



Ambassade de France en Suède  
Service économique de Stockholm

Stockholm, le 17 février 2023  
Affaire suivie par : M. MARBOT  
Revu par : J. GROSJEAN

## Le transport aérien en Suède

*Résumé : Le secteur du transport aérien générait avant la pandémie environ 90 000 emplois et contribuait à hauteur de 1,5 % au PIB national. La gestion et le financement des infrastructures aéroportuaires dépendent largement de la puissance publique (Etat ou collectivités), seuls 2 aéroports étant privés. Si la reprise du trafic en 2022 a été dynamique (près de 80 % du niveau de 2019), l'opérateur scandinave SAS est confronté à d'importantes difficultés financières. En cohérence avec les ambitions de la Suède en matière de transition verte, les acteurs économiques et institutionnels se mobilisent en faveur de la décarbonation de l'aviation. La plateforme nationale « Fossil-free Sweden » les mobilisent autour des objectifs de fin de l'utilisation de combustibles fossiles i/ dès 2030 pour les vols domestiques, et ii/ en 2045 pour les vols internationaux.<sup>i</sup> La Suède est très ambitieuse en matière de biokérosène (10 % de SAF dans tous les vols d'ici 2025, 30 % d'ici 2030, soit 6 fois plus qu'en France).*

### I. La gestion des infrastructures aéroportuaires demeure pour l'essentiel publique

1. Le trafic aérien de passagers et de marchandises est concentré dans les trois plus grandes agglomérations (Stockholm, Göteborg et Malmö). **En 2022, les 39 aéroports suédois ont accueilli 29,5 M de passagers, dont environ 60 % pour le seul aéroport de Stockholm-Arlanda.** Le trafic est en effet très concentré, les 3/4 des aéroports du Royaume ayant enregistré moins de 500 000 voyageurs en un an. De même, **près de 141 000 de tonnes de marchandises ont transité** par les aéroports suédois, dont près de 70% à Stockholm-Arlanda.

2. La gestion des infrastructures aéroportuaires est très largement dévolue aux pouvoirs publics : 10 aéroports sont détenus par l'Etat via l'entreprise publique Swedavia (ceux de plus grande taille), 27 sont exploités par des régions, et seuls 2 d'entre eux sont privés. Avant la pandémie, l'entreprise publique était profitable (avec une marge opérationnelle de l'ordre de 11 %). Bien que gérés de manière décentralisée, la plupart des 27 aéroports régionaux dépendent financièrement d'un soutien de l'Etat : ces aides publiques se répartissent entre trois catégories : aides opérationnelles, d'investissements et compensations à destination des aéroports qualifiés « d'urgence » (cf. annexe A).

3. Les finances des aéroports, dont en particulier celui de Skavsta, ont été fortement affectées par la crise sanitaire. Fin mars 2022, **le groupe immobilier Arlandastad a annoncé le rachat des parts du groupe VINCI (90,1 %)** dans l'aéroport de Skavsta au sud de Stockholm. Stockholm-Skavsta n'est pas éligible aux aides opérationnelles régulières ni à celles exceptionnelles de 2020, en raison d'un critère environnemental adopté en 2006 qui le disqualifie (distance inférieure de 2h en transports publics de l'aéroport d'Arlanda).

### II. En dépit de la reprise du trafic, la compagnie nordique SAS est en grande difficulté

1. L'exploitation des services de transport aérien de passagers est un marché concurrentiel sur lequel domine SAS, en particulier s'agissant des vols domestiques. **Les compagnies aériennes nordiques se partagent l'essentiel du marché intérieur.** SAS (dont la Suède et le Danemark sont actionnaires, chacun à hauteur de 21,8 % du capital – la Norvège y étant sortie en 2018) détient 50 % des parts de marché suédois en 2022, suivi par les entreprises suédoise Braathens Regional Airlines (BRA) (23 %) et norvégienne low-cost Norwegian (près de 15%). **Sur les vols internationaux, les compagnies étrangères sont majoritaires, même si SAS reste en première position** (avec 21 % de part de marché). Suivent Norwegian (parts de marché de 14 %), Ryanair (13 %), Lufthansa (7%) et le groupe Air France-KLM (7%) (cf. Annexe B).

