



Le transport maritime en Suède

Résumé : La Suède bénéficie du plus long littoral de l'UE (plus de 3 000 km) ainsi que d'un positionnement stratégique via ses accès à la mer du Nord, à la mer Baltique et, par liaison ferroviaire, à la mer de Norvège (2/3 des exportations suédoises de fer transitent par Narvik). Le transport maritime revêt une importance significative pour l'économie du pays (70 % du volume du trafic international de marchandises, 0,7 % du PIB). La Suède compte ainsi l'un des acteurs majeurs sur le marché : l'entreprise Stena. Les infrastructures portuaires sont généralement détenues par les municipalités et gérées par des entreprises publiques. L'Etat et plusieurs ports suédois ont mis en place diverses initiatives vertes avec pour objectif la neutralité carbone du transport maritime d'ici à 2050.

I. Le transport maritime occupe une place significative dans l'économie suédoise, très ouverte vers les marchés internationaux

1. Le volume de fret maritime en Suède a été stable au cours des deux dernières décennies. En 2019, le **trafic de marchandises par voie maritime était de 170 M tonnes, soit 70 % du trafic international suédois et 27 % du total du trafic de marchandises (630 M tonnes)**. Le charbon et les produits pétroliers raffinés constituent le premier poste de trafic de marchandises (23 %). En 2021, la flotte marchande de commerce suédoise comptait 630 navires marchands pour un tonnage brut de 1,2 M de tonnes, chiffre relativement stable depuis 2015.ⁱ Le fret maritime a été peu affecté par la pandémie, le volume de marchandises n'ayant baissé que de 1 % en 2020 (cf. Annexe A).ⁱⁱ Dans l'ensemble, le fret est concentré dans les ports de Stockholm, Göteborg, Helsingborg et Trelleborg (50 % du trafic). En particulier, **Göteborg est le premier port de Scandinavie en volume de marchandises et 60 % des conteneurs en provenance de l'UE vers la Suède y transitent.**

2. Les flux de passagers sont pour moitié internationaux. En 2019, **les ports suédois ont accueilli 36 M de passagers pour des recettes estimées à 900 M€** (cf. graphique 2).ⁱⁱⁱ En 2019, les principaux ports étaient ceux de **Stockholm** (12 M passagers en 2019, avec plusieurs lignes vers la Finlande et les pays Baltes) et **Helsingborg** (7 M, à une dizaine de kilomètres des côtes danoises). En Scanie, dans le sud du pays, les ports d'**Ystad** (2,3 M) et de **Trelleborg** assurent plusieurs dessertes vers la Pologne et l'Allemagne.^{iv} **Le trafic de passagers a diminué de 54 % pendant la pandémie**, pour s'établir à 14 M de passagers en 2020. Au total, 194 navires de passagers d'un tonnage de 1,5 M tonnes sont immatriculés en Suède. Par ailleurs, le Royaume se distingue par un **nombre élevé de bateaux de plaisance : 800 000 pour une population de 10 millions d'habitants, soit 8 pour 100 habitants** (environ 1 million en France, soit 1,5 pour 100 habitants).

3. Stena AB est l'entreprise de transport maritime suédoise la plus importante. Ses activités se concentrent en Europe du Nord. La société opère des ferrys (Stena Line), des pétroliers (Stena Bulk), des navires mixtes et rouliers (Stena RoRo) et réalise des activités de forage (Stena Drilling). Elle est entièrement détenue par la famille Olsson (qui est également actionnaire à 52% de Concordia Maritime, active dans le transport de matières premières et produits chimiques). **En 2021, Stena AB comptait 15 400 employés et 137 navires,^v et a réalisé un chiffre d'affaires de 3,9 Mds€.**

II. Le mode de gestion des ports suédois est divers, faisant intervenir les autorités publiques nationales, locales, ainsi que des entreprises

1. La majorité des ports suédois sont détenus et gérés par les municipalités (cf. Annexe B). En règle générale, il existe deux formes de propriété : (i) la **détention par une municipalité** (ex : Helsingborg, Stockholm), qui est le cas le plus fréquent et (ii) la **détention mixte**, par la municipalité et une société privée. C'est notamment le cas à Oxelösund où le port est détenu à parts égales par la municipalité et par SSAB Stål AB, entreprise du secteur de la métallurgie. Il existe également deux schémas d'organisation des ports :

