fédération des industries ferroviaires
"Les voies du progrès"

2025

RÉSUMÉ DE VOYAGE

Voyage d'étude du Conseil d'administration de la FIF en Suède

SOMMAIRE

01 Pourquoi un voyage d'étude ?

03 L'ouverture à la concurrence

04 Le Forum de coopération sectorielle

05 La vision long terme du système de transport

06 Digitalisation, partage de la donnée et maintenance prédictive

07 Formation et attractivité des métiers ferroviaires

08 Transitio : Une ROSCO au Service des Régions Suédoises

09 Le développement des infrastructures et les sources de financement alternatives

10 Remerciements

POURQUOI UN VOYAGE D'ÉTUDE ?

POURQUOI LA SUÈDE ?

Le 12 et 13 mars 2025, une délégation de 14 membres du Conseil d'administration de la Fédération des Industries Ferroviaires s'est rendue en Suède pour étudier le modèle ferroviaire suédois et renforcer la coopération bilatérale avec Swedtrain, notre organisation sœur. Ce voyage nous a permis d'échanger avec les acteurs majeurs du secteur ferroviaire suédois, notamment des décideurs politiques et industriels, afin d'identifier les bonnes pratiques pouvant inspirer des améliorations en France.

Les objectifs de ce voyage étaient doubles :

1

Comprendre les défis et solutions de l'ouverture à la concurrence ainsi que le modèle de gouvernance du ferroviaire suédois pour en tirer des enseignements applicables en France.

2

Une première étape vers le renforcement de la coopération bilatérale et l'exploration des domaines potentiels de collaboration entre les industries ferroviaires suédoise et française.

Durant ce voyage, les membres du Conseil d'administration ont eu l'opportunité de rencontrer plusieurs décideurs politiques et responsables institutionnels suédois, notamment Ulrika Heie, présidente du Comité des transports au Parlement suédois, Roberto Maiorana, directeur général de Trafikverket et président de JBS, Kristoffer Tamsons, président du conseil de JBS, Caroline Åstrand, PDG de MTR Nordic Group, ainsi que Linda Thulin Présidente du conseil d'adminidtration de ScanMed RFC, membre du conseil d'admininistration de Railnet Europe et experte internationale pour Trafikverket. Ces rencontres ont permis des échanges approfondis sur les stratégies de gouvernance, la gestion des infrastructures et les perspectives d'évolution du ferroviaire en Suède et en Europe.

Ulrika Heie, présidente du Comité des transports au Parlement suédois et Patrick Jeantet, Président de la FIF

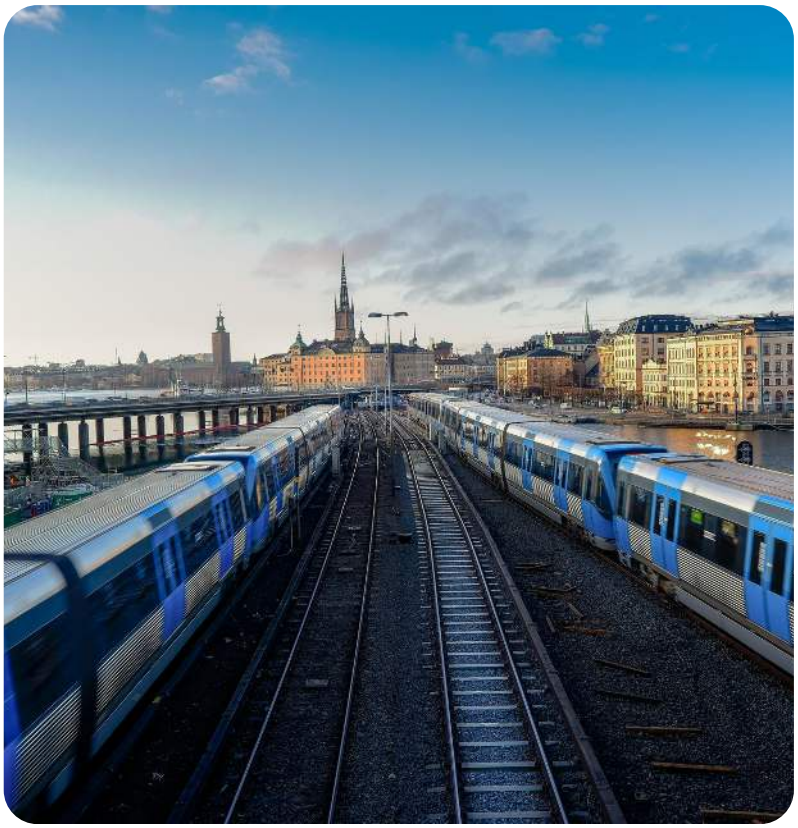
Anne Geitmann, Secrétaire générale de Swedtrain, organisation soeur de la FIF en Suède