[2. En 2022, le trafic aérien est revenu à près de 80 % de son niveau d'avant la crise sanitaire](#) (le nombre de passagers avait chuté de 38 à 9 M entre 2019 et 2020). Après avoir enregistré une **hausse quasi-continue ces deux dernières décennies** (+1 % par an en moyenne entre 2000 et 2018), le trafic aérien en Suède avait déjà diminué en 2019 (-3,5 % par rapport à 2018, dont -10 % pour les vols domestiques) sous l'influence notamment du **phénomène culturel du « flygskam »** (honte de prendre l'avion).

[3. SAS, la plus importante compagnie aérienne en Scandinavie, a demandé à être placée sous le régime américain des faillites](#). La demande a été déposée le 5 juillet 2022, au lendemain de l'entrée en grève de 900 pilotes. **L'entreprise espère ainsi accélérer la mise en œuvre de son plan de restructuration « SAS FORWARD » qui comporte un objectif de réduction de ses coûts annuels de 750 M€,** et qui avait été présenté en février 2022 à la suite d'une **perte de revenus trimestrielle record (244 M€ sur novembre 2021-janvier 2022)**. Le 18 juillet, SAS et les pilotes ont trouvé un accord mettant fin à la grève, prévoyant notamment la réembauche progressive de 450 pilotes licenciés pendant la pandémie d'ici 2024. Au total plus de 380 000 passagers auront été touchés et environ 4 000 vols annulés. Le 14 août, l'entreprise a annoncé avoir signé un contrat avec le fonds d'investissement américain Apollo Global Management pour un prêt de 689 M €. Enfin, début octobre 2022, SAS a annoncé renégocier ses accords de *leasing* portant sur 36 avions. Par ailleurs, les gouvernements scandinaves, après un premier soutien en 2020,<sup>ii</sup> ont cette fois-ci répondu diversement aux demandes de SAS. **Le Danemark envisage d'augmenter sa participation jusqu'à hauteur de 30 %. A l'inverse, la Suède et la Norvège se sont prononcés en défaveur de l'injection de nouveaux capitaux** et ont seulement donné leur accord pour transformer leurs créances, de respectivement 400 M€ et 144 M€ en nouvelles actions.

### III. A moyen-terme, l'enjeu principal auquel tentent de répondre tant les autorités que l'industrie est la réduction de l'empreinte carbone du secteur

[1. Les autorités suédoises tentent d'accélérer le verdissement du transport aérien](#), conformément à l'une des priorités identifiées dans la stratégie nationale pour l'aviation de 2017.<sup>iii</sup> **En 2020, la Suède a instauré une obligation de réduction graduelle de l'empreinte carbone des carburants** (objectif de réduction progressive jusqu'à 27% en 2030), promouvant le recours au biokérosène<sup>iv</sup> en incorporation en faible mélange. En 2022, **Swedavia a mis en place un mécanisme de subvention à l'achat de carburant durable** (HVO 100) aux aéroports de Stockholm Arlanda et Göteborg Landvetter (prise en charge jusqu'à 50 % du surcoût généré par rapport au diesel).<sup>v</sup> **En 2018, les autorités ont introduit une taxe sur les billets d'avion** (6 € vols UE et nationaux, 26 € autres vols de moins de 6 000 km, 42 € pour le reste).<sup>vi</sup> Le gouvernement conservateur a annoncé souhaiter que l'aéroport de Stockholm-Bromma demeure opérationnel, à l'inverse de ses prédécesseurs qui prévoyaient de le fermer, dans la perspective du développement de l'aviation électrique.<sup>vii</sup> En effet, les organismes publics financent des projets sur les carburants durables, l'aviation électrique et à hydrogène.<sup>viii</sup> Le gouvernement a engagé une réflexion sur la coordination du soutien public à la recherche sur l'aviation électrique.<sup>ix</sup>

