

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

**SERVICE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
ET INTERNATIONALES**

**ENQUÊTE SUR
LA RÉFORME DES TRANSPORTS
EN SUÈDE**

1563

AVRIL 1966

S. RAJSFUS, INGÉNIEUR-CONSEIL

REPUBLIQUE FRANCAISE

+ + + +

MINISTERE DE L' EQUIPEMENT

+ + + +

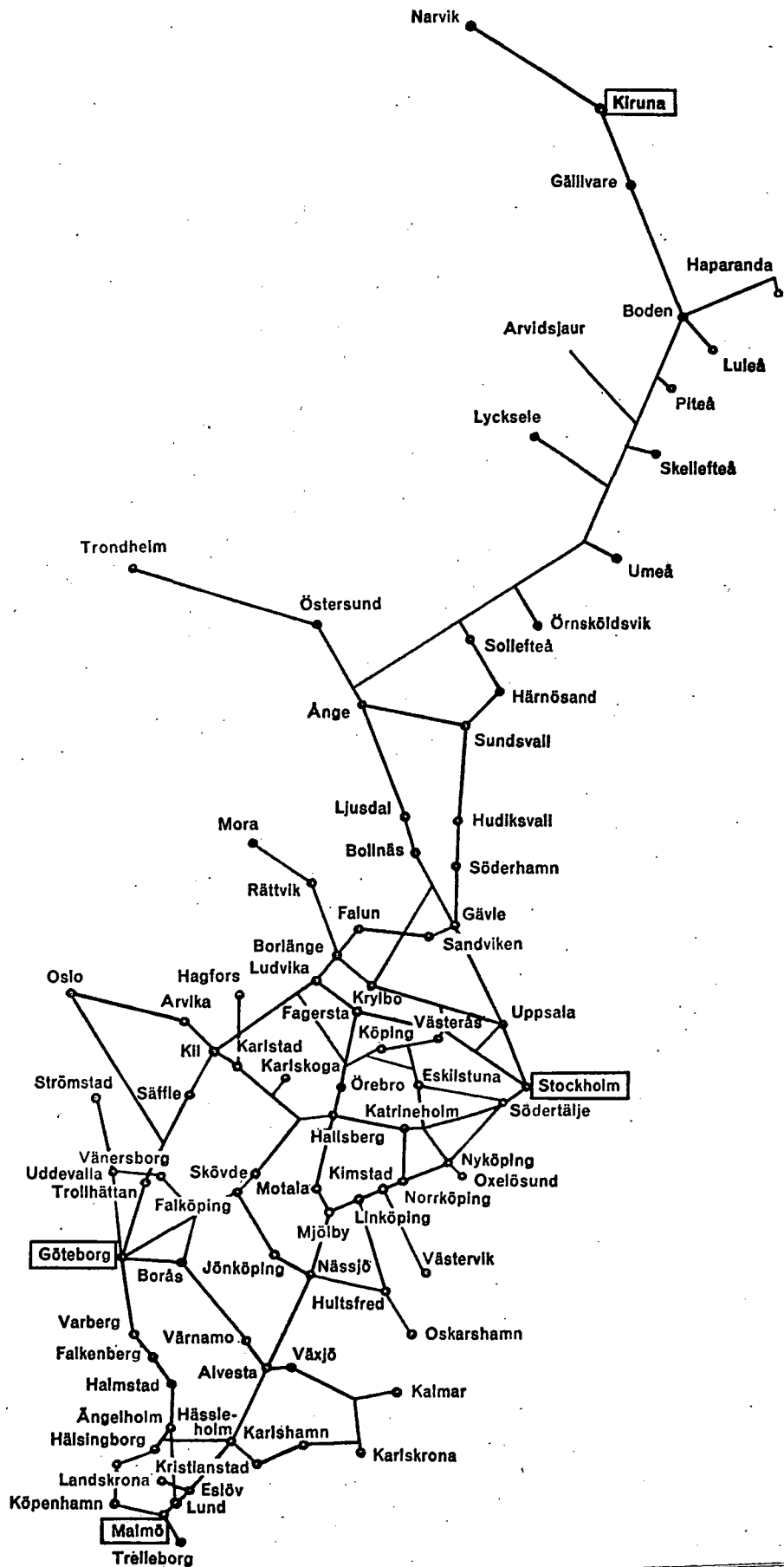
ENQUETE

sur la

REFORME DES TRANSPORTS

en

SUEDE



Les Chemins de Fer de l'Etat Suédois

TABLE DES MATIERES

| | <u>page</u> |
|--|-------------|
| Présentation | 1 |
| La Suède | 2 |
| Introduction | 4 |
| L'évolution de la structure des transports | 5 |
| Notes explicatives | 10 |
| <u>La réglementation des transports avant la réforme</u> | |
| 1. Présentation | 11 |
| 2. Réglementation | 11 |
| 2-1 Cabotage | 11 |
| 2-2 Transports ferroviaires | 12 |
| 2-3 Transports routiers | 12 |
| La réforme des transports en Suède | 17 |
| 1. Historique | 17 |
| 2. Principe | 18 |
| 3. Discussion | 19 |
| 4. Enoncé | 19 |
| 4-1 Chemins de Fer | 20 |
| 4-2 Transports routiers | 25 |
| 5-1 Transports aériens | 30 |
| 5-2 Transports par eau | 30 |
| Situation actuelle et résultats obtenus | 32 |
| 1 & 2. Généralités | 32 |
| 3-1 Commission Consultative | 33 |
| 3-2 Etudes en cours | 34 |
| 3-3 Les Chemins de Fer | 35 |
| 3-4 Les Transports routiers | 40 |

| | <u>page</u> |
|---|-------------|
| 4. Lignes supprimées: réalisations et prévisions | 86 |
| 5. Evolution de la longueur du réseau | 87 |
| 6. Perspectives d'avenir | 88 |
| 7. Compression du Personnel | 90 |
| 8. Tarification des moyens de transport substitués | 91 |
| 9. Procédure de suppression des lignes | 91 |
| 10. Exemple | 93 |
| VI. Le Transport routier en Suède | 96 |
| 1. Situation particulière | 96 |
| 2. Le réseau routier suédois | 97 |
| 2-1 Description | 97 |
| 2-2 Importance | 97 |
| 2-3 Organisation, construction et financement | 99 |
| 2-4 Utilisation | 100 |
| 2-5 Changement du sens de la circulation | 102 |
| 3. Le Parc Automobile Suédois | 103 |
| Densité | 103 |
| Evolution | 104 |
| Inventaire | 104 |
| 4. Le Trafic routier de voyageurs | 106 |
| 4-1 Généralités | 106 |
| 4-2 Historique | 111 |
| 4-3 Tarification | 112 |
| 4-4 Associations professionnelles | 113 |
| 4-5 Structure | 113 |
| 4-6 Subventions | 113 |
| 4-7 Réglementation | 114 |
| 5. Cas particulier de l'agglomération de Stockholm | 115 |
| 5-1 Présentation | 115 |
| 5-2 Réorganisation | 117 |

| | <u>page</u> |
|---|---------------|
| 6. Le transport routier de marchandises | 121 |
| 6-1 Présentation | 121 |
| 6-2 Transport commercial et transport non commercial | 121 |
| 6-3 Le transport routier non commercial | 122 |
| 6-4 Le transport routier commercial | 123 |
| 6-4-1 Statistiques d'exploitation | 123 |
| 6-4-2 Les entreprises | 124 |
| 6-4-3 Groupements et Coopératives | 125 |
| 6-4-4 Les affrêteurs | 126 |
| 6-4-5 Tarifs | 126 |
| 6-4-6 Associations professionnelles | 128 |
| VII. Les transports par eau en Suède | 132 |
| 1. Préambule | 132 |
| 2. Le transport du bois | 133 |
| 3. Description du réseau | 133 |
| 4. Activité | 135 |
| 5. Perspectives d'avenir | 136 |
| 6. Caractéristiques particulières de la Navigation Côtière | 138 |
| VIII. Les Transports Aériens | 141 |
| 1. Présentation | 141 |
| 2. L'infrastructure | 144 |
| 3. Gestion | 144 |
| 4. Création de lignes nouvelles | 147 |
| Liste des personnes rencontrées | 148 & 149 |
| Références bibliographiques | 150 à 157 |

PRESENTATION

Le Ministre de l'Equipement de la République Française a bien voulu nous charger d'effectuer une enquête sur les premiers résultats obtenus par la Réforme de la Politique des Transports en Suède.

Le Gouvernement Suédois nous a réservés un accueil très chaleureux. Ses fonctionnaires nous ont permis d'accéder à une documentation extrêmement abondante, et nous ont fourni verbalement, au cours d'entretiens très nombreux, des précisions, des faits encore inédits, des impressions, nous ont parlé de leurs projets.

Les renseignements ainsi recueillis ont souvent largement débordé l'objet de notre mission. Nous avons pensé qu'il pourrait être utile aux fonctionnaires et techniciens français confrontés avec des problèmes de nature semblable de disposer de ces renseignements. Ils sont rassemblés et résumés dans la suite du présent rapport.

Les chiffres concernant un même phénomène économique et recueillis dans des documents différents, quelquefois à des moments différents, sans que ceci soit parfaitement précisé, divergent souvent quelque peu. On en trouvera ici des exemples. Nous avons, toutes les fois où nous l'avons pu, précisé la date et les conditions de calcul des valeurs avancées.

LA SUEDE

I-1. La Suède a une superficie d'environ 450 000 km², et mesure 1 600 km du Nord au Sud.

I-2. La population était estimée le 1er janvier 1963 à 7,6 millions d'habitants, soit une densité de 18 habitants au km², bien inférieure à celle des pays d'Europe occidentale et centrale.

De plus, cette densité varie considérablement selon les régions : trois centres urbains (Stockholm, Göteborg et Malmö) relativement très peuplés (Stockholm et banlieue : 1 200 000 habitants), la population rurale étant concentrée sur les plateaux du Centre et du Sud, avec une densité dépassant souvent 100 au km².

Les zones de forêts et les montagnes sont par contre virtuellement inhabitées, en particulier les régions minières du Nord.

I-3. Le climat est extrêmement hostile : plusieurs mois par an de neige et de gel (jusqu'à - 30° pendant de nombreuses semaines l'hiver à Stockholm).

I-4. Les richesses naturelles (bois, minerais, énergie hydroélectrique) sont abondantes, et alimentent une industrie prospère.