Nous avons également eu le plaisir de rencontrer notre organisation sœur, Swedtrain, et d'échanger avec sa Secrétaire générale, Anne Geitmann. Swedtrain est l'association suédoise représentant les industriels du secteur ferroviaire. Elle regroupe plus de 50 membres, incluant des fabricants de matériel roulant, des prestataires de maintenance et des entreprises technologiques. Depuis sa réorganisation en 2020, Swedtrain a renforcé son rôle en structurant des groupes de travail sur l'export, la durabilité et la formation. Elle joue un rôle clé dans la promotion de l'industrie ferroviaire suédoise et le dialogue avec les autorités publiques.

SUJET 1

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE : UN LEVIER DE CROISSANCE ET D'INNOVATION

> *L'ouverture à la concurrence a permis de préserver des actifs industriels stratégiques en Suède tout en dynamisant le secteur ferroviaire.*
> *Ce choix stratégique d'ouverture à la concurrence a non seulement renforcé l'industrie ferroviaire suédoise, mais a aussi contribué à une amélioration globale du service. L'offre s'est diversifiée et sa qualité s'est accrue, entraînant une augmentation notable du trafic ferroviaire, aussi bien en termes de passagers que, dans une moindre mesure, de fret. Par ailleurs, l'expérience voyageurs s'est améliorée, notamment grâce à une meilleure interopérabilité des systèmes de billetterie.*
>
> **Bertrand Gryspeert, PDG Vossloh Switch Systems**



La Suède est souvent citée comme l'un des marchés ferroviaires les plus dérégulés au monde. Depuis la séparation en 1986 entre l'opérateur historique SJ et l'infrastructure (gérée par Trafikverket), la concurrence s'est accrue, conduisant à une offre de transport plus diversifiée et améliorée pour les usagers. Aujourd'hui, bien que SJ, l'opérateur historique, conserve une part importante du marché (70% du trafic total), de nombreux autres acteurs ont émergé, en particulier sur les grandes lignes où la concurrence a fait baisser ses parts. Le modèle suédois repose à la fois sur l'open access et sur l'attribution de contrats de service public, ce qui en fait l'un des marchés ferroviaires les plus dérégulés d'Europe.

Un des résultats majeurs de cette ouverture à la concurrence est la sauvegarde et le développement d'infrastructures industrielles essentielles. Contrairement à d'autres pays comme la Norvège ou le Danemark, qui ont perdu une partie de leur industrie ferroviaire, la Suède a su maintenir des capacités de production locales grâce à des décisions stratégiques.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- Préserver et développer les actifs industriels : L'expérience suédoise montre que la dérégulation, lorsqu'elle est bien encadrée, peut être un levier puissant pour maintenir une industrie ferroviaire nationale. En France, où plusieurs sites de production sont menacés, il serait pertinent d'explorer des modèles similaires associant opérateurs et industriels.
- L'ouverture à la concurrence peut améliorer l'expérience voyageurs, notamment en termes d'interopérabilité et de tarification.
- Un marché plus concurrentiel stimule l'innovation technologique et industrielle et résulte le plus souvent en une préservation des actifs industriels stratégiques sur le territoire.