[2. Les entreprises multiplient les initiatives afin de réduire l'empreinte carbone du transport aérien](#). A ce titre, plusieurs projets franco-suédois peuvent être mentionnés. Le 21 juin dernier, le **vol d'essai d'un avion commercial, l'ATR 72-600, avec 100% de carburant durable (SAF) sur ses deux moteurs** a eu lieu entre Malmö et Bromma-Stockholm, **une première mondiale**. Ce projet baptisé « Perfect flight » est le fruit d'une coopération de plusieurs années entre le constructeur franco-italien ATR, le fournisseur de SAF finlandais Neste et la compagnie aérienne BRA. Cette dernière vise 100 % de vols sans combustibles fossiles d'ici 2030.<sup>x</sup> En outre, en 2019, **Airbus et SAS ont conclu un partenariat pour la recherche sur l'écosystème et les besoins en infrastructures des avions hybrides et électriques**.<sup>xi</sup>

*Commentaires* : Le transport aérien est un secteur où les entreprises françaises sont relativement bien implantées, qu'il s'agisse du groupe AirFrance-KLM, ou des constructeurs Airbus (dont les avions composent l'essentiel de la flotte de SAS) et ATR. La décarbonation de l'aviation est un sujet porteur de coopération franco-suédoise, en particulier dans le cadre du partenariat stratégique franco-suédois pour l'innovation et les solutions vertes, signé en 2017 et renouvelé en 2019.

**Le Chef du SER de Stockholm, Christian GIANELLA**

## ANNEXE A :

### Infrastructures aéroportuaires

**Tableau 1 : Aides publiques octroyées par l'Etat aux aéroports en 2021**

Aide publique	Aéroports bénéficiaires	Montant total dans le budget de l'Etat
<b>Aide opérationnelle, dont :</b>	<b>22</b>	<b>10 M€</b>
➤ <i>Aide pour les aéroports sous obligation de service public (lignes commerciales non viables)</i>	10	6,8 M€
➤ <i>Aide pour les aéroports couverts par des plans d'infrastructures régionaux</i>	n/a	3,5 M€
<b>Aide à l'investissement</b>	n/a	<b>0,95 M€</b>
<b>Aide pour les aéroports d'urgence, dont :</b>	n/a	<b>5,85 M€</b>
➤ <i>Aide pour les aéroports d'urgence permanents</i>	7	0,95 M€
➤ <i>Aide exceptionnelle pour les aéroports d'urgence permanents</i>	7	1 M€
➤ <i>Aide exceptionnelle pour les aéroports d'urgence temporaires (23 décembre 2020 – 31 décembre 2021)</i>	17	3,9 M€

Source : [Trafikverket](#)

**Tableau 2 : Propriétaires des aéroports suédois**

Etat <i>(via l'entreprise publique Swedavia)</i>	Municipalités ou Régions		Entreprises privées
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiruna</li> <li>• Luleå</li> <li>• Umeå</li> <li>• Åre-Östersund</li> <li>• Stockholm-Arlanda</li> <li>• Stockholm-Bromma</li> <li>• Visby</li> <li>• Göteborg-Landvetter</li> <li>• Ronneby</li> <li>• Malmö-Sturup</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gällivare</li> <li>• Pajala</li> <li>• Skellefteå</li> <li>• Arvidsjaur</li> <li>• Hemavan</li> <li>• Vilhelmina</li> <li>• Lycksele</li> <li>• Örnsköldsvik</li> <li>• Kramfors-Sollefteå</li> <li>• Sundsvall-Timrå</li> <li>• Sveg</li> <li>• Mora</li> <li>• Borlänge</li> <li>• Torsby</li> <li>• Hagfors</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karlstad</li> <li>• Stockholm-Västerås</li> <li>• Örebro</li> <li>• Norrköping-Kungsängen</li> <li>• Trollhättan-Vänersborg</li> <li>• Jönköping</li> <li>• Halmstad</li> <li>• Växjö</li> <li>• Kalmar</li> <li>• Kristianstad</li> <li>• Ängelholm</li> <li>• Linköping City</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stockholm-Skavsta</li> <li>• Sälen – Scandinavian Mountains Airport</li> </ul>
Total : 10 aéroports	Total : 27 aéroports		Total : 2 aéroports

Source : [Trafikverket](#)