Il en résulte une économie très active, une très grande stabilité politique et sociale, un niveau de vie parmi les plus élevés du monde. Le même parti socialiste est au pouvoir depuis plus de 30 ans, et la dernière grève importante remonte à 1945 : les syndicats ouvriers collaborent avec le Gouvernement à l'élimination des activités marginales, non rentables

et à bas salaires, dans l'intérêt commun de l'économie du pays et du bien-être de sa population.

Le chômage est virtuellement inexistant, le commerce et les échanges intérieurs et extérieurs sont intenses.

C'est pourquoi les transports se sont développés rapidement, et aussi pourquoi il a fallu procéder à leur Réforme.

INTRODUCTION

La politique suédoise des transports a hérité d'une tradition formée lentement en fonction des conditions qui ont caractérisé l'activité économique du pays pendant la première moitié du siècle.

La situation des divers moyens de transport avant le 1er Juillet 1964, date de mise en oeuvre de la première étape de la Réforme, était très variable :

- les chemins de fer étaient soumis à une réglementation très rigide, dont les points principaux étaient :
 - obligation de transporter,
 - égalité de traitement pour tous les clients et tous les parcours,
 - obligation de maintenir le trafic sur des lignes non rentables et déficitaires,
 - obligation de publication des tarifs appliqués,
 - En échange, et depuis quelques années, le Gouvernement paye aux Chemins de Fer, chaque année, une somme représentant les frais entraînés par ces obligations.
- les transporteurs routiers étaient soumis à un système d'autorisations préalables pour tout accroissement de capacité et toute ouverture de ligne, avec obligation de justifier le besoin du service envisagé et l'adaptation des moyens proposés à la satisfaction de ce besoin.
- Par contre, les transports aériens et par eau bénéficient d'avantages importants :
 - les tarifs aériens intérieurs sont pratiquement libres,

- l'infrastructure aérienne est subventionnée,
- les transports par eau ne supportent pas les frais qui devraient leur être imputés, en particulier en ce qui concerne les investissements nécessités par la desserte des ports par fer et route.

L'EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES TRANSPORTS.

L'importance des transports en Suède croît plus vite que le produit national brut :

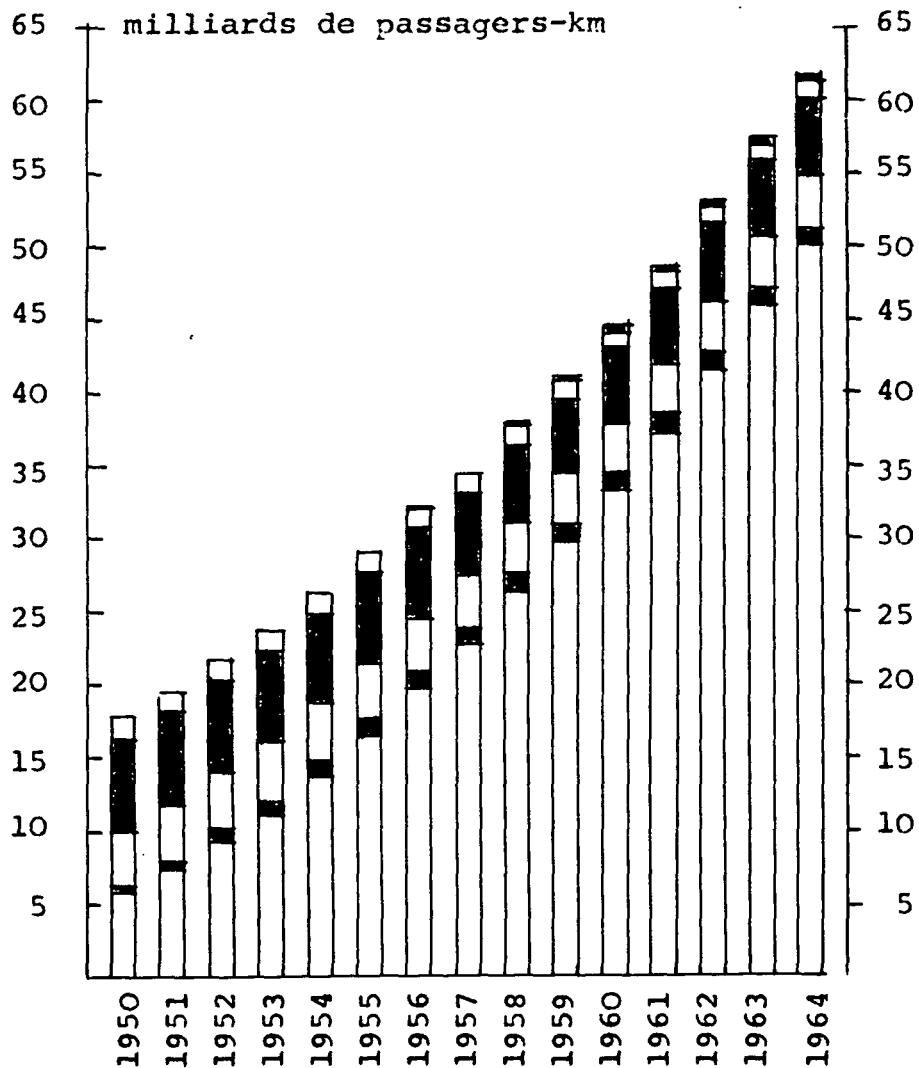
| Années | Transports de marchandises en Suède |
|--------|-------------------------------------|
|--------|-------------------------------------|

| | |
|------|---------------------------|
| 1950 | 16 milliards de tonnes-km |
|------|---------------------------|

| | |
|------|--------------------|
| 1964 | plus de 27 " " " " |
|------|--------------------|

Taux d'accroissement : 4,1 % par an

(au lieu de 3,7 % par an pour le PNB)



L'évolution de la répartition du transport des personnes, de 1950 à 1964.

Dans l'ordre, de haut en bas :

- avion
- ▤ métro-tramways
- chemin de fer
- ▤ autobus-autocars
- cyclomoteurs
- ▤ voitures particulières

Le transport des marchandises en Suède
de 1950 à 1964 et prévisions pour 1970

| | En milliards de tonnes-km | | | |
|-----------------------|---------------------------|------|------|-----------|
| | 1950 | 1960 | 1964 | 1970 |
| Camions, Agriculture | 1,1 | 3,6 | 5,1 | 9 |
| Autres | 1,6 | 3,3 | 4,8 | 7 |
| Camions, Total | 2,7 | 6,9 | 9,9 | 16 |
| Chemins de fer : | | | | |
| Minerai de Laponie | 1,8 | 2,4 | 3,0 | 4 |
| Autres | 6,9 | 8,5 | 10,0 | 11,5 à 12 |
| Chemins de fer, Total | 8,6 | 10,9 | 13,0 | 16 |
| Transports par eau | 2,4 | 2,2 | 2,7 | 3 |
| Total | 13,7 | 19,9 | 25,6 | 35 |

Le chiffre d'affaires global, en monnaie stable, augmente de 9,7 % par an (ce qui traduit un renchérissement relatif de 5,6 % par an des services offerts).

Le tableau ci-dessus accuse l'accroissement relatif rapide de la part des transports routiers :

17 % du total en 1950

36 % " " en 1964.

Cette tendance doit continuer à s'affirmer, et on prévoit que les transports de marchandises par route et par rail représenteront en 1970 le même nombre de Tonnes-km.

Au cours des années 50, l'économie des SJ s'est détériorée de façon marquante. Leur caractère d'entreprise publique rendait plus difficile une concurrence sérieuse avec le trafic routier alors en pleine expansion. La concurrence contribua à faire baisser le trafic voyageur, mesuré en voyageurs-km, de près d'un quart entre 1949, qui fut la meilleure année, et 1959, qui fut la pire.

Les tarifs montraient d'autre part une lente tendance à l'inflation, et l'essor de l'économie suédoise risquait de se trouver à court terme entravé par un système de transports inadapté, coûteux et de moins en moins efficace.

En résumé, les marchandises à transporter n'étaient pas naturellement dirigées vers les moyens de transport qui pouvaient les prendre en charge au meilleur coût pour la collectivité, compte tenu de la qualité du service assuré.

Le Gouvernement suédois, conseillé par plusieurs commissions d'experts, a estimé que la méthode la plus propre à assainir cette situation consistait à :

- Rétablir une liberté complète pour l'ensemble des moyens de transport, afin que le libre jeu de la concurrence et des entreprises entraîne un équipement adéquat du pays, l'amélioration du service rendu et l'abaissement des prix.
- Faire supporter à chaque moyen de transport ses propres dépenses, en couvrant les dépenses des infrastructures dépendant obligatoirement de l'Etat (Routes, aides à la navigation aérienne ou maritime ...) par des taxes d'utilisation.

L'utilisateur pourrait enfin choisir librement parmi les moyens mis à son service.

D'autre part, une fiscalité routière révisée permettrait d'assurer entre les deux principaux systèmes : route et voie ferrée, des conditions d'exploitation et de concurrence équivalentes.

Pour éviter un bouleversement de l'activité économique du pays, il a été décidé que cette réforme structurelle serait réalisée en trois étapes décalées de deux ans chacune. La Réforme doit être effective en 1970.

D'autre part, il fut entendu que l'Etat, pour éviter la suppression de services jugés nécessaires sur le plan national, ou pour des raisons sociales, de défense nationale ou autre, pourrait obliger les entreprises à les maintenir, moyennant le paiement à ces entreprises d'indemnités compensatrices.

Un grand nombre de Comités et de Commissions à objet plus ou moins vaste avaient déjà procédé à des études au cours des années précédentes.

Ce sont les conclusions du Comité d'étude du transport de 1953, déposées en 1961, qui ont servi de base de décision au Gouvernement pour la mise en route du plan de Réforme actuellement appliqué.

NOTES EXPLICATIVES

Les notes suivantes explicitent certaines expressions utilisées constamment dans le rapport ci-après et sont destinées à en faciliter la compréhension.

S.J. signifient "SVERIGES JÄRNVÄGAR" - Chemins de Fer de l'Etat de Suède.

Län La Suède est divisée administrativement en 24 län, ou départements, plus le district de Stockholm. Les län sont individualisés par une ou deux lettres, de A à Z plus AC et BD.

A Stockholm
B Banlieue de Stockholm
M Län de Malmö
O Län de Göteborg
etc ...

On retrouve ces lettres sur les plaques d'immatriculation des véhicules automobiles.

LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS AVANT LA REFORME

I.- PRESENTATION.

I-1. Le marché des transports en Suède est réputé libre.

En réalité, il était soumis, jusqu'à la mise en oeuvre de la Réforme, le 1er juillet 1964, à une série de réglementations très précises et très étroites.