SUJET 2

LE MODÈLE DE GOUVERNANCE ET LE FORUM DE COOPÉRATION SECTORIELLE

> *La déréglementation du secteur ferroviaire suédois a d'abord entraîné une baisse de la collaboration entre les acteurs, avant qu'elle ne reparte à la hausse. C'est dans ce contexte que JBS a été créé en 2017, avec pour mission de renforcer la robustesse et la résilience du système ferroviaire suédois.*
> *Dès le départ, l'objectif fondamental était de favoriser une meilleure compréhension entre les parties prenantes et d'encourager le dialogue. Comme le soulignait le premier président de JBS : 'Ma priorité absolue était de faire en sorte que les gens arrêtent de parler les uns sur les autres et commencent à se parler directement*
>
> **Staffan Sporre, Fiecteur du Programme Ponctualité, JBS**

Le succès du système ferroviaire suédois repose sur une gouvernance efficace et une forte coopération entre les acteurs du secteur, notamment via Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS), un forum de coopération, d'échange et de coordination.

L'expérience suédoise montre qu'après une phase initiale de fragmentation due à la dérégulation, une coopération structurée entre les acteurs du ferroviaire est essentielle pour garantir la robustesse et la performance du système. La création du JBS (Collaboration Assembly for the Swedish Railway System) en 2017 a permis de renforcer cette coopération en rassemblant les industriels, les opérateurs, les associations et les pouvoirs publics autour d'une gouvernance commune. Son objectif est d'améliorer la ponctualité, la gestion du trafic, la sécurité, l'innovation et l'attractivité à travers des groupes de travail concrets. Le JBS fonctionne sans pouvoir réglementaire direct, mais joue un rôle clé en facilitant une voix unifiée pour le secteur, simplifiant ainsi les décisions politiques.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- Créer une instance de dialogue similaire à JBS pour favoriser une vision commune et renforcer la robustesse du système ferroviaire, notamment de son tissu industriel.
- Améliorer la gestion et le partage des indicateurs de performance et une meilleure exploitation des données.
- Encourager la coopération public-privée pour le financement des infrastructures et l'optimisation des services.

SUJET 3

UNE VISION LONG TERME DU SYSTÈME DE TRANSPORTS

> *La principale raison de cette vision était d'offrir une orientation claire et de répondre à un changement d'intérêt du gouvernement envers le ferroviaire. L'objectif était de s'engager de manière à ce que cela ait du sens pour tous, pas seulement pour les entreprises, mais aussi pour les autorités. Cette vision se concentre sur un système de transport qui rapproche les gens. Elle cherche à connecter les personnes et les marchandises tout en intégrant l'ensemble du système de transport. Le message principal est que le ferroviaire est la colonne vertébrale des mobilités et des liens entre les territoires et les gens. L'objectif n'était pas d'opposer les différents modes de transport, mais de les intégrer harmonieusement pour rapprocher les personnes et les territoires.*
>
> **Peter Johnsson, Directeur de la Communication, Vossloh**

La Vision 2050 pour le système de transport suédois, initiée par JBS présente une approche intermodale ambitieuse visant à relier les différents modes de transport et à renforcer les liens entre les territoires. Cette vision a pour objectif de créer un système de transport plus intégré, efficace et durable, en mettant l'accent sur la connectivité des personnes et des marchandises. Elle s'inscrit dans une démarche collective qui dépasse les seuls intérêts économiques pour inclure également les autorités publiques. La vision repose sur des objectifs clairs, notamment un transport qui favorise la prospérité économique, une compétitivité internationale renforcée, et une meilleure fiabilité des flux de voyageurs et de marchandises.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- Renforcer la stabilité du système ferroviaire en établissant une vision à long terme et en favorisant l'alignement entre les attentes industrielles et les décisions politiques.
- Développer une vision stratégique collective à long terme pour le transport ferroviaire en France, en y intégrant une approche intermodale pour renforcer la connectivité entre les territoires et les personnes, au-delà de la simple décarbonation du ferroviaire.
- Etablir une feuille de route établissant des priorités, des indicateurs de performance et des moyens clairement identifiés pour garantir la mise en œuvre effective et éviter les écarts entre ambitions et moyens.