**Tableau 3 : Aéroports d'urgence**

Aéroports d'urgence permanents	Aéroports d'urgence temporaires en 2021, devenus permanents en mars 2022	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gällivare</li> <li>• Luleå</li> <li>• Umeå</li> <li>• Sundsvall-Timrå</li> <li>• Åre-Östersund</li> <li>• Stockholm-Arlanda</li> <li>• Visby</li> <li>• Göteborg-Landvetter</li> <li>• Ronneby</li> <li>• Malmö-Sturup</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiruna</li> <li>• Lyckelse</li> <li>• Skellefteå</li> <li>• Örnsköldsviks</li> <li>• Mora/Siljans</li> <li>• Borlänge</li> <li>• Karlstads</li> <li>• Örebro</li> <li>• Eskilstuna</li> <li>• Skövde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trollhättan-Vänersborgs</li> <li>• Linköping</li> <li>• Jönköping</li> <li>• Växjö-Kronobergs</li> <li>• Kalmar</li> <li>• Kristianstads</li> <li>• Norrköping</li> </ul>
Total : 10 aéroports	Total : 17 aéroports	

Source : [Trafikverket](#)

Les aéroports « d'urgence » permettent de garantir une accessibilité continue de territoires stratégiques sur les plans civils et militaires. En mars 2022, 17 aéroports désignés « d'urgence » de manière temporaire pendant la pandémie, le sont devenus de manière permanente

**ANNEXE B :****Trafic aérien****Tableau 4 : Classement des aéroports suédois en fonction de leur nombre de passagers en 2022**

<b>Rang</b>	<b>Aéroport</b>	<b>Nombre de passagers</b>
1	Stockholm-Arlanda	18 387 268
2	Göteborg-Landvetter	4 447 037
3	Malmö	1 290 763
4	Stockholm-Bromma	1 119 102
5	Luleå	912 169
6	Umeå	608 742
7	Stockholm-Skavsta	555 622
8	Visby	294 760
9	Skellefteå	267 262
10	Åre Östersund	219 595
11	Kiruna	195 894
12	Ängelholm	191 815
13	Växjö-Kronoberg	149 269
14	Kalmar	106 136
15	Ronneby	101 101
16	Stockholm-Västerås	93 080
17	Linköping	80 735
18	Halmstad	76 517
19	Örebro	67 712
20	Arvidsjaur	48 470
21	Sundsvall-Timrå	47 367
22	Norrköping-Kungsängen	40 186
23	Gällivare	21 062
24	Karlstad	19 840
25	Sälen	17 961
26	Jönköping	15 604
27	Kristianstad	15 116
28	Hemavan Tärnaby	14 435
29	Lycksele	13 287
30	Trollhättan-Vänersborg	11 927
31	Borlänge	11 027
32	Örnsköldsvik	10 419
33	Vilhelmina	10 397
34	Pajala	8 768
35	Kramfors-Sollefteå	6 706
36	Sveg	6 252
37	Hagfors	1 864
38	Torsby	1 642
39	Mora-Siljan	72