I-2. De même, les diverses entreprises assurant les transports sont en principe gérées comme des entreprises privées.

En fait : 95 % du réseau des Chemins de Fer appartiennent à l'Etat Suédois.

Les plus importantes entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs appartiennent à l'Etat par le biais des SJ.

La compagnie aérienne S.A.S. est contrôlée à 50 % par l'Etat Suédois,

et c'est l'Etat Suédois qui est responsable de la quasi-totalité des infrastructures des divers moyens de transport.

2.- REGLEMENTATION

2-1. Seul le cabotage est libre de ses tarifs. Tous les autres moyens de transports font, par l'intermédiaire de leurs organes représentatifs, des propositions de barèmes au Gouvernement qui statue.

Ces barèmes correspondent à des maxima, et les entreprises privées peuvent appliquer en toute liberté des tarifs plus faibles, mais ne peuvent pas les dépasser.

Ces propositions de tarifs dérivent d'ailleurs plus des conditions de la concurrence que des coûts réels.

2-2. Transports ferroviaires.

Les tarifs passagers sont fixes.

Les tarifs marchandises peuvent être baissés par négociation avec les clients. En fait, 85 % des wagons chargés correspondent à des contrats individuels entre les SJ et les industries. Ces tarifs sont fonction du type de marchandises, des conditions de groupage, de la longueur du parcours, du degré d'urgence.

En principe, les SJ doivent publier intégralement leurs tarifs et les rabais consentis. En fait, seule la première partie est respectée. Mais la non-publication des rabais n'est pas officielle.

Ils sont soumis à l'obligation de transporter.

Certaines réductions (autorisées par le Gouvernement) sont consenties pour des raisons d'ordre commercial (mais pas pour des raisons d'ordre uniquement social).

2-3. Transports routiers.

La réglementation en vigueur jusqu'à la mise en oeuvre de la Réforme actuelle date de 1940 et découle des résultats obtenus par un Comité d'études dont les travaux avaient commencé en 1936.

L'une des conclusions de ce Comité disait en substance :

"Il ne faut pas élever des obstacles artificiels au développe-
"ment harmonieux des transports routiers. L'objectif de la
"nouvelle réglementation régissant les transports professionnels
"doit être par conséquent de créer un système tel que le trans-
"port routier puisse exister et croître dans des conditions éco-
"nomiques saines sous la forme d'un moyen de transport indé-
"pendant présentant des avantages propres. L'action des pou-
"voirs publics doit, dans la mesure du possible, être restreïn-
"te aux mesures nécessaires à l'obtention de ce résultat. Néan-
"moins, les autorités ne doivent pas négliger l'intérêt écono-
"mique national en ce qui concerne les moyens de transport pris
"dans leur ensemble, tandis que le public devra bénéficier du
"plus grand éventail de choix du moyen de transport qu'il dé-
"sire utiliser.

"Une concurrence saine entre les divers moyens de transport
"doit conduire à une division naturelle de cette branche d'acti-
"vité.

"En dernier ressort, ce sera évidemment le développement éco-
"nomique et technique de chacun des modes de transport qui dé-
"terminera le choix."

2-3-1. Transports routiers non commerciaux.

Ils sont libres, rigoureusement limités aux transports
par les entreprises de leurs propres marchandises ou ma-
tières premières, tant qu'elles sont légalement leur pro-
priété, dans leurs propres véhicules.

2-3-2. Transports routiers commerciaux.

1. L'établissement d'un service routier, ou l'augmentation de la capacité de la flotte d'une entreprise, sont sou-
mises à la délivrance d'une licence.

Trois catégories de licences :

1- Transport local à la demande, dans un rayon de 100 km autour du point d'enregistrement du camion.

2- Transport à la demande dans tout le pays.

3- Lignes régulières.

Les transports internationaux font l'objet d'une législation particulière.

2. Pour obtenir une licence, un entrepreneur doit établir un dossier pour :

- démontrer la nécessité dans l'intérêt général d'établir le service proposé, ou d'augmenter la capacité de la flotte,
- prouver sa compétence technique et sa capacité financière pour le projet proposé,
- définir les parcours, nombre et types de véhicules utilisés, horaires, tarifs, etc ...

Ce dossier est examiné et discuté par une commission groupant des représentants :

- du Gouvernement et des services publics,
- des autres moyens de transport (SJ en particulier),
- des autres entrepreneurs,
- des usagers.

Les autorisations de transport régulier, renouvelables tous les deux ans, sont délivrées pour une relation donnée et un nombre de départs à assurer par semaine ; elles sont pratiquement toutes détenues par deux groupes affrêteurs, AB SVENSKA GODSCENTRALER et BILSPEDITION, qui affrètent chacun près de 900 camions.

En ce qui concerne le transport à la demande, les licences sont délivrées après la procédure indiquée par

- la Commission Nationale du Transport Routier,

ou

- l'Administration Préfectorale du län.

Ces licences peuvent être annulées par l'Autorité Publique en cas d'infraction. Leur nombre est limité en fonction de la politique adoptée par le Gouvernement.

3. Les conducteurs doivent posséder, outre leur permis de conduire, une autorisation spéciale, qui varie selon que le véhicule conduit est :

- un taxi,

- un autobus ou autocar,

- un camion pour transport à compte propre,

- un camion pour transport à la demande.

2-4. Transports aériens.

Les prix des transports sont soumis à la fois à l'autorisation de l'I.A.T.A. (International Air Transport Association) et à

celle de la Direction Générale de l'Aéronautique Civile de Suède.

LA REFORME DES TRANSPORTS EN SUEDE

I.- HISTORIQUE.

La réglementation concernant les moyens de transport en Suède n'est pas adaptée aux conditions du trafic, malgré les additions successives qui lui sont faites.

Le Gouvernement mit en place en juin 1953 une Commission spéciale à l'effet d'étudier et de mettre au point un Plan Général de Réforme, afin de doter la Suède du système de transports que son développement économique exige.

Peu d'études spécifiques avaient jusque là été entreprises, mais la somme des documents statistiques et autres disponibles était considérable.

Les calculs de la Commission ont été préparés par le Ministère des Transports et approuvés par la Chambre.

Ses conclusions ont été remises au Ministre des Transports en 1961.

Une série de lois a défini à partir de là la mise en oeuvre d'une Réforme, et en a fixé les détails et le calendrier.

Le Gouvernement Suédois a décidé en Décembre 1963 que la Réforme des transports serait réalisée en trois étapes, démarrant respectivement les 1er juillet 1964, 1966 et 1968, afin d'éviter les modifications trop brutales.

Une Commission constituée à cet effet supervise cette mise en oeuvre. Elle est composée de représentants du Gouvernement, des transporteurs et des usagers.

2.- PRINCIPE DE LA REFORME.

Le but de la Réforme est multiple :

- Rétablir la vérité des prix, et faire supporter à chaque type de moyens de transport l'ensemble de ses propres dépenses y compris ses investissements, grâce à un aménagement progressif de sa structure et de ses tarifs. Cet assainissement financier permettra de rétablir une concurrence normale et libre qui, dans l'esprit du Gouvernement Suédois, bénéficiera en fin de compte aux utilisateurs et à l'économie suédoise en général.
- Supprimer par là les subventions directes de tous ordres.
- Assouplir les restrictions qui réglementent le transport, en vue d'augmenter le potentiel de transport du pays et en même temps de faire diminuer les prix par un élargissement de la concurrence.

Les réglementations allant à l'encontre de ces deux objectifs doivent être supprimées ou modifiées.

Grâce à cette réforme, les différentes régions de la Suède disposeront de services de transports abondants, économiques et efficaces.

D'autre part, les différents systèmes et moyens de transport seront exploités sur une base d'égalité, sans qu'aucun ne soit favorisé par la collectivité, et cette situation nouvelle devrait permettre à la fois l'assainissement et le développement de chacun.

Il résultera du libre jeu de la concurrence une répartition économiquement rationnelle du trafic.

L'Etat n'interviendra plus, en fin de période, que pour maintenir la desserte des régions peu peuplées ou déshéritées, et indemnera les compagnies exploitantes des pertes enregistrées sur les

lignes dont le service est imposé pour des raisons d'ordre politique, économique ou social, mais non commerciales.

Le Gouvernement Suédois, lors de l'établissement du programme de mise en oeuvre de la Réforme, a dû se montrer très prudent, afin d'éviter la naissance d'une opposition trop violente qui pourrait la remettre en question.

3.- DISCUSSION.

Le régime des transports étant reconnu inadéquat, il existait deux formules pour le modifier :

- Procéder à une libéralisation totale.
- Rechercher, par des méthodes d'économie mathématique, la structure optimum des moyens de transport en Suède, et en imposer la réalisation par des mesures autoritaires.

Il est intéressant de noter que la Suède, pays dont l'Administration est très centralisée et l'économie de tendance dirigiste, a jugé impossible la mise en oeuvre de la deuxième solution et a délibérément choisi la première.

4.- ENONCE DES MESURES.

Dans l'esprit défini en (2) ci-dessus, le législateur Suédois a défini les mesures à mettre en vigueur pour les deux premières étapes, les 1er Juillet 1964 et 1966 respectivement. Les mesures correspondant à la troisième et en principe dernière étape, commençant le 1er Juillet 1968, n'étaient pas encore arrêtées en Mars 1966. Elles seront définies par le Ministre des Communications sur la base des suggestions de la Commission d'Etude.

4-1. Chemins de Fer.

La réforme des transports s'accompagne d'une refonte économique des SJ et de l'attribution d'une plus grande liberté d'action à sa direction, qui était régie par une organisation datant des années 1930.

Le programme en a été publié par la Direction des Chemins de Fer en Novembre 1962. Il concerne la période quinquennale du 1er Juillet 1963 au 1er Juillet 1968.

La Suède est divisée à partir de 1964 en onze régions (au lieu de cinq) comprenant chacune une dizaine d'arrondissements, dirigés par un chef de gare principal.

Des représentants de l'industrie et des usagers entrent à la Direction Générale.

4-1-1. Le réseau évoluera vers une gestion plus commerciale, avec réduction concomitante de ses obligations de service public.

Les activités non rentables seront abandonnées, sauf mesure autoritaire du Gouvernement assortie d'un remboursement du déficit occasionné (maintien de certaines lignes en particulier).

Par exemple, les expéditions volumineuses ou à très faible distance seront surtaxées.

L'obligation de publier les accords particuliers de tarifs sera supprimée le 1er Juillet 1966, en même temps que sera accrue l'autonomie de négociation à l'échelon local, afin de mieux soutenir la concurrence.