- **Une gestion des ports partiellement ou entièrement publique (municipale)** : par exemple, le port de Stockholm est exploité par la municipalité, celui de Malmö l'est par la co-entreprise Copenhagen Malmö Port où la municipalité détient 27 % du capital. Les fonctions portuaires de régulation du trafic, gestion des infrastructures, capitainerie du port et marketing sont intégrées aux opérations du terminal (arrimage, manutention) et gérées par les propriétaires des ports ou la société qui loue le port.
- **La gestion déléguée des ports**, où la gestion du terminal et de la manutention est confiée à des sociétés entièrement privées via des accords de concessions^{vi} comme à Gävle.

L'exploitation des ports est principalement le fait de sociétés publiques.^{vii} La location d'infrastructures portuaires peut constituer une source importante de revenus pour les municipalités.^{viii}

2. Des organismes publics assurent les missions de service public liées au fonctionnement des ports :

- **L'Administration des Transports** (*Trafikverket*), chargée de la gestion à long terme des infrastructures portuaires et de la délivrance des licences pour les professionnels ;
- **L'Agence des Transports** (*Transportstyrelsen*) qui exerce les fonctions d'autorité maritime (dont immatriculation, inspection des navires) ;
- **L'Administration maritime** (*Sjöfartsverket*), responsable de la construction et de la maintenance des infrastructures de navigation (canaux, phares, etc.), de la gestion des navires brise-glace, de la publication de cartes maritimes et des opérations de recherche et sauvetage. Ses coûts de fonctionnement sont principalement couverts par des redevances dues par les navires marchands.^{ix}

III. A moyen terme, alors que l'enjeu principal est celui de la décarbonation des transports, des mesures fortes sont prises par l'Etat et les ports

1. L'Etat a mis en place un système d'incitations afin d'accélérer la réduction des émissions de CO₂ du secteur. Les acteurs économiques se sont fixés deux objectifs pour le transport maritime intérieur dans le cadre de l'initiative « Fossil-Free Sweden » : **(i) réduction de 70% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 2010 et (ii) la neutralité carbone d'ici 2045.**^x La décarbonation est une priorité pour la Suède, qui représente 6,8 % des investissements publics de l'UE en R&D dans les transports, dont 10-20% consacrés au maritime.^{xi} L'Administration maritime a une politique incitative envers les navires respectueux de l'environnement : ils bénéficient d'une réduction de leurs frais de passage^{xii} en fonction de leur score au *Clean Shipping Index*, qui prend en compte les émissions de CO₂ et d'autres gaz toxiques.^{xiii} En dépit d'un avis favorable du Parlement en 2019, les bateaux de plaisance ne sont en revanche ni contrôlés ni taxés dans la mesure où il n'existe pas de registre national.

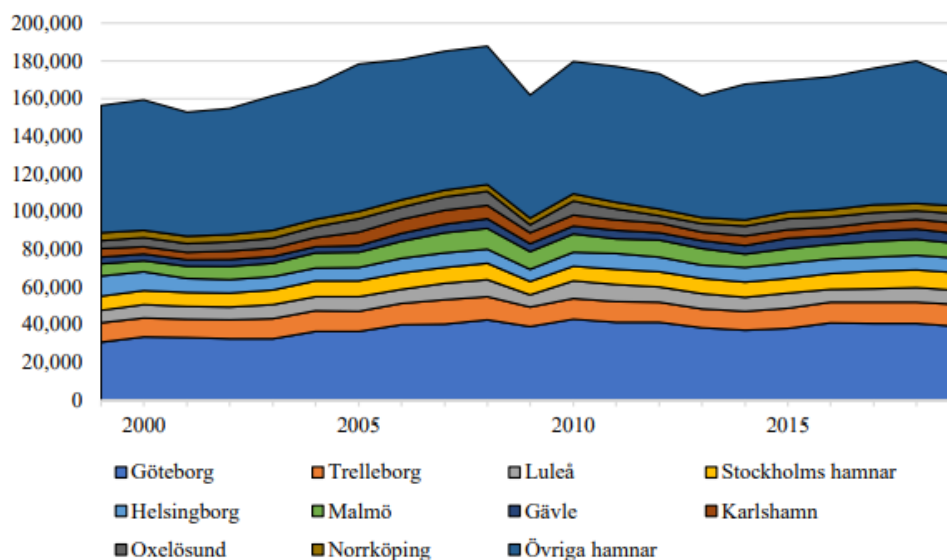
2. Certains ports ont également adopté des plans spécifiques visant à accélérer ce processus de décarbonation. **Le port de Göteborg a pour objectif de réduire de 70% ses émissions de CO₂ d'ici à 2030** grâce à un recours accru aux biocarburants (Stena Line devrait fournir deux navires de transport mixte exempts de combustibles fossiles) et l'électrification de la flotte des transports routiers et ferroviaires utilisés pour acheminer les marchandises depuis et vers le port. **Le port de Stockholm prévoit de s'affranchir totalement des combustibles fossiles d'ici à 2030** et celui de Nynäshamn a inauguré en 2021 des bornes électriques à quai pour les six ferrys à destination de Gotland. Le port de Trelleborg utilise 100% d'électricité EnR et du biogaz pour le chauffage. Il a mis en service en 2020 un parc solaire de 1 700 panneaux couvrant un quart de la consommation électrique du port.^{xiv}