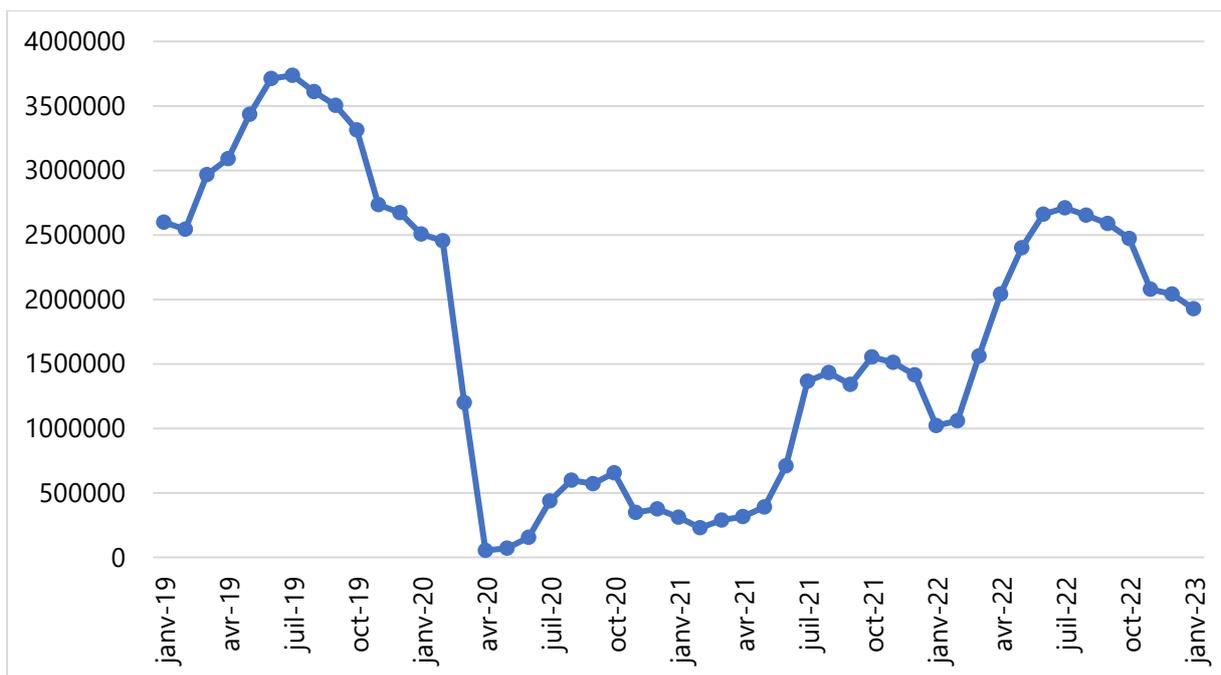
Source : [Transportstyrelsen](#)

**Tableau 5 : Classement des aéroports suédois en fonction de leur volume de marchandises en 2022**

<b>Rang</b>	<b>Aéroport</b>	<b>Volume de marchandises (en kg)</b>
1	Stockholm-Arlanda	96 364 034
2	Malmö	16 441 196
3	Göteborg-Landvetter	16 168 769
4	Örebro	8 109 473
5	Jönköping	2 930 085
6	Luleå	305 481
7	Umeå	161 859
8	Norrköping-Kungsängen	102 350
9	Trollhättan-Vänersborg	9 3592
10	Visby	53 505
11	Kiruna	51 164
12	Stockholm-Bromma	43 792
13	Växjö-Kronoberg	43 745
14	Åre Östersund	33 949
15	Skellefteå	23 877
16	Gällivare	18 639
17	Stockholm-Skavsta	16 667
18	Ronneby	3 980
19	Sundsvall-Timrå	3 898
20	Lycksele	3 835
21	Örnsköldsvik	3 191
22	Hemavan Tärnaby	308
23	Sveg	108
24	Vilhelmina	77
25	Ängelholm	0
26	Arvidsjaur	0
27	Borlänge	0
28	Hagfors	0
29	Halmstad	0
30	Kalmar	0
31	Karlstad	0
32	Kramfors-Sollefteå	0
33	Kristianstad	0
34	Linköping	0
35	Mora-Siljan	0
36	Pajala	0
37	Sälen	0
38	Stockholm-Västerås	0
39	Torsby	0