L'obligation de transporter va être supprimée.

Les méthodes modernes de gestion (grands ensembles de traitement de l'information) seront introduites tandis que les recherches portant sur les problèmes de transport et la coordination des moyens seront encouragées.

4-1-2. Tarifs.

Le 1er Juillet 1964, les modifications suivantes étaient apportées au régime des tarifs marchandises :

1. Resserrement de l'éventail des tarifs par la fusion des classes de tarif G et H et des classes de poids A5 et B5.
2. Une diminution générale était appliquée aux tarifs relativement chers des marchandises transportées par wagons à raison d'au moins 15 tonnes par wagon, pour les distances de transport moyennes soumises à la plus forte concurrence (150 - 700 km).
3. La dégressivité des tarifs par rapport aux poids était accentuée pour les wagons complets. Alors que les coûts de transport étaient abaissés pour les chargements de 20 tonnes, ou maintenus inchangés, les coûts de transport pour les chargements de 5 et de 10 tonnes étaient relevés.
4. En liaison avec une majoration d'environ 10 % des tarifs généraux appliqués au transport de détail, un barème spécial entré en vigueur qui maintenait inchangés les tarifs concernant les envois plus importants de petites marchandises (60 kg et plus) sur une quarantaine de gares situées sur les lignes bénéficiant déjà d'un solide trafic.

Le 1er Février 1965, les SJ mettaient en application

un tarif particulier où les frais de transport étaient abaissés d'une façon générale pour les wagons complets les plus haut taxés. Ce tarif s'appliquait aux lignes présentant un bilan de dépenses favorable.

A partir du 1er Novembre 1965 les SJ ont été autorisés à décider de certains prix de transport réduits contenus dans la tarification générale, entre autres les abonnements mensuels.

La fixation des prix des expéditions de colis de moins de 200 kg, des suppléments pour trains très rapides, et des tickets de wagons-lits, leur est également déléguée.

Dans la mesure où la concurrence l'impose, les tarifs pourront être calculés en fonction des coûts (ce qui, dans l'esprit du Gouvernement, devra réduire les risques de surinvestissement).

Le 1er Février 1965 a été introduit un barème de prix réduit pour les transports par wagons complets entre certaines gares (réparties sur 17 relations).

L'objectif était de concentrer le trafic sur certaines lignes à fort courant, afin d'en augmenter la rentabilité, et de favoriser les groupages.

Des tarifs unitaires pour wagons complets ont été introduits à l'essai le 1er Avril 1964 pour toute la Scandinavie et la Finlande. La réduction correspondante de tarif, de l'ordre de 10 à 30 % pour les principales liaisons, a été accompagnée d'un accroissement de trafic de 30 % avec la Norvège.

Cette mesure a été confirmée le 1er Janvier 1965 par les transports entre la Suède et la Norvège. Elle est à l'Etude pour le Danemark. Dans le même temps, les opéra-

tions de Douane sont simplifiées.

Depuis, les tarifs sont calculés entre les gares d'expédition et de destination comme si celles-ci étaient en Suède (tarifs dits "NET").

Les SJ projettent de poursuivre cette politique tarifaire sélective, qui a déjà permis d'enregistrer des augmentations de trafic en volume de l'ordre de 10 à 30 % sur les relations ainsi favorisées.

A partir du 1er Juillet 1966, les Chemins de Fer seront libérés de l'obligation de traiter leurs usagers à égalité sous l'angle des tarifs et de la répartition des wagons.

En ce qui concerne la tarification future, elle tendra à s'adapter de plus en plus aux coûts. Cela entraînera en particulier une poursuite de l'augmentation des prix de détail, relativement aux wagons complets.

Plus tard, les Chemins de Fer seront entièrement soumis à la législation du commerce, qui remplacera les règles particulières appliquées pour l'instant.

4-1-3. Les conséquences sont les suivantes :

- Le réseau sera nettement divisé en deux parties
 - partie "commerciale", à budget équilibré y compris l'amortissement des investissements et le remboursement d'intérêts à l'Etat,
 - partie non rentable, gérée pour le compte de l'Etat en régie.

- Arrêt total de la construction de lignes nouvelles (le réseau actuel doit pouvoir assurer l'écoulement du trafic prévu jusqu'à 1975).
- Elargissement de certaines voies étroites au gabarit normal. Amélioration des conditions de transport des passagers pour soutenir la concurrence avec la route et enrayer la baisse de trafic (3 % par an).
- Suppression des omnibus, sauf dans les banlieues. Le parcours minimum serait porté pour les voyageurs à 150 km.
- Attribution aux SJ de la responsabilité de la politique d'investissements pour le matériel roulant.
- Rationalisation des services. Exemple des expéditions de détail : elles se font groupées entre gares principales (32 gares centrales), par wagons directs, qui sont éclatés et le parcours se termine souvent par la route. Les trains régionaux de voyageurs sont progressivement remplacés par des autobus.
- Mais il n'existe pas pour l'instant de projet concernant les 7 gares de triage importantes existantes. L'étendue du réseau semble devoir interdire une plus grande concentration.
- Des essais de freight-liners trains commenceront dès l'automne 1966 (trafic de grands containers sur le triangle Stockholm - Göteborg - Malmö).
- Enfin, l'automatisation de la réservation des places et la commande des locomotives de manœuvre par radio sont en projet. Les premières réalisations pourraient voir le jour en 1967 ou 1968. L'attelage automatique des wagons est à l'étude.

Les SJ se proposent de continuer dans la voie tracée et d'inciter encore davantage les usagers à mettre à profit la pleine capacité de charge des wagons de marchandises. Au cours des dernières années, la moyenne de capacité de charge s'est considérablement élevée du fait de l'achat de wagons à forte capacité. La charge moyenne en tonnes par wagon n'a cependant pas augmenté selon le même rythme.

4-2. Transports routiers.

Le transport routier était jusqu'à présent l'objet d'une politique malthusienne. Les résultats étaient rassurants pour les entrepreneurs : du fait de la limitation par l'Etat de l'accroissement de l'offre de capacité de transports, et du système de coopératives répartissant équitablement les demandes de transports entre leurs membres, tous les entrepreneurs étaient assurés d'un pourcentage régulier de remplissage. En 1965, par exemple, la Suède n'a enregistré que 40 faillites dans cette branche, soit un pourcentage négligeable de 0,4 pour cent.

La Réforme devrait forcer à une rationalisation de la branche.

On observe déjà l'apparition de services communs, tels que nouvelles installations terminales, gares de frêt avec magasins, stations service, stocks de pneus, et de nouveaux types de services, comme les transports internationaux par camions complets sur ferries.

La Réforme doit, en trois étapes :

1. Libéraliser le transport routier local.
2. Rendre une liberté totale au transport local et régional, et supprimer l'obligation de transporter.

3. Libéraliser le transport à longue distance, tout en indemnisant les entreprises exploitant sur instructions du Gouvernement des services ou lignes déficitaires.

L'ensemble de cette Réforme doit avoir été mis en oeuvre d'ici 1970.

4-2-1. Licences.

Transports de marchandises.

A partir du 1er Juillet 1964, les règles d'attribution de licences ont été assouplies et les Commissions concernées ont reçu instructions de faire en sorte que l'augmentation annuelle globale de capacité de transport soit de l'ordre de 15 %.

Certains types de transport ont, d'autre part, été exemptés du besoin de démontrer la nécessité de créer de nouveaux services ou d'augmenter la capacité des services existants.

A partir du 1er Juillet 1966, tous les transports par camions légers, et par certains véhicules spéciaux, seront exemptés du besoin de démontrer leur nécessité, et le pourcentage annuel de l'augmentation de capacité offerte sera porté à 20 %.

Le 23 avril 1964, le Gouvernement a publié certaines exclusions du régime des licences, à intervenir lors des deux premières étapes de la Réforme.

1. Première étape.

Certains produits agricoles entre les points de récolte et les points de traitement.

Transports de neige et de glace l'hiver (déblayage).

Nettoyage de voirie.

Tracteurs dans les exploitations forestières.

Certains transports coopératifs par camion de tonnage faible ou moyen.

Transports de frêt de retour ou de complément pour les ramasseurs de lait à la campagne.

Suppression de l'obligation de transporter et de publier les tarifs pour les transporteurs coopératifs.

Suppression de l'obligation de l'administration de la preuve du besoin de service pour les loueurs de voitures et camions de moins de 3,5 tonnes.

2. Deuxième étape.

Autre série de produits agricoles et de transports par tracteurs.

Automobiles et camions pour transports spéciaux.
Tracteurs pour remorques de moins de quatre tonnes.

Remarques.

L'augmentation de 15 % de la capacité de chargement en un an est obtenue en accordant très libéralement en début de période les licences, et en libéralisant encore ou au contraire en restreignant la délivrance de licence en cours d'année.

L'augmentation doit en principe être régulièrement répartie sur l'ensemble du pays, avec possibilité de modulation.

On n'a pas constaté d'afflux de demandes de licences de la part des candidats transporteurs, qui n'avaient été que peu informés. Dans certains cas, l'augmentation de 15 % n'a pas été atteinte par suite de défaut de postulants. D'ailleurs l'objectif de 15 % n'est qu'un objectif pilote.

Le développement du transport à la demande est un peu freiné par la surcapacité de transport des entreprises privées, et une certaine pénurie de conducteurs qualifiés.

La tendance naturelle des industriels à confier leurs transports à des entreprises spécialisées, freinée jusqu'alors par la réglementation en vigueur sera maintenant encore plus encouragée par les difficultés croissantes de financement des entreprises.

La réforme en cours devrait de plus permettre l'accroissement général des entreprises de transport routier, et leur spécialisation progressive.

Note : Les autorisations d'achat de véhicules par une entreprise pour renouveler sa flotte sont délivrées automatiquement hors-contingent. Seules les éventuelles augmentations de capacité globale sont prises en compte.

Pour la troisième étape, l'exemption de prouver la nécessité sera étendue à tous les types de véhicules, et aucune limitation de capacité globale ne sera plus respectée.

Transports de passagers.

Le transport payant de passagers du domicile au lieu de travail ou d'études par voitures particulières est autorisé. Il ne paiera pas de taxes (ceci étant la reconnais-

sance officielle d'un état de fait ancien). La capacité maximum autorisée est de quatre passagers.

Par contre, le transport des voyageurs restera jusqu'à nouvel ordre soumis à un régime d'autorisations, et le bénéfice des indemnisations par l'Etat pour le maintien des services non rentables sera étendu afin de mettre à la disposition de chaque commune un service de transports efficace.