Le Chef du SER de Stockholm, Christian GIANELLA

ANNEXE A :

Trafic maritime de passagers et de marchandises

Graphique 1 : Volume de marchandises transitant dans les ports suédois, ventilé par port



Source : Sveriges Hamnar (2021) et Eurostat

Tableau 1 : Volume total de marchandises transportées par voie maritime, en millions de tonnes, en 2021

Trafic domestique	Trafic international			Total
	Total international	Dont exportations	Dont importations	
22	145	68	77	168

Source : [Trafikanalys](#)

Tableau 2 : Exportations suédoises par transport maritime, ventilées par pays, en 2021

	M tonnes	Evolution (/2020)
Allemagne	13,5	+8%
Finlande	8	+5%
Danemark	6,9	+10%
Grande-Bretagne	6,1	+18%
Belgique	5,8	+8%
Pologne	5,7	+12%
Pays-Bas	5	+6%
Norvège	3	+21%
Autre	14	-
Total	68	+5%

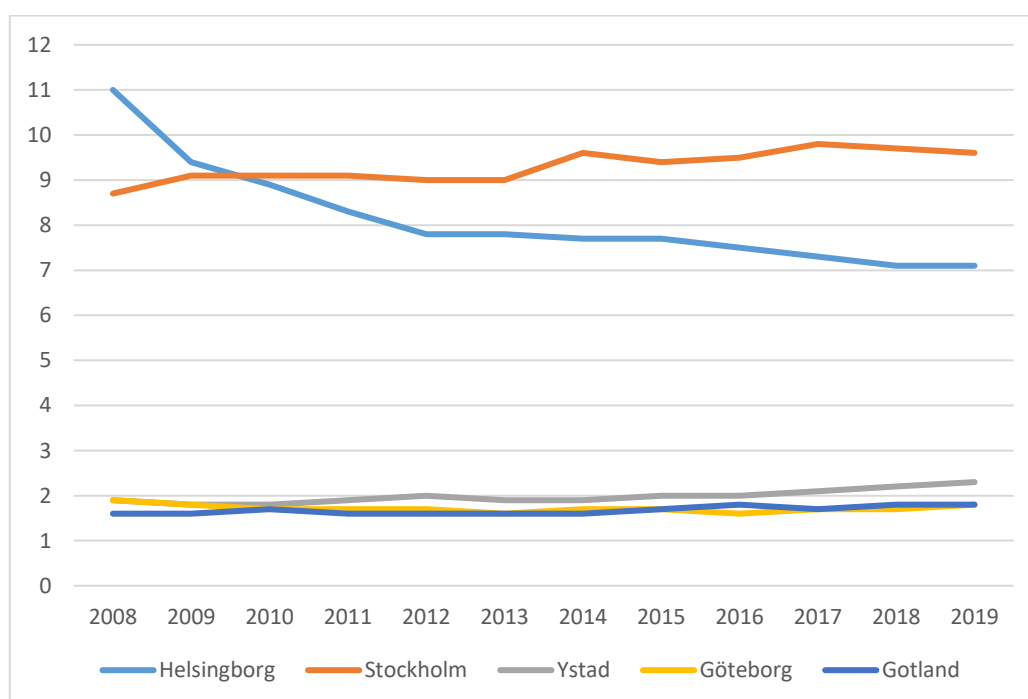
Source : [Trafikanalys](#)