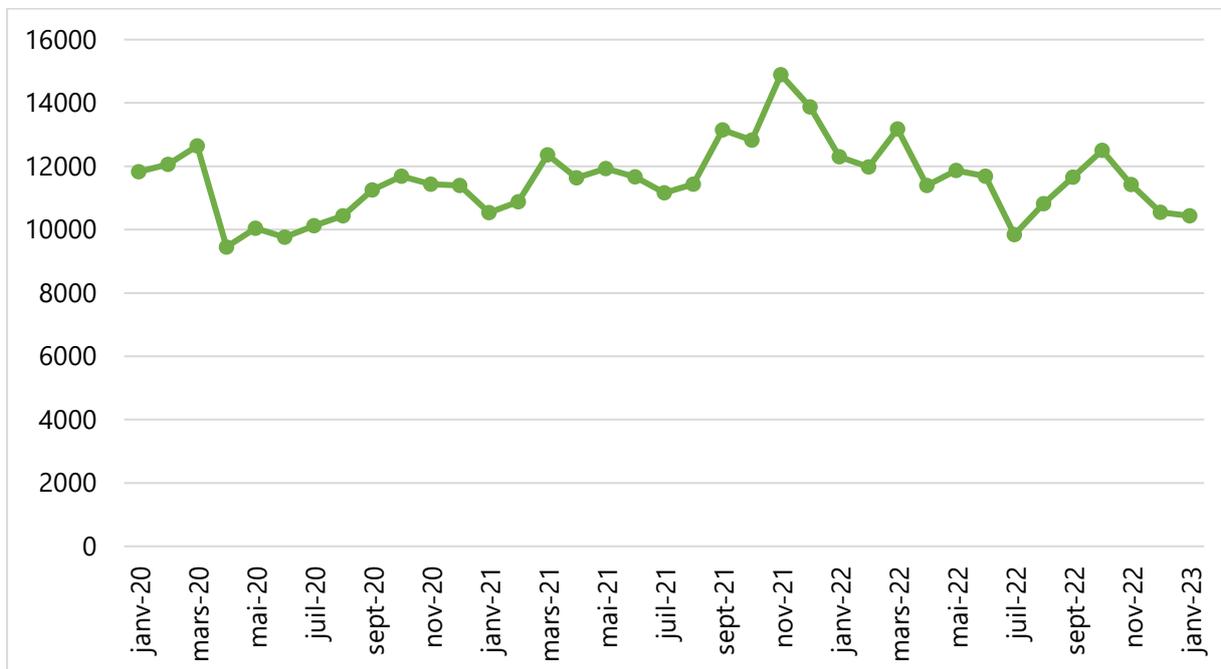
Source : [Transportstyrelsen](#)

**Graphique 1 : Volume de passagers transitant par les aéroports suédois depuis janvier 2019, par mois**



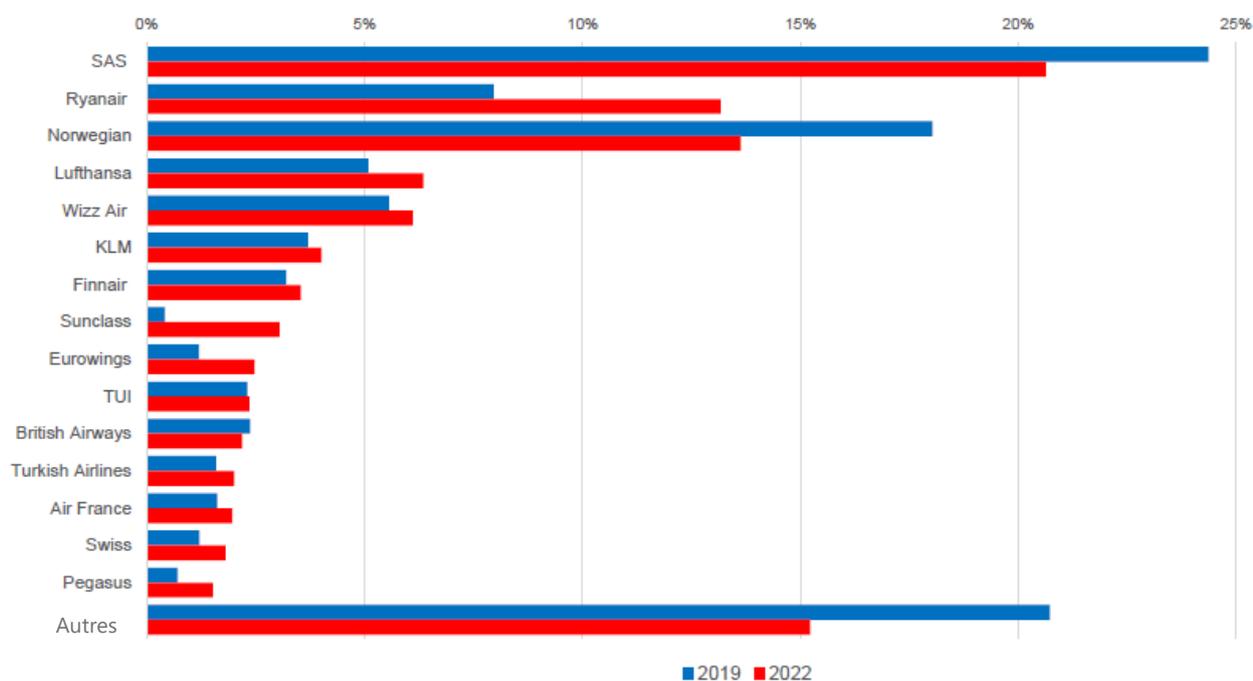
Source : [Transportstyrelsen](https://transportstyrelsen.se)