SUJET 4

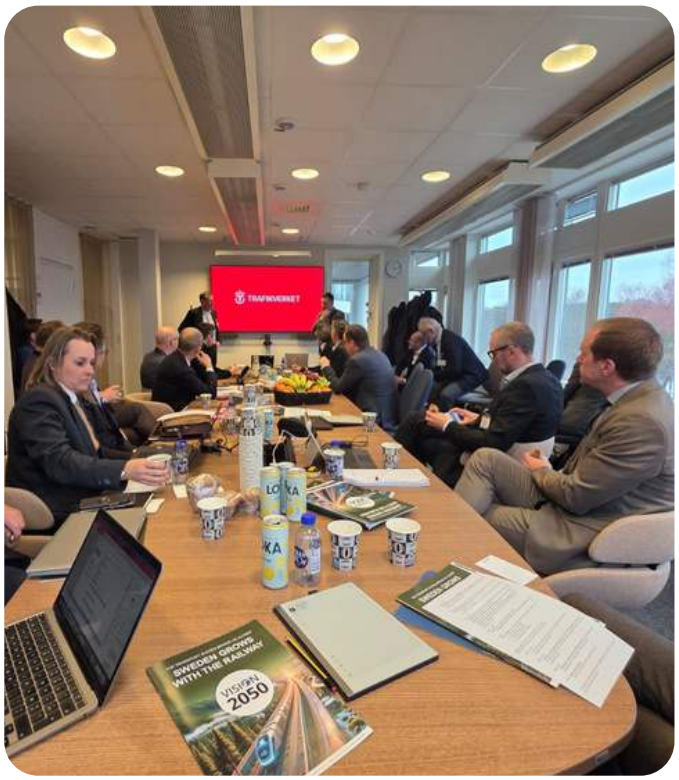
DIGITALISATION, PARTAGE DE LA DONNÉE ET MAINTENANCE PRÉDICTIVE : L'ENJEU CLÉ DE LA CONFIANCE ENTRE ACTEUR

La Suède a accumulé une dette de maintenance de ses infrastructures au cours des dernières décennies. Le taux actuel de renouvellement des aiguillages est trop faible, ce qui entraîne un déséquilibre dans l'état des infrastructures. Un plan significatif a été mis en place par le gouvernement pour améliorer l'infrastructure sur les 20 prochaines années. Ces projets de maintenance, prévus sur quatre ans, ont été votés par le Parlement et sont inclus dans le budget général de l'État, via Trafikverket., ce qui assure une visbilité et stabilité sur plusieurs années."

Jon Sundh, Directeur du département ferroviaire, Trafikverket
Daniel Öholm, Business developer, Vossloh

Il est essentiel de construire de la confiance entre les opérateurs et les fournisseurs en France pour faciliter le partage des données. Un impératif clé est que le fabricant du capteur doit pouvoir accéder aux données qu'il collecte, afin de permettre à l'industriel de les améliorer. Pour cela, il est nécessaire de trouver un intérêt légitime commun entre l'opérateur et l'industriel, de manière à construire la confiance autour de cet objectif. Cela implique de créer une volonté partagée des deux côtés, basée sur un véritable intérêt mutuel.

Patrick Jeantet, Président de la FIF



En Suède, les initiatives de partage de données visent à créer un système de transport socialement et économiquement durable. Le partage des données, notamment entre Trafikverket (l'organisme public) et les opérateurs ferroviaires, repose sur une approche collaborative où les parties prenantes, telles que les gestionnaires de trafic, les opérateurs et les fournisseurs, partagent des informations pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la maintenance prédictive et la planification des infrastructures. Les données peuvent inclure des informations sur les positions des trains, la maintenance des équipements et la gestion des flux de trafic, avec des règles strictes sur la confidentialité et la sécurité des informations sensibles.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- Créer une plateforme sécurisée pour favoriser le partage de données entre opérateurs et industriels, en instaurant un cadre de confiance et de transparence.
- Accélérer l'utilisation de la maintenance prédictive pour réduire les coûts et améliorer la fiabilité du réseau grâce au partage de la donnée.
- Investir dans la modernisation des infrastructures en exploitant des solutions technologiques avancées.