Tableau 3 : Importations suédoises par transport maritime, ventilées par pays, en 2021

	M tonnes	Evolution (/2020)
Norvège	12,9	-2%
Allemagne	11,7	+14%
Danemark	7,3	-5%
Finlande	5,2	-9%
Pologne	5,2	+6%
Pays-Bas	4,5	0%
Belgique	4	+5%
Russie	3,7	-14%
Royaume-Uni	3,2	-37%
Lettonie	3,1	-9%
Autre	16,5	-
Total	77,2	-2%

Source : [Trafikanalys](#)

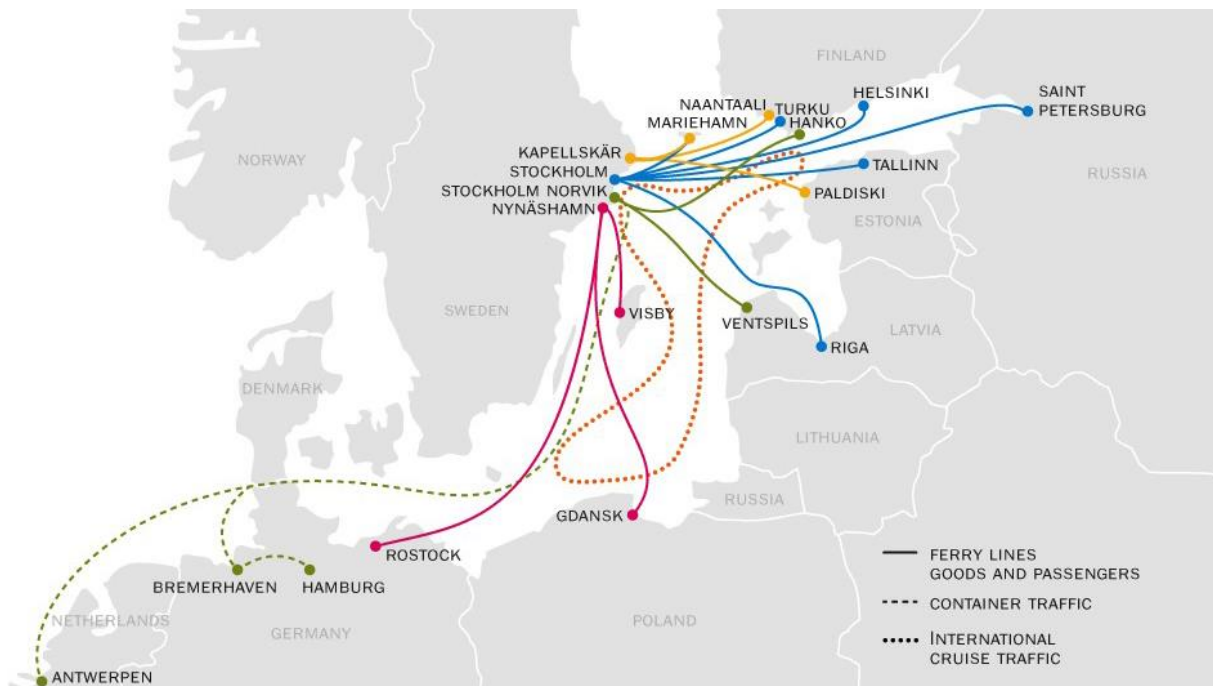
Graphique 2 : Volume de passagers dans les cinq principaux ports suédois en millions, (2008-2019)



Source : [Göteborg Hamn](#)

***NB** : les ports de Gotland (Gotlands hamnar) sont principalement les ports de Visby, Slite et Klintehamn. L'île est une destination touristique de premier plan en Suède, la vieille ville de Visby étant par exemple classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle a accueilli environ 2 millions de touristes en 2019, la grande majorité (1,75 million) y venant par bateau.*