**Graphique 2 : Volume de marchandises (en tonnes) transitant par les aéroports suédois depuis janvier 2020, par mois**



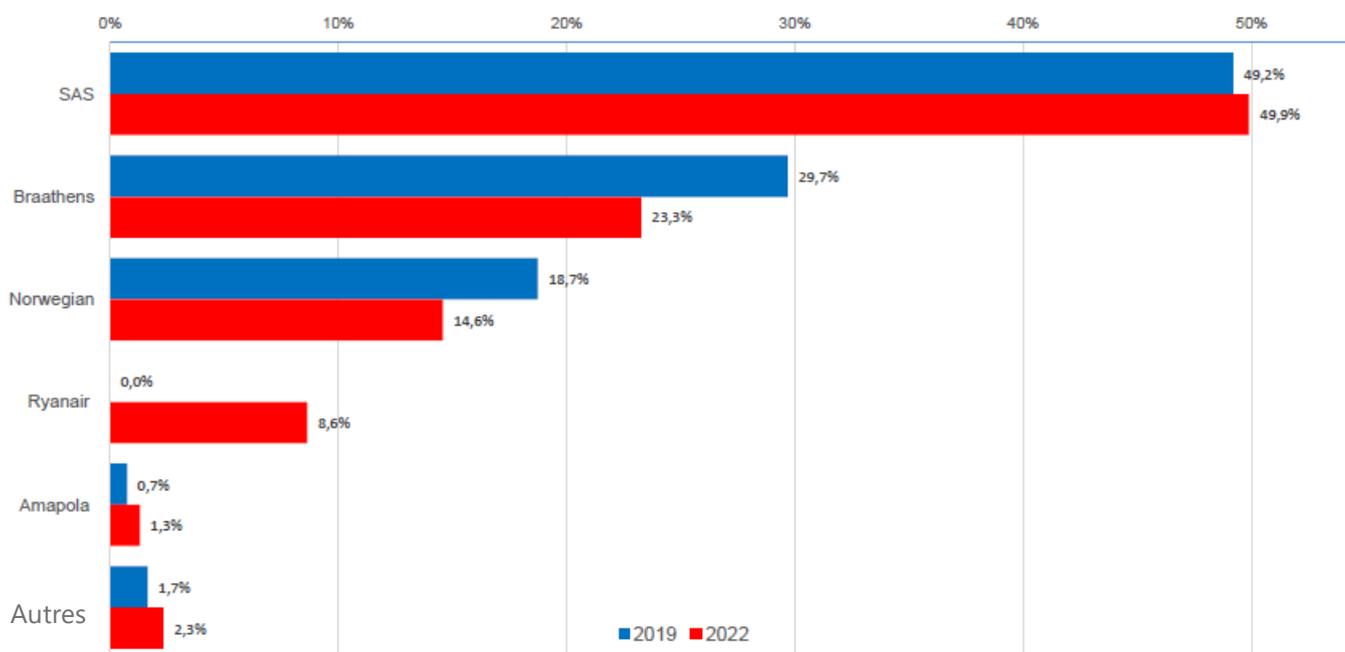
Source : [Transportstyrelsen](https://transportstyrelsen.se)

**Graphique 3 : Parts de marché des compagnies aériennes sur les vols internationaux en 2019 et en 2022**



Source : Transportstyrelsen

**Graphique 4 : Parts de marché des compagnies aériennes sur les vols domestiques en 2019 et en 2022**



Source : Transportstyrelsen

## **ANNEXE C :**

### **Mesures de soutien public pendant la pandémie**

Au printemps 2020, le gouvernement a accordé **475 M€ de garanties de crédit à une vingtaine de compagnies aériennes** locales. *Trafikverket* a passé un marché public pour maintenir les « voyages nécessaires aux soins de santé et à d'autres sociales importantes » dans les régions isolées du pays (essentiellement Norrland et île de Gotland).