SUJET 5

FORMATION ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS FERROVIAIRES

> *L'enjeu principal est d'attirer l'attention et de susciter l'intérêt pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire, sans se limiter aux entreprises ou aux métiers pris individuellement. Quand nous communiquons sur les réseaux sociaux ou que nous échangeons avec les étudiants, nous le faisons au nom de toute l'industrie, et c'est là le principal atout de cette coopération. JBS parle d'une seule voix pour promouvoir l'attractivité du ferroviaire sous une marque commune. Lors des salons professionnels, les représentants se présentent au nom de l'industrie ferroviaire dans son ensemble, et non de leur entreprise. Cette démarche repose sur trois piliers : coopération, information et dialogue. L'objectif est de combler les déficits de compétences et d'assurer l'avenir du secteur, tout en laissant à chaque entreprise la responsabilité de son propre recrutement.*
>
> **Elvira Sofic, Experte attractivité et compétences, Tågföretagen**

Un des objectifs principaux de JBS est de stimuler l'attractivité du secteur ferroviaire en Suède, en attirant l'attention sur les opportunités de carrière à travers une vision collective de l'industrie. Cette attractivité du secteur est abordée sous une marque commune à tous les acteurs, notamment à travers un site internet, qui centralise toutes les offres d'emploi ferroviaires et les informations sur les carrières, tout en mettant en avant la diversité des métiers du secteur. Dans ses actions, JBS cible différents groupes, dont les collégiens, les étudiants et les demandeurs d'emploi, et mène des campagnes de sensibilisation via des salons, les réseaux sociaux et des collaborations avec les conseillers d'orientation. Le but est de répondre aux besoins de main-d'œuvre qualifiée en coordonnant les formations avec les besoins du marché et en insistant sur les valeurs de sécurité, de développement professionnel et de durabilité.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- Créer une marque commune de l'industrie ferroviaire accompagnée d'une plateforme unique de promotion des métiers ferroviaires, accessible aux jeunes et aux professionnels en reconversion ainsi que des campagnes de communication ciblées pour renforcer l'image du ferroviaire dans l'imaginaire collectif.
- Mieux coordonner les formations avec les besoins du marché pour anticiper les pénuries de main-d'œuvre.
- Renforcer les coopérations entre entreprises et établissements d'enseignement pour proposer des stages et des formations adaptées pour ainsi garantir un alignement entre l'offre de formation et les besoins du marché.

SUJET 6

TRANSITIO : UN MODÈLE DE ROSCO AU SERVICE DES RÉGIONS SUÉDOISES

> *Transitio a été capitalisée par les régions pour répondre à leurs besoins en matériel roulant. Son modèle de financement repose sur un principe de solidarité : tous les membres partagent la responsabilité des garanties.*
>
> **Björn Asplund, administrateur, Swedtrain**

Le modèle ferroviaire suédois repose sur une régionalisation forte, où Trafikverket gère l'infrastructure, tandis que les régions assurent la planification et l'exploitation des transports publics. Une des clés du succès du modèle suédois est Transitio, une société de location de matériel roulant (ROSCO – Rolling Stock Company) détenue par 20 régions à parts égales (5 % chacune).

Transitio joue un rôle essentiel en mutualisant l'achat, le financement et la maintenance des trains pour les régions. Cette structure permet aux plus petites collectivités d'accéder à du matériel moderne sans avoir à porter seules le risque financier. Grâce à un principe de solidarité et de mutualisation, les régions bénéficiant d'une meilleure notation financière, comme Stockholm (AAA), facilitent l'obtention de financements avantageux pour les autres.

En plus de garantir un accès équitable aux trains, Transitio apporte une expertise technique et joue un rôle de conseil, aidant les régions à structurer leurs appels d'offres et leurs cahiers des charges. Elle coordonne également les accords-cadres avec les constructeurs, ce qui standardise les acquisitions et réduit les coûts unitaires. Le modèle Transitio a également favorisé l'arrivée de nouveaux constructeurs sur le marché suédois, stimulant la concurrence.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- **Créer une ROSCO publique** : La mise en place d'une société de location de trains détenue par les régions permettrait de mutualiser les achats et de garantir un accès équitable au matériel roulant, notamment pour les régions aux capacités financières limitées.
- **Faciliter l'accès au financement** : En s'appuyant sur un modèle de solidarité entre régions, une ROSCO française pourrait obtenir des financements à des conditions plus avantageuses.
- **Standardiser et massifier les commandes** : Une ROSCO pourrait centraliser les achats de matériel roulant pour optimiser les coûts et éviter la fragmentation des commandes régionales et ainsi donner une certaine visibilité aux industriels.
- **Accompagner les régions avec une expertise technique** : En structurant les appels d'offres et en apportant un appui technique aux collectivités, une ROSCO jouerait un rôle clé dans la professionnalisation de l'achat et de la gestion des trains.

