

Enjeux urbains et des transports en Suède

Lettre d'information du Service économique régional de Stockholm

n°17 – 23 mars 2018

Enjeux urbains

Prix des logements. Entre février 2017 et février 2018, les prix immobiliers ont connu une baisse de 3,7% sur l'ensemble de la Suède et de 10,0 % pour les appartements à Stockholm d'après l'indice de référence HOX. L'indice immobilier mensuel publié par la banque SEB, qui mesure la différence entre les anticipations à la hausse et les anticipations à la baisse des prix immobiliers, est toutefois redevenu positif en mars pour la première fois depuis novembre 2017, même si seulement 38% des personnes interrogées estiment que les prix vont augmenter en 2018.

Investissements immobiliers. Erik Thedéen, directeur général du superviseur financier suédois (*Finansinspektionen*) a déclaré au journal SvD le 1 mars qu'il « a eu tort » lorsqu'il affirmait que la Suède était préservée de « phénomènes immobiliers spéculatifs ». Si le directeur n'a pas donné de chiffres plus détaillés, le président du promoteur immobilier Notar Nyproduktion, Marcus Olson Ehn, a estimé dans SvD que 75% des achats de constructions nouvelles à Stockholm pourraient avoir des visées spéculatives. Dans le même temps, le marché immobilier connaît un ralentissement de la croissance des prix et de nouvelles obligations d'amortissements sont entrées en vigueur pour les emprunts immobiliers au 1^{er} mars 2018 (tant que l'encours de dette est supérieur à 4,5 fois le revenu annuel brut de l'emprunteur ou du ménage emprunteur, ce dernier doit respecter une obligation d'amortissement de 1% chaque année, en plus des obligations d'amortissement déjà introduites en 2016).

Enjeux des transports

Gula linjen. Les travaux préparatoires pour le creusement de l'extension du métro de Stockholm entre Odenplan et Arenastaden (baptisée *Gula linjen* soit ligne jaune) ont commencé début mars. Ce projet de 4,1 km de lignes supplémentaires comprend également la construction de trois stations entre le centre-ville de Stockholm et la nouvelle zone d'activités qui s'étend autour de la Friends Arena et du Mall of Scandinavia. L'ouverture de la ligne est prévue en 2024 et devrait permettre de relier Gullmarsplan et Arenastaden en un peu moins de 18 min.

Arlanda. L'aéroport d'Arlanda a connu 92 mois de croissance consécutifs du nombre de voyageurs accueillis. Au cours de l'année 2017, le nombre de passagers a augmenté de 8%, portant le total de voyageurs à 26,6 millions. Arlanda se rapproche ainsi de Copenhague-Kastrup, premier aéroport de la zone nordique avec 29,2 millions de passagers accueillis. 30 nouvelles lignes ont été ouvertes au départ d'Arlanda en 2017 dont certaines intercontinentales. L'opérateur Swedavia, chargé de l'exploitation d'Arlanda, anticipe un trafic de 40 millions de passagers annuels d'ici 2040.

LGV. L'agence des transports (*Trafikverket*) a publié fin février une étude sur les coûts et les bénéfices d'une LGV à 250 km/h et d'une LGV à 320 km/h. Il en ressort que le retour sur investissement est plus avantageux pour le scénario 320 km/h (-0,63) que pour le scénario 250 km/h (-0,75). Si les coûts de construction de la LGV à 320 km/h sont plus élevés que ceux de la LGV à 250 km/h (+25 MdsSEK sur un budget total de 205 MdsSEK) ses coûts d'entretien sont plus faibles (-1,9 MdSEK chaque année) et les gains économiques générés pour la société plus importants (149 MdsSEK annuels contre 90 MdsSEK annuels).

Véhicules autonomes. Le président de l'agence des transports (*Trafikverket*) a remis le 7 mars dernier au ministre des infrastructures Thomas Eneroth un rapport sur les adaptations législatives envisageables afin de favoriser le développement des véhicules autonomes. Le rapport prévoit de faciliter les expérimentations pour les véhicules de classe II (tracteurs, mobylettes, véhicules tout terrain) qui pourront être entreprises sans autorisation, sous réserve que la vitesse des véhicules n'excède pas 20 km/h. *Trafikverket* devra préciser les conditions de mise en œuvre de cet assouplissement législatif. Le rapport propose également des adaptations législatives du code de la route et du partage des responsabilités : la définition de conducteur serait modifiée pour inclure des personnes ne se trouvant pas nécessairement dans l'habitacle ; en cas d'accident, les propriétaires de véhicules autonomes seraient soumis à un régime spécifique de responsabilité. Le rapport préconise également d'introduire de nouvelles obligations pour les utilisateurs de véhicules autonomes : en toutes circonstances, au moins un utilisateur d'un véhicule autonome en circulation devrait être en mesure de prendre le contrôle du véhicule si ce dernier en fait la demande. Cet utilisateur serait soumis aux mêmes obligations que celles pesant sur les conducteurs de véhicules normaux (ex : taux d'alcoolémie). Le rapport prévoit enfin que les données relatives aux véhicules autonomes (vitesse, temps de conduite, phase d'autonomie) puissent être stockées pour une durée qui ne pourrait dépasser 6 mois. Les adaptations législatives devraient, selon le rapport, être examinées d'ici le 1^{er} juillet 2019.

Copyright : Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique (adresser les demandes à pierre-alexandre.miquel@dgtrésor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette lettre d'information, réalisée à partir de sources publiques d'information.

Responsable de publication : Pierre-Alexandre Miquel (Chef du SER)

Réalisation : Léo André (SER)

Service Economique Régional (SER) de Stockholm

Ambassade de France en Suède

Adresse : Storgatan 11 // 114 44 Stockholm