Graphique 3 : Principales liaisons maritimes depuis et vers le port de Stockholm



Source : [Ports de Stockholm](#)

ANNEXE B :

Gestion des ports suédois

Graphique 4 : Emplacement des dix principaux ports de Suède



Source : SER de Stockholm

Légende :

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. Stockholm | 6. Karlshamn |
| 2. Göteborg | 7. Luleå |
| 3. Malmö | 8. Norrköping |
| 4. Helsingborg | 9. Oxelösund |
| 5. Gävle | 10. Trelleborg |

Tableau 4 : Propriétaires et gestionnaires des dix principaux ports suédois

	Propriétaire	Gestionnaire	Pays d'origine du gestionnaire
Gävle	Municipalité	Yilport	Turquie
Göteborg	Municipalité	APM Terminal, Logent et DFDS	Pays-Bas, Suède, Danemark
Helsingborg	Municipalité	Municipalité	Suède
Karlshamn	Municipalité	Municipalité	Suède
Luleå	Municipalité	Municipalité	Suède
Malmö	Municipalités de Malmö et Copenhague	Copenhagen Malmö Port AB	Suède, Danemark
Norrköping	Municipalité	Municipalité	Suède
Oxelösund	SSAB Stål AB (50%) et municipalité (50%)	Municipalité	Suède
Stockholm	Municipalités de Stockholm (100 %)	Municipalité	Suède
Trelleborg	Municipalité	Municipalité	Suède

Source : [Lighthouse reports, Intressentanalys av Sveriges hamninfrastruktur](#)

Références

- ⁱ Rapport de *Trafikanalys* sur le [transport de marchandises en Suède \(*godstransporter i Sverige*\)](#) de 2016.
- ⁱⁱ Rapport de *Trafikanalys* "Navires suédois et étrangers sous gestion suédoise" (*svenska och utländska fartyg i svensk regi*) de mai 2022. Le volume de marchandises transitant par les ports suédois n'a cependant jamais retrouvé son **niveau d'avant 2008 à 190 M tonnes**.
- ⁱⁱⁱ [Rapport de la société de conseil HUI Research sur les ports suédois](#) (*Svensk Hamnrapport*) de 2013.
- ^{iv} [Données du port de Göteborg sur "les ports du monde en chiffres"](#).
- ^v Dont notamment 37 navires mixtes (ro-pax), 12 rouliers (ro-ro), 3 méthaniers, 68 pétroliers et 4 navires de forage.
- ^{vi} Rapports de *Trafikanalys* "[Focus sur les ports](#)" (*Hamnar i fokus*) de 2019 et "[La situation concurrentielle internationale du transport maritime suédois](#)" (*Stockholm et Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation*) de novembre 2021.
- ^{vii} Parmi les dix principaux ports suédois, 8 sont gérés exclusivement par des opérateurs suédois ou scandinaves, souvent par les municipalités, un port (Göteborg) par des opérateurs privés européens et un autre (Gävle) par des opérateurs privés étrangers.
- ^{viii} Par exemple, en 2021, le trafic de passagers internationaux a généré 176 M€ de chiffre d'affaires à Stockholm et environ 75 M€ à Göteborg.
- ^{ix} Communication de l'Administration maritime suédoise sur ses [Modes de financement de l'Administration maritime suédoise](#), 15 mars 2021.
- ^x [Feuille de route pour une compétitivité sans combustibles fossiles – industrie du transport maritime](#) (2019)
- ^{xi} Rapport de *Trafikanalys* sur [l'innovation dans les transports](#) de février 2022.
- ^{xii} Les « frais de passage » (*farledsavgiften*) perçus par l'Administration maritime sont calculés en fonction d'un ensemble de facteurs dont le nombre d'escale, la quantité de marchandises chargée ou déchargée (0,245 €/tonne) ainsi que du nombre de passagers (0,184 €/pers.).
- ^{xiii} [Communication de l'Administration maritime \(*Sjöfartsverket*\) sur le Clean Shipping Index](#) (16 novembre 2021).
- ^{xiv} Article du port de Trelleborg sur [Un nouveau parc solaire dans le port le plus intelligent de la Baltique](#), 17 juin 2020.