux abris-bus etc.

^{viii} Présentation des [efforts d'électrification des transports publics dans la région de Västra Götaland](#) par Västtrafik.

^{ix} [Communiqué de presse « la région de Stockholm va tester l'hydroptère électrique »](#) de la région de Stockholm (30 mars 2021).

^x [Communiqué de presse « Un bateau de 80 ans est modernisé avec un moteur hybride »](#) de Transdev (mai 2019).

^{xi} [Site internet du projet « Ride the future »](#).

^{xii} [Communiqué de presse « Les bus automatisés et connectés à la 5G ouvrent de nouvelles perspectives aux transports publics urbains »](#) d'Ericsson (9 mars 2021).

^{xiii} Le géorepérage consiste à suivre le déplacement des véhicules avec un récepteur GPS embarqué. Cf. par exemple l'initiative de Volvo Buses dans la ville de Göteborg : [communiqué de presse « La collaboration porte le géorepérage à un niveau supérieur »](#) du groupe Volvo (10 mai 2022).

^{xiv} [Site internet de Cetasol](#). Selon l'entreprise, la consommation de carburant pourrait ainsi être réduite de 10 à 25%.