SUJET 7

LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET LES SOURCES DE FINANCEMENT ALTERNATIVES

> *L'adhésion de la Suède à l'OTAN impose une augmentation des infrastructures pour répondre aux exigences de défense et de sécurité. L'État, propriétaire des infrastructures, doit investir massivement, mais peine à le faire. Paradoxalement, les investisseurs privés, bien que volontaires, ne sont pas autorisés à financer ces projets. Des solutions alternatives, comme les partenariats public-privé (PPP), doivent être envisagées, mais le gouvernement suédois ne fait que commencer à s'y intéresser.*
>
> **Åsa Almesjö, Managing Partner, MW Group**

Le projet de connexion ferroviaire Stockholm-Oslo illustre la capacité des régions suédoises à impulser des initiatives de grande envergure pour répondre aux besoins de transport, tout en mettant en lumière les défis liés au financement des infrastructures. La volonté de réduire la part du transport aérien (88%) au profit du rail démontre un engagement fort en faveur d'une mobilité plus durable. Cependant, le financement des infrastructures reste un obstacle majeur, d'autant plus que l'État peine à mobiliser les fonds nécessaires et que le recours aux financements privés demeure limité.

L'entrée de la Suède dans l'OTAN ajoute une pression supplémentaire sur les infrastructures ferroviaires, désormais cruciales pour la mobilité militaire. Le manque d'investissement dans le ferroviaire, conjugué à l'absence de mécanismes de financement alternatifs clairement définis, freine le développement de nouvelles lignes et l'adaptation du réseau aux enjeux actuels, qu'ils soient environnementaux, économiques ou stratégiques.

ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE :

- **Le rôle clé des régions :** L'exemple suédois confirme l'intérêt d'une implication régionale forte dans le développement du ferroviaire, avec des résultats significatifs en termes d'augmentation du trafic.
- **Financement et alternatives :** La difficulté à financer de nouveaux projets invite à exploiter davantage les solutions comme les PPP ou des concessions à long terme, sujet encore peu exploité en France et qui pourtant fonctionnent bien comme le prouvent les projets de LISEA-MESEA.
- **Mobilité militaire et résilience :** La Suède montre que les infrastructures ferroviaires doivent être pensées aussi pour des besoins stratégiques, notamment en temps de crise. Ce point pourrait être approfondi en France pour renforcer la résilience du réseau face aux nouvelles menaces.
- **Investissement et vision à long terme :** La France, comme la Suède, fait face à un sous-investissement chronique dans le ferroviaire. Une planification plus ambitieuse et une meilleure articulation entre besoins civils et militaires pourraient être des leviers de modernisation et d'adaptation du réseau.

Ce voyage d'étude a été une expérience enrichissante, mettant en lumière des pratiques innovantes qui peuvent inspirer le développement du ferroviaire en France. Nous remercions chaleureusement l'ensemble des intervenants suédois, notamment Swedtrain, Trafikverket et JBS, pour leur accueil et leurs précieuses contributions.

Nous adressons également nos sincères remerciements aux administrateurs de la FIF et aux organisateurs du voyage pour leur engagement. Afin de poursuivre cet échange fructueux, nous invitons officiellement Swedtrain et les acteurs du ferroviaire suédois à venir en France pour approfondir notre coopération et partager nos expertises mutuelles.

> *Le marché ferroviaire suédois prouve que la dérégulation du marché et une forte coopération industrielle peuvent aller de pair. La clé est la transparence, la planification à long terme et un engagement commun en faveur de l'efficacité.*
>
> **Patrick Jeantet, Président de la Fédération des industries ferroviaires**

industries-ferroviaires.fr

Fédération des Industries Ferroviaires
60 rue Anatole France
92300 Levallois-Perret

fif@fif.asso.fr