Ces indemnisations, comme dans le cas des transports de marchandises, seront calculées cas par cas et sur dossier préparé par chaque entrepreneur.

Cette libéralisation va accroître sans aucun doute l'ampleur de la concurrence, car il suffirait d'augmenter la capacité offerte de 10 % par an pour suivre le développement de la demande.

4-2-2. Taxes.

Le barème de taxation des véhicules est modifié comme suit :

Taxe annuelle (en couronnes)

| | Avant | Après |
|---------------------------|------------|---------------------|
| | La Réforme | |
| Voitures particulières : | | |
| selon le poids en charge. | | |
| Pour 900 kg | 110 | 40 jusqu'à 1 100 kg |
| supplément par 100 kg | 28 | 75 au delà |
| Autobus : jusqu'à 900 kg | 110 | 75 |
| supplément par 100 kg | 33 | - |
| Camions : jusqu'à 900 kg | 110 | 75 |
| supplément par 100 kg | 37 | - |

Taxe sur l'essence : 0,52 par litre.

Taxes à l'achat du véhicule : environ 19 % du prix net.

5.- TRANSPORTS PAR AIR ET PAR EAU.

Ils bénéficient d'une situation très favorable :

- une très grande partie des infrastructures est financée par le Gouvernement qui en est responsable.
- ils ne sont presque pas réglementés.

Mais leur nature très particulière fait qu'ils satisfont un domaine de besoins qui n'interfère pas avec celui des transports ferroviaires ou routiers.

Le Gouvernement veut également appliquer la Réforme à ces transports. On pense que cette nouvelle politique sera appliquée entièrement d'ici une dizaine d'années. D'ores et déjà, les taxes d'atterrissage ont été augmentées (au point qu'une mission IATA s'est rendue sur place pour en analyser les raisons et la justification).

5-1. Transports aériens.

Un Comité vient de recommander de faire couvrir l'ensemble des dépenses par les recettes, afin de supprimer le déficit annuel de 25 millions de couronnes de la Direction de l'Aéronautique Civile (soit 17 couronnes actuellement par voyage aérien). Le trafic ne devrait pas en être sensiblement affecté.

5-2. Transports par eau.

Le déficit annuel (85 à 90 millions de dépenses pour les phares et balises, services de brise-glace, hydrographie - contre

40 millions de taxes diverses recueillies) sera progressivement récupéré sur les utilisateurs.

L'augmentation du coût du transport se répercutera sur le prix des marchandises, mais son incidence sera très faible.

Le volume du trafic par eau ne devrait pas en être sensiblement affecté.

SITUATION ACTUELLE

RESULTATS OBTENUS

I.- Les utilisateurs semblent très satisfaits des résultats de cette réforme qu'ils appelaient depuis la fin de la Guerre.

Par contre, les transporteurs (rail et route) souhaitent un ralentissement de sa mise en oeuvre.

Compte tenu de son intérêt prouvé sur le plan de l'économie nationale, le Gouvernement va au contraire en accélérer l'application.

Le début d'application de la Réforme n'a pas, d'autre part, entraîné de guerre des tarifs. Ceux-ci n'ont pas ou peu diminué. Mais ils n'ont par contre pas augmenté comme ils l'auraient dû, compte tenu de la conjoncture.

D'après certaines sources, le prix de la tonne-km s'est abaissé en 1964, tant sur le réseau ferroviaire que sur le réseau routier. La recette moyenne par tonne-km pour les transports routiers à longue distance a baissé de 1,6 % en 1964, ce qui la portait à 13,43 öre. Les valeurs correspondantes pour le trafic marchandises des SJ (exception faite du minerai de fer de Laponie) étaient respectivement de 1,1 % et de 10,41 öre, et pour les wagons complets seulement, de 2,7 % et de 7,44 öre.

2.- Il est pourtant difficile de se prononcer avec sûreté sur les conséquences qu'a eues, jusqu'ici la nouvelle politique des transports. La concurrence qui était déjà forte entre les différents moyens de transport se manifeste encore plus durement maintenant

sur une grande partie du marché. C'est ainsi que le prix moyen de la tonne-km est tombé de quelques pour cent entre 1963 et 1964, tant pour les transports ferroviaires que pour les transports routiers à grande distance, et ceci bien que par ailleurs le niveau des prix ait augmenté. Les raisons profondes de ce durcissement de la concurrence doivent être cependant les routes de plus en plus nombreuses et désormais capables de supporter de plus fortes charges par essieu et boggie (resp. 10 et 16 tonnes), ce qui permet d'augmenter la capacité de chargement et les dimensions des véhicules routiers.

Dans le même temps, un hiver exceptionnellement rigoureux a entravé le fonctionnement des chemins de fer (rails cassés, aiguillages gelés, réduction de la vitesse maximum des trains de 100 à 70 km/h dans la région de Stockholm (90 % des trains sont arrivés avec plus de 5 minutes de retard) déjà handicapés par les problèmes de réorganisation interne imposés par une diminution brutale et continue des effectifs, et augmentait la demande de transports terrestres du fait de la paralysie des transports par eau par le gel, et de la consommation accrue de combustibles.

Globalement, les premiers résultats bénéficient aussi de la conjoncture : la libéralisation des transports est mise en oeuvre pendant une période d'expansion, qu'elle favorise et qui la favorise. Au contraire, il y a 2 ou 3 ans, cette libéralisation aurait pu avoir des conséquences très défavorables.

3.- COMMISSION CONSULTATIVE SUR LES RESULTATS.

3-1. Une Commission Consultative a été mise en place par le Gouvernement Suédois pour étudier les premiers résultats de l'application de la Réforme (période 1.7.1964 à 1.7.1965).

En Septembre 1965, elle a déposé un rapport résumé ci-dessous.

Cette Commission a tenu 6 réunions jusqu'au 1.7.1965.

Elle conclut en premier lieu que le recul, ainsi que le volume des documents et statistiques disponibles, sont encore insuffisants pour porter un jugement définitif, et faire la démarcation entre les résultats dûs uniquement à la réforme, et les conséquences de facteurs indépendants.

Des réunions et enquêtes ont été provoquées au cours de la même période dans plusieurs villes de province pour recueillir les points de vue et observations de représentants des transporteurs, des usagers, et de fonctionnaires des services d'attribution des licences.

D'autres conférences et réunions sont prévues.

3-2. Autres études en cours.

De plus, d'autres études sont en cours :

3-2-1. pour définir si la charge autorisée par essieu doit être fonction de la route empruntée,

3-2-2. si les investissements nouveaux doivent ou non être concentrés sur les grandes artères.

3-2-3. Une Commission instituée le 26.2.1965 étudie le bien-fondé du système actuel de taxes routières, sur la base de la couverture par ces redevances de la totalité des dépenses concernées (investissements routiers et entretien du réseau).

3-2-4. Un expert procède à une étude particulière des transports dans la région de Stockholm.

~~3-2-5. Une étude, qui doit se terminer fin 1966, vise la réorganisation du régime du pilotage en mer.~~

3-2-6. Une étude concerne les dépenses d'aides à la navigation et déterminera si elles doivent être supportées par les utilisateurs.

3-2-7. Une Commission étudie particulièrement les transports sur certains canaux.

3-2-8. Un expert analyse les incidences possibles de la nouvelle politique sur le trafic entre l'île de Gotland et le Continent.

3-2-9. Une autre Commission doit remettre d'ici peu le rapport concernant une étude, commencée en 1963, des dépenses d'infrastructure aérienne.

3-2-10. Enfin, mais cette liste n'est que partielle, une Commission a été désignée le 14.2.1966 pour étudier en général l'organisation scientifique des transports.

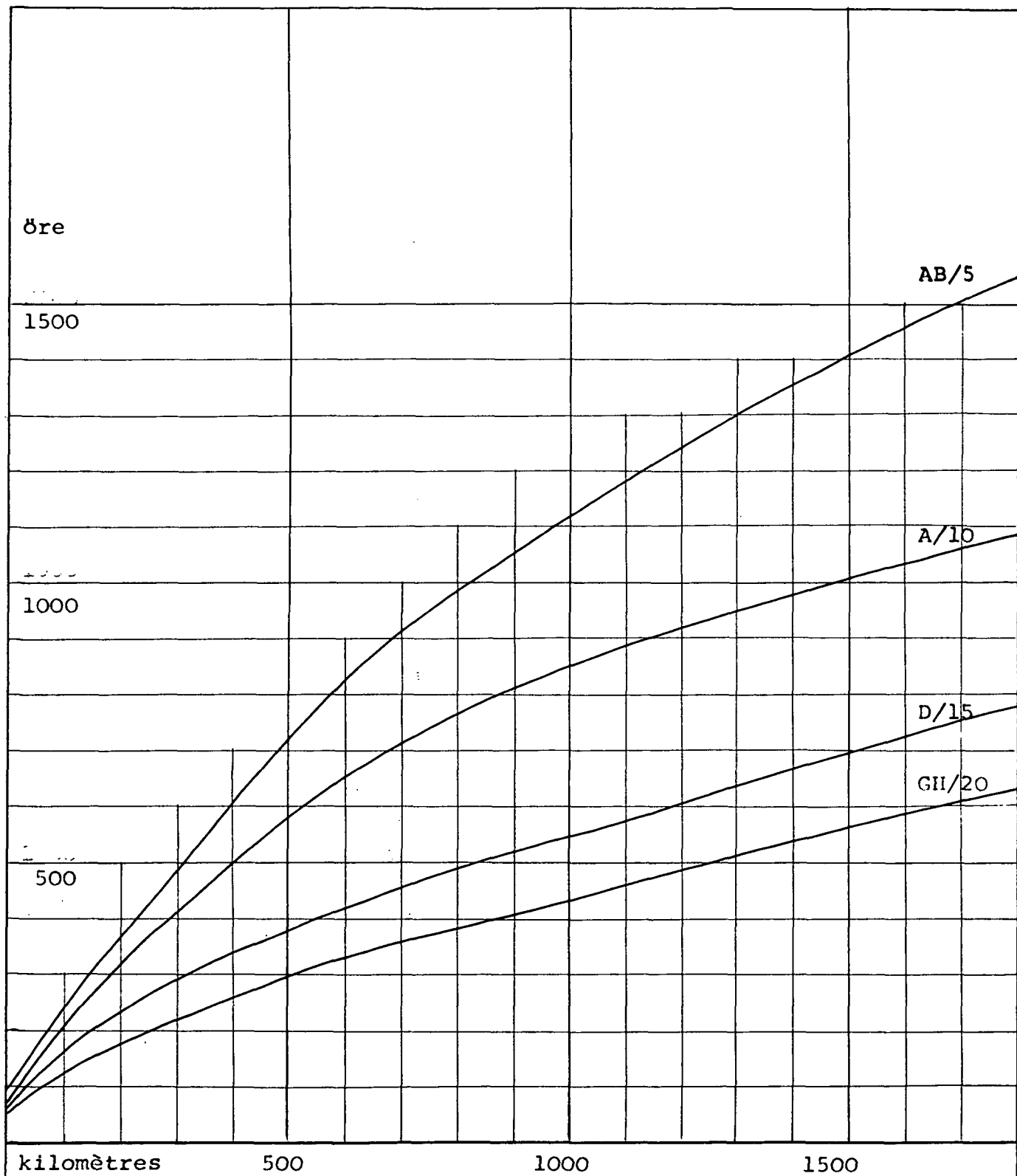
3-3. Les Chemins de Fer.

Les SJ s'efforcent de développer leurs activités rentables sur les lignes commerciales, de concentrer leur trafic sur certaines voies importantes, et de rationaliser leurs services pour en augmenter la productivité.

Ceci afin d'améliorer leur capacité concurrentielle.

Les indemnisations accordées par l'Etat au réseau non rentable ont permis de transformer la taxation du transport des marchandises en prenant pour exemple celle du transport routier privé, afin d'aboutir à une répartition rationnelle de l'activité de transport entre les divers moyens offerts.

Les principales mesures prises et leurs résultats sont les suivants :



Le resserrement des tarifs marchandises, conséquence de la REFORME DES TRANSPORTS: tarifs en vigueur le 1er janvier 1966.

3-3-1. Hausse générale des tarifs sur les liaisons les mieux desservies.

Ces hausses ont favorisé le glissement des expéditions de détail vers le trafic routier ainsi que les transports sur trajets courts, et une meilleure utilisation des moyens.

3-3-2. Baisse des tarifs, pour wagons complets et chargements supérieurs à 20 tonnes, d'où une augmentation de 10 % en tonnage de ce trafic entre le 1.7.1964 et avril 1965, alors que l'augmentation globale en tonnage des transports n'était dans le même temps que de 4 %. Ce résultat est très important.

Resserrement de l'éventail des tarifs pour les diverses catégories. Par exemple, les tarifications G et H sont confondues, de même que les tarifications A5 et B5, etc ...

Les tarifs pour chargements de 15 tonnes et plus baissent pour les parcours moyens, et augmentent jusqu'à 3 % pour les trajets courts.

Les tarifs augmentent de 0 à 6 % pour les chargements de 10 T. et jusqu'à 9 et 10 % pour les chargements de 5 T.

En ce qui concerne les tarifs voyageurs, ils sont augmentés de 6 % (aller simple et aller-retour) le 1.7.1964 (l'augmentation est un peu plus forte pour les trajets courts).

Le 1.6.1965, ce sont les billets à suppléments qui sont augmentés.

Les autobus sont augmentés le 1.7.1964 et le 1.8.1964 (selon les lignes) de 10 % dans le Grand-Stockholm et de 6 % dans le reste du pays.

La taxation maximum des marchandises est augmentée

de 11 % le 1.11.1964.

3-3-3. Hausse le 1.7.1964 de l'ordre de 10 % des tarifs d'expédition de détail des colis, sauf entre les 40 gares de plus grand trafic du pays, afin de favoriser les groupages.

Hausse le 1.7.1965 des tarifs pour les colis pesant moins de 200 kg, entre les gares précédentes, avec le même objectif.

3-3-4. Introduction le 1.2.1965 d'un tarif spécial plus faible pour les expéditions supérieures à 10 tonnes entre Stockholm, Göteborg, Malmö et Hälsingborg, d'une part ; un certain nombre d'autres gares à grand trafic d'autre part, afin d'élargir la clientèle intéressée.

3-3-5. Unification des tarifs ferroviaires entre la Suède et la Norvège, le 1.1.1965. Il en résulte une baisse générale pour les liaisons concernées variant de 10 à 30 %, à la très grande satisfaction de la clientèle.

L'extension de cette mesure à d'autres pays nordiques est à l'étude.

3-3-6. Eté 1964 : désignation de 32 gares "principales" entre lesquelles les expéditions de colis se feront par train, et définition autour de chacune de zones de ramassage et de distribution des colis par camion. Le transport est de ce fait plus rapide et sûr, et plus rentable, car son prix est augmenté par rapport au transport effectué entièrement par rail. Mais la hausse est compensée par les avantages apportés.

De plus, trois tarifs transitoires, plus faibles, ont été calculés, leur durée d'application n'étant pas encore arrêtée, pour graduer les hausses entraînées. Ces tarifs

transitoires, appliqués sur ordre du Gouvernement, donnent lieu à indemnisation par celui-ci (4 millions de couronnes pour l'exercice 1964/1965).

Les résultats de cette mesure sont estimés très satisfaisants par les SJ.

Les recettes pour l'exercice 1964/1965 ont augmenté de 114 millions de couronnes, et les SJ admettent que ce résultat correspond au réseau commercial, le réseau non rentable étant entièrement équilibré par le système des indemnisations.

Le trafic marchandises serait responsable de la moitié de cet accroissement.

La différence entre l'augmentation du volume du trafic et celui des recettes s'expliquerait, d'après les SJ, à la fois par l'élimination des transports non rentables d'une part, par les abaissements de tarifs et un accord de transport pour les minerais de Laponie, d'autre part, qui n'agiront qu'à longue échéance.

Pour le reste du trafic, les recettes ont augmenté plus vite que le volume de transports grâce à l'augmentation des tarifs.

Du côté dépenses, des économies ont pu être réalisées grâce à des mesures de rationalisation.

Les frais de personnel n'ont augmenté que de 71 millions de couronnes (5 %) malgré l'accroissement des salaires et des charges de retraites et pensions, grâce à une diminution d'effectif de 2 100 personnes.

~~Les dépenses de matériel ont diminué de 13 millions de couronnes malgré l'augmentation du trafic.~~

3-4. Les transports routiers.

Les mesures prévues par la loi ont toutes été appliquées.

Le recul est très insuffisant pour juger sainement des résultats.

3-4-1. La capacité de chargement soumise à autorisation a augmenté entre le 1.7.1964 et le 30.6.1965 de 14 % (au lieu de 15 % prévus) de façon très variable selon les län.

En réalité, du fait de la libération totale de certaines catégories de transport, l'augmentation totale est de 18 %, de 328 000 à 387 000 tonnes, et le nombre de camions affectés au transport à la demande passe de 39 610 à 43 562.

L'augmentation de la capacité offerte n'a pas diminué le coefficient moyen de remplissage ni entraîné de chômage dans la branche, à part quelques problèmes très temporaires et uniquement sur un plan purement local.

Au contraire, on a ressenti une pénurie de conducteurs autorisés.

3-4-2. La branche comptait le 1.7.1964 environ 14 800 entrepreneurs indépendants, dont 68 % ne possédaient qu'un seul camion, et 95 % un maximum de trois camions. Ces entrepreneurs sont plus ou moins regroupés dans des associations ou syndicats de forme et d'objet variables, dont 400 coopératives, certaines très peu organisées tandis que d'autres sont très collectivisées, possèdent leur bureau de frêt et fixent elles-mêmes leurs tarifs.

La Réforme entraîne l'apparition d'entreprises de transport routier moyennes et importantes, et on assistera

vraisemblablement à un renforcement de la tendance à la coopération du fait de l'accroissement de la concurrence.

3-4-3. L'application de la Réforme n'a pas eu pour l'instant d'incidence sur l'évolution des prix des contrats de longue durée, et ne semble pas avoir provoqué de bouleversement en ce qui concerne la rentabilité des entreprises de camionnage.

Par contre la clientèle se montre satisfaite de l'accroissement du parc de véhicules spéciaux et de la plus grande souplesse de la branche.

3-4-4. La Réforme ne semble pas avoir eu d'incidence sur le nombre et la fréquence des infractions à la législation ni sur la sécurité routière.

Aucun problème d'ordre social n'est apparu.

Des études en cours viseront à définir les durées autorisées de travail des conducteurs, et certains dépassements de charge maximum autorisés.

4.- CONCLUSIONS.

4-1. L'expérience est positive pour les SJ.

Il n'y a donc aucun obstacle à entreprendre la deuxième étape, qui devrait même être élargie par des libéralisations nouvelles.

En particulier, le Ministère des Transports désirant maintenir l'obligation de publication des tarifs pour les transports routiers de la catégorie réglementée, cette obligation pourrait être supprimée pour les véhicules de moins de quatre tonnes de charge utile.

Il y a lieu d'autre part de libéraliser encore plus l'attribution des licences pour le transport routier, de favoriser l'accroissement de la charge utile des camions, de supprimer l'obligation d'immatriculation sur place pour les véhicules affectés aux transports locaux et urbains.

En résumé, l'application de la première étape de la Réforme n'a pas eu de résultats imprévus. L'objectif d'augmentation des licences peut passer de 15 à 20 % le 1.7.1966.

4-2. Concurrence entre le rail et la route.

Seul un très petit secteur de l'industrie du transport est disputé par le rail et la route, qui ont chacun vocation pour un domaine bien défini :

Transports lourds, réguliers et à longue distance pour le train (minerai de fer - charbon - Papier - Transports en vrac de pondéreux etc ...)

Transports légers, urgents, ou de produits plus coûteux par la route.

On pense assister au cours des années qui viennent à l'affirmation d'une répartition bien définie des domaines respectifs des transports par rail et par route.

A N N E X E S

Monographies détaillées
concernant les transports :

- Ferroviaires
- Routiers
- Aériens
- Lacustres et Maritimes .

LES CHEMINS DE FER SUEDOIS AVANT LA REFORME

I.- "LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT SUEDOIS".

L'essentiel (95 %) des lignes de chemins de fer de Suède appartient aux SJ - SVERIGES JÄRNVÄGAR - compagnie entièrement nationalisée.

Les lignes privées subsistant encore aujourd'hui, généralement à voie étroite, sont utilisées par les entreprises propriétaires pour effectuer des transports pour leur compte propre (par exemple, transport de minerai de fer vers OXELÖSUND). Leur longueur est de l'ordre de 700 kms.

Jusqu'en 1939, le réseau était divisé entre de nombreuses petites compagnies privées. La décision de nationaliser fut prise en 1939 et mise en oeuvre au cours des années suivantes. Son objectif était de rationaliser et de coordonner l'exploitation du réseau dans son ensemble.

2.- FONCTION.

La principale fonction des SJ consiste à assurer le transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs. Mais l'entreprise exploite également de nombreuses lignes d'autocars à l'intérieur du pays et des lignes de ferry-boats reliant la Suède au Danemark et à l'Allemagne.

Les SJ possèdent aussi une chaîne de bureaux de voyage implantés principalement en Suède, avec des ramifications à l'étranger.

Diverses filiales exploitent notamment des lignes de transports de marchandises par la route, les wagons-restaurants et wagons-lits

et les buffets des gares.

3.- SITUATION ECONOMIQUE.

Les objectifs économiques des SJ consistent à couvrir leurs dépenses d'exploitation (y compris les amortissements et renouvellements) et à servir à l'Etat un intérêt (actuellement 5,5 %) sur le montant des immobilisations. Celles-ci sont estimées à leur valeur comptable historique, sans réévaluation pour le calcul de l'intérêt dû au Gouvernement, et à leur valeur de remplacement (valeur réelle) pour le calcul des amortissements. (Les SJ sont libérés depuis 1964 de l'obligation de servir un intérêt pour les immobilisations correspondant aux lignes dont l'exploitation n'est maintenue que sur ordre du Gouvernement, bien qu'elle ne soit pas rentable. Ces immobilisations représentent environ 250 millions de couronnes - valeur historique).

Le solde bénéficiaire éventuel est reporté, ou versé à l'Etat.

Les investissements importants doivent être autorisés par l'Etat et peuvent être financés par lui.

Les lignes non rentables du réseau et que le Gouvernement impose de maintenir en activité sont exploitées "en régie" pour son compte. Le Gouvernement règle le déficit d'exploitation selon des normes particulières (voir "Billet Collectif", pages 66 à 70).

4.- ADMINISTRATION.

Les Chemins de Fer de l'Etat (SJ) sont administrés par un Comité de Direction composé du Directeur Général et de cinq membres désignés par le Gouvernement. L'administration centrale des chemins de fer comprend sept bureaux, dont, avec le Directeur, les chefs constituent une Direction.

Le Comité de Direction des Chemins de Fer est investi de pouvoirs assez étendus, mais ses décisions sont soumises à l'agrément du Gouvernement notamment en ce qui concerne le statut du personnel et les investissements. Le Gouvernement fixe également les tarifs ferroviaires et édicte les règlements généraux tant en matière de transports qu'en ce qui concerne les traitements et salaires ainsi que les pensions du personnel.

Le siège central est situé à Stockholm. Le réseau est divisé en onze zones, divisée chacune par un ou plusieurs directeurs, responsables dans leur secteur de l'entretien des installations fixes, (voies et bâtiments, dispositifs de signalisation, installations électriques, communications) et de l'exploitation ; installations fixes et matériel roulant, ainsi que des services auxiliaires : services routiers par exemple.

Les zones sont à leur tour subdivisées en régions. Il y a au total 33 régions en Suède, centrées chacune sur une gare importante (appelée point de jonction).

5.- CONTRAINTES PARTICULIERES AUX CHEMINS DE FER.

Le caractère de service public des Chemins de Fer et une longue tradition leur imposent des contraintes particulières d'exploitation :

- 1- La rentabilité n'est pas le critère unique des décisions. En particulier, les SJ doivent maintenir l'activité de lignes et de services non rentables (voir page 66).
- 2- Les SJ doivent accorder un traitement identique à tous leurs clients.
- 3- Les tarifs appliqués par les SJ doivent être uniformes dans le temps et l'espace et publiés. Ils sont l'objet d'autorisations du Gouvernement et limités vers le haut. Les contrats

spéciaux doivent également être publiés. (Les règles 2 et 3 ne sont pas toujours respectées : les SJ auraient conclu 30 000 contrats spéciaux secrets avec des clients importants).

4- La gestion des SJ est contrôlée théoriquement par le Gouvernement qui autorise les investissements nouveaux.

Ceux-ci sont gouvernés par des critères de rentabilité sur le plan national.

6.- DESCRIPTION DES CHEMINS DE FER SUEDOIS.

Sauf mention expresse, les chiffres et renseignements qui suivent concernent les SJ au début de 1965, statistiques disponibles les plus récentes lors de la préparation du présent rapport.

Eléments généraux d'information.

6-1-1. Lignes et voies - longueur des lignes au 1.1.1965 (en km) :

| | Non Electrifiées | Electrifiées | Total |
|----------------|------------------|--------------|--------|
| Voies normales | 4 874 | 6 902 | 11 776 |
| Voies étroites | 1 196 | 106 | 1 302 |
| Total | 6 070 | 7 008 | 13 078 |

Le réseau suédois offre la plus grande longueur de ligne par habitant pour l'Europe : environ 1,5 km pour 1 000 habitants (France : 0,8).

Longueur des lignes exploitées.

| | Non Electrifiées | Electrifiées | Total |
|----------------|------------------|--------------|------------|
| Voies normales | 4 964 | 6 904 | II 868 |
| Voies étroites | I 267 | I07 | I 374 |
| Total | 6 23I | 7 0II | I3 242 (1) |

(1)(dont 302 km de lignes de ferry-boats)

90 % environ de la longueur du réseau est à voie unique.

Réseau Routier : longueur 24 780 km.

6-3-1. Parc de matériel roulant (traction et voitures de voyageurs)

| | locos à vapeur | locos diésel | locos électriques | autorails | Voitures à Voyageurs | Capacité moyenne |
|--------------|-------------------|-----------------|----------------------|-----------|-------------------------|---------------------|
| Voie normale | I84 | 549 | 879 | 375 | 2 99I | 58 |
| Voie étroite | 27 | 89 | 6 | II6 | 322 | 47 |

Autobus appartenant à l'Administration (régie directe) : I72I.

6-3-2. Parc de Matériel roulant (marchandises)

| | wagons couverts | wagons découverts | wagons spéciaux | total | capacité moyenne |
|--------------|--------------------|----------------------|--------------------|--------|---------------------|
| Voie normale | I4 796 | 24 469 | 7 385 | 46 650 | 25,6 t. |
| Voie étroite | 502 | I 84I | 394 | 2 737 | I5,0 t. |

Un certain nombre d'autres wagons (appartenant à des particu-

liers, etc ...) portent le nombre moyen de wagons à dispositions de l'exploitation à

| | |
|--------------|---------------|
| voie normale | 51 437 wagons |
| voie étroite | 2 881 wagons. |

6-4. Personnel.

| | | |
|---|-------|--------|
| Administration Centrale | 2 190 | |
| Directions régionales | 330 | |
| Total Administration Générale | | 2 520 |
| Mouvement et trafic | | 21 348 |
| Traction et matériel roulant | | 15 925 |
| Installations fixes | | 10 514 |
| Total chemins de fer proprement dits | | 50 307 |
| Trafic routier | | 3 292 |
| Divers (personnel hôtelier, recons- truction, etc ...) | | 3 306 |
| | | <hr/> |
| Effectif total | | 56 905 |

6-5. Tonnage kilométrique brut remorqué (en 1 000 T/km)

| | |
|-----------------------|------------|
| Affectation voyageurs | 12 976 900 |
| " marchandises | 26 146 900 |
| " autres | 337 200 |
| | <hr/> |
| Total | 39 461 000 |

7.- LE TRAFIC.

L'évolution du trafic des SJ au cours des dernières décennies, a été caractérisée par un trafic sans cesse accru sur les grandes lignes et un trafic en diminution sur les autres.

Globalement, il s'est accru de 4 % par an en t-km de 1950 à 1956 et de 2,5 % par an de 1956 à 1958.

7-1. Trafic voyageurs (en millions)

La part du chemin de fer dans le trafic total des voyageurs s'est beaucoup réduite de 1950 à 1958 (de 40 % des v k totaux à 16 % seulement) en raison de l'énorme développement des transports automobiles privés. L'analyse par coupure de distance montre que cette réduction frappe essentiellement les voyages à moins de 100 km, alors que ceux à plus de 300 km sont à peine touchés.

7-1-1. Nombre de passagers.

| | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|
| 1ère classe | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | |
| 2ème classe | 79,4 | 77,8 | 75,5 | 69,6 | 66,4 | |
| total | 80,6 | 79,0 | 76,8 | 70,9 | 67,7 | 65,4 |

7-1-2. Passagers-km.

| | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1ère classe | 436 | 443 | 459 | 474 | 478 | |
| 2ème classe | 4 604 | 4 730 | 4 759 | 4 635 | 4 770 | |
| total | 5 040 | 5 172 | 5 218 | 5 109 | 5 248 | 5 221 |

7-1-3. Parcours moyen. (en km)

| | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|
| 1ère classe | 364 | 366 | 363 | 371 | 365 | |
| 2ème classe | 58 | 61 | 63 | 67 | 72 | |
| Ensemble | 60 | 63 | 65 | 69 | 74 | 80 |

7-2. Trafic marchandises (en millions de tonnes)

Les SJ tirent les deux tiers de leurs recettes du trafic marchandises qui représente en moyenne 150 000 tonnes par jour ouvrable. Le produit le plus important à cet égard est le minerai de fer de Laponie, dont la ligne Lulea - Kiruna - Narvik a transporté à elle seule 50 millions de tonnes au cours des cinq dernières années.

Mais la proportion du trafic des marchandises assurée par chemin de fer s'est réduite, (de 62 % à 52 % des t-km totales entre 1950 et 1958), au bénéfice du transport routier. Dans la même période, la demande totale de transport marchandises a augmenté de 33 %.

7-2-1. Tonnage chargé.

| | | | | | | |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| Minerai | 15,9 | 16,6 | 16,6 | 17,0 | 19,9 | 21,9 |
| Autres | 27,4 | 27,3 | 26,7 | 28,4 | 30,3 | 30,9 |
| Total | 43,4 | 43,9 | 43,3 | 45,5 | 50,2 | 52,8 |

7-2-2. Tonnes-km.

| | | | | | | |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Minerai | 2 400 | 2 542 | 2 491 | 2 595 | 3 007 | 3 484 |
| Autres | 7 736 | 7 746 | 7 810 | 8 540 | 8 793 | 9 261 |
| Total | 10 136 | 10 289 | 10 302 | 11 135 | 11 800 | 12 745 |

7-2-3. Moyennes.

| | I960 | I961 | I962 | I963 | I964 | I965 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|------|
| t-km par km de ligne | 685631 | 717009 | 750633 | 820305 | 895007 | |
| Parcours moyen d'une tonne (en km) | | | | | | |
| Minerai | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 159 |
| Autres | 282 | 284 | 293 | 300 | 290 | 300 |

L'augmentation du trafic marchandises tient à l'évolution favorable de la conjoncture. La production industrielle a monté de 6 pour cent en 1965. Pour 1966, on prévoit un progrès de 4 pour cent. L'affaiblissement, qui est devenu sensible vers la fin de l'année 1965, affecte presque toutes les branches d'activité. Le parcours moyen augmenté de la tonne, reflété par ces chiffres, est en partie dû au fait que certains transports à courte distance ont diminué ou été transférés à la route.

Par coupure de distance, l'indice des tonnes chargées sur le chemin de fer est en baisse pour les distances inférieures à 200 km, en forte hausse pour les distances supérieures. En tonnes-kilomètres, 95 % des prestations des SJ proviennent de transports à plus de 100 km.

Il est intéressant de comparer ces chiffres à ceux qui correspondent aux exercices plus anciens :

(en millions)

| Année | Passagers-km | T-km |
|-------|--------------|--------|
| I900 | 823 | I 459 |
| I9I0 | I 576 | 2 492 |
| I920 | 2 409 | 3 300 |
| I930 | 2 436 | 4 364 |
| I940 | 4 495 | 7 2I6 |
| I945 | 6 445 | 7 004 |
| I950 | 6 639 | 8 648 |
| I955 | 6 I63 | IO 330 |
| I960 | 5 I80 | IO 949 |
| I965 | 5 22I | I2 745 |

8.- LE TRAFIC (Suite).

8-1. Eléments détaillés d'exploitation.

Le matériel roulant.

L'électrification des chemins de fer suédois est à peu près achevée. Toutes les grandes lignes et une partie des lignes secondaires, représentant environ 50 % du réseau, sont électrifiées. En 1962, l'énergie électrique a assuré environ 70 % du trafic en kilomètres trains et plus de 93 % en tonnes brutes kilométriques. Le reste est assuré par la traction Diesel sous différentes formes. La traction à vapeur n'intervient que pour une très faible part, principalement pour les manoeuvres et aura complètement disparu dans quelques années.

Les lignes.

Les lignes des SJ ont plusieurs largeurs de voies. Elles sont d'autre part reliées aux chemins de fer finlandais et russes, dont les voies ont une largeur supérieure à la normale.

Cela pose aux SJ des problèmes délicats de transbordement.

Les SJ recherchent et utilisent des wagons pouvant utiliser 2 largeurs de voies.

| | UNITE | 1963 | 1964 | % |
|---|----------|--------|--------|------|
| 8-1-1. <u>Trains de voyageurs.</u> | | | | |
| Lignes parcourues | km | 13 190 | 12 881 | -2,3 |
| Trains-kilomètres | M | 76,2 | 74,4 | -2,4 |
| Trains-km par km de ligne | | 5 777 | 5 777 | - |
| Essieux de wagons par train | | 18,4 | 18,5 | - |
| Places assises-km | millions | 17 137 | 16 235 | -5,3 |
| Coefficient d'occupation payante | % | 29,8 | 32,3 | +8,4 |
| Voyageurs par train | | 67 | 70 | +4,4 |

8-1-2. Trains de marchandises.
(sauf minéral)

| | | | | |
|---|----------|--------|--------|------|
| Lignes parcourues | km | 13 443 | 13 047 | -2,9 |
| Trains-km | millions | 37,2 | 37,3 | +0,2 |
| Trains-km par km de ligne | | 2 770 | 2 861 | +3,3 |
| Essieux de wagons par train | | 58,5 | 58,6 | +0,2 |
| Capacité offerte en tonnes -km. | millions | 24 137 | 24 939 | +3,4 |
| Capacité utilisée | % | 34,4 | 34,1 | -0,9 |
| Retours à vide des wagons de marchandises | % | 24,1 | 24,6 | +2,1 |
| Chargement moyen par train | tonnes | 226 | 237 | +4,8 |
| - - par essieu de wagon | - | 5,1 | 5,2 | +3,0 |

8-1-3. Trains de minéral.

| | | | | |
|-----------------------------|----------|-------|-------|-------|
| Lignes parcourues | km | 452 | 464 | +2,7 |
| Trains-km | millions | 2,3 | 2,6 | +12,9 |
| Trains-km par km de ligne | | 5 084 | 5 594 | +10,0 |
| Essieux de wagons par train | | 180,3 | 185,3 | +2,8 |

| | | | | |
|----------------------------|----------|-------|-------|-------|
| Capacité offerte en T-km | millions | 5 437 | 63335 | +I6,5 |
| Capacité utilisée | % | 50,1 | 50,1 | - |
| Retours à vide | | 49,9 | 50 | - |
| Chargement moyen par train | T | I 184 | I 22I | + 3,1 |
| - - par essieu | | | | |
| de wagon | T | I3,2 | I3,2 | - |

9.- RECETTES DES SJ. (en millions de couronnes)

9-1. Trafic voyageurs.

| | |
|-------------------|---------|
| | I963/64 |
| 1ère classe | 59 897 |
| 2ème classe | 402 848 |
| Bagages et autres | I27 939 |
| Total | 590 684 |

9-2. Trafic marchandises.

| | |
|--------------|-----------|
| marchandises | I 047 870 |
| divers | 28 73I |
| Total | I 076 60I |

9-3. Recettes totales.

| | I96I/62 | I962/63 | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| voyageurs + marchandises | I 465 000 | I 580 000 | I 667 285 |
| Autres recettes (y compris subvention d'exploitation) | 97 000 | I02 000 | I69 888 |
| Total des recettes | I 562 000 | I 682 000 | I 837 I73 |

(y compris les recettes des postes et une compensation de 80 000 000 de couronnes payée par l'Etat pour les services im-

posés et non rentables)

9-4. Dépenses d'exploitation (en milliers de couronnes)

| | total | dont personnel |
|-------------------------|-----------|----------------|
| Administration générale | 58 168 | 53 580 |
| Mouvement et trafic | 403 100 | 388 288 |
| Traction | 266 969 | 198 040 |
| Matériel roulant | 154 021 | 99 288 |
| - id - (renouvellement) | 99 639 | - |
| Installations fixes | 258 672 | 181 650 |
| - id - (renouvellement) | 94 282 | |
| Diverses | 188 623 | 64 208 |
| Total Général | I 894 852 | I 330 292 |

9-5. Résultat Général de l'exploitation : - 57 679 000 couronnes.

Rapport en % de charges totales aux recettes : 109,6

D'une manière générale, les lignes à voie normale sont rentables tandis que les lignes à voie étroite sont déficitaires. Mais cette règle n'est pas absolue.

10.- LE TRAFIC ROUTIER DES SJ.

10-1. Préambule.

Les SJ possèdent ou contrôlent plusieurs sociétés filiales se consacrant exclusivement au transport par la route des voyageurs et des marchandises :

A. S. G. - AKTIEBOLAGET SVENSKA GODSCENTRALER

S.L. AB. - SVENSKA LASTBIL AKTIEBOLAGET - La plus importante des entreprises de transport routier, possédait environ 800 camions au début de 1966.

G. D. G.

A.S.G. est une société de groupage et d'expédition qui affrête des camions appartenant à des particuliers ou d'autres sociétés.

S.L. AB. et G.D.G. possèdent leurs propres flottes de véhicules (autobus et camions).

Ces trois sociétés permettent aux SJ de compléter leur réseau ferré. Elles se substituent souvent, d'autre part, aux SJ pour assurer la continuation du trafic lors de la suppression des lignes de chemins de fer.

Elles concurrencent également les transporteurs routiers privés sur longue distance, bien que cela ne soit pas leur vocation. Il en résulte néanmoins un effet régulateur des prix.

IO-2. Trafic des voyageurs.

La première ligne d'autocars exploitée par les SJ date de 1911, mais c'est seulement en 1921 que le trafic routier commença à se développer et son mouvement d'expansion atteignit son maximum au cours des années qui suivirent la première guerre mondiale. Les principales phases de cette évolution ont été les suivantes:

- mise en exploitation de nouvelles lignes,
- acquisition de lignes d'autocars exploitées par des entreprises privées, à l'occasion de l'incorporation aux

SJ de leurs voies ferrées.

Ce trafic est assuré par deux organisations, entièrement dépendantes des SJ, S.J. BILTRAFIK, qui est un service particulier des SJ exploité en régie directe, et G.D.G., société séparée.

Les caractéristiques de ce trafic sont les suivantes :

| | nombre d'auto- cars (1-1-65) | km parcourus (en millions) | Effectif |
|----------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------|
| S.J. BILTRAFIK | I 72I | II2 | 3 276 |
| G.D.G. | 403 | 25 | I 27I (1) |
| Total | 2 I24 | I37 | |

(1) Pour les G.D.G. le chiffre donné concerne l'effectif total, autobus et camions.

Capacité de transport en passagers :

| Années (au 1 ^{er} Janvier) | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 |
|--|--------|--------|--------|--------|---------|
| Capacité offerte | 79 246 | 84 II4 | 92 660 | 99 920 | III 800 |

Evolution des recettes et des dépenses (S.J. BILTRAFIK seulement) : (en millions de couronnes.

| Exercice | 1960/6I | 196I/62 | 1962/63 | 1963/64 | 1964/65 |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <u>Recettes</u> | | | | | |
| Voyageurs et bagages | 85,2 | 93,3 | 107,0 | II5,4 | I30,7 |
| Poste, marchan- dises et divers | II,2 | I2,1 | I2,6 | I3,3 | I2,7 |
| Total | 96,4 | 105,3 | II9,6 | I28,7 | I43,4 |

| Exercice | I960/6I | I96I/62 | I962/63 | I963/64 | I964/65 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| <u>Dépenses</u> | | | | | |
| salaires et pensions | 47,8 | 53,4 | 6I,5 | 67,0 | 74,I |
| Autres dépenses (renouvellement non compris) | 28,1 | 3I,8 | 34,3 | 38,7 | 38,3 |
| Total | 75,9 | 85,2 | 95,8 | I05,7 | II2,4 |

Si on y ajoute les dépenses de renouvellement, le bilan devient (I964) légèrement déficitaire.

IO-3. Trafic de marchandises.

Les SJ détiennent la majorité des actions de deux entreprises de camionnage (la SLAB et la GDG Biltrafik), lesquelles possèdent près d'un millier de camions. Ces sociétés assurent les transports de marchandises dans les régions dépourvues de liaisons ferroviaires. En outre SJ possède une entreprise de commission de transports (ASG).

Les SJ exploitaient le 1.1.I965 un total de I6 camions, de 262 