En juin 2020, le gouvernement a proposé d'**injecter 315 M€ au capital de l'entreprise publique Swedavia**.

Au printemps 2021, le gouvernement a mis en place des **mesures de soutien aux prestataires de contrôle du trafic aérien**, avec notamment des possibilités de prêts, qui devraient être augmentés de 3 M€ en 2022.

En février 2022, l'Etat a décidé d'accorder une **aide exceptionnelle de 10 M€ à 23 aéroports régionaux**.

## Références

---

- <sup>i</sup> Ces objectifs de décarbonation de l'aviation (2030 pour les vols domestiques et 2040 pour tous les vols au départ de la Suède) ont été fixés dans le cadre de la [Feuille de route pour une compétitivité sans combustibles fossiles – industrie aéronautique](#) (2018), issue de l'initiative publique-privée Fossil Free Sweden.
- <sup>ii</sup> Pour mémoire, en 2020, SAS avait bénéficié de mesures de soutien mises en place par les gouvernements scandinaves sous la forme de garanties de crédits à hauteur de 410 M€, et à l'automne, d'un renforcement de la participation des États suédois et danois au capital de l'entreprise (de respectivement 14,8% et 14,2% à 21,8% chacun).
- <sup>iii</sup> [Stratégie nationale pour l'aviation – pour le rôle de l'aviation dans le futur système de transport](#) (2017). Cinq priorités sont identifiées dans cette stratégie : (i) encourager le développement économique de la filière ; (ii) la rendre plus respectueuse de l'environnement ; (iii) garantir le fonctionnement de la concurrence, notamment vis-à-vis des pratiques de dumping social entre compagnies aériennes ; (iv) améliorer l'accessibilité du territoire suédois, avec notamment pour objectif que l'aéroport de Stockholm-Arlanda devienne le plus fréquenté de la zone nordique ; (v) renouveler le cadre réglementaire du secteur.
- <sup>iv</sup> [Communiqué de presse du gouvernement instaurant une obligation de réduction graduelle de l'empreinte carbone des carburants pour l'aviation](#) (11 septembre 2020)
- <sup>v</sup> [Communiqué de presse de Swedavia sur le programme d'incitation à l'utilisation de carburants durables dans l'aviation](#) (13 janvier 2022). A noter que Swedavia a pour objectif que l'ensemble de ses opérations soient exempts de combustibles fossiles d'ici 2025. Plusieurs de ses aéroports distribuent d'ores et déjà uniquement des carburants durables (Malmö, Bromma, Umeå, Kiruna, Åre/Östersund, Visby et Luleå).
- <sup>vi</sup> [Communication de l'Agence des impôts \(Skatteverket\) sur la taxe sur les billets d'avion.](#)
- <sup>vii</sup> Le [Rapport « Aéroport d'Arlanda – un plan pour l'avenir » de Peter Norman](#) (17 juin 2022) commandé par le gouvernement recommandait notamment de faire de l'aéroport de Stockholm-Bromma un aéroport sans combustibles fossiles dès 2030 avant sa fermeture définitive d'ici 2035.
- <sup>viii</sup> Par exemple, l'institut de recherche public RISE s'est associé en 2018 à SAS et Swadavia afin de créer le pôle d'innovation Fossil-Free Aviation 2045. L'Agence de l'énergie (*Energimyndigheten*) finance actuellement un [projet visant à développer les carburants durables pour l'aviation, les vols électriques ou les vols alimentés à l'hydrogène](#). L'Agence de l'innovation (*Vinnova*) soutient la recherche pour des [batteries destinées à l'aviation électrique](#) et le [développement d'avions électriques](#).
- <sup>ix</sup> [Rapport remis par Trafikverket au gouvernement sur le développement et la coordination du soutien public à la recherche sur l'aviation électrique](#) (15 juin 2022).
- <sup>x</sup> [Communiqué de presse d'ATR sur le premier vol 100% SAF sur les moteurs d'un avion commercial](#) (21 juin 2022).
- <sup>xi</sup> [Communiqué de presse d'Airbus sur la signature de l'accord de partenariat avec SAS](#) (22 mai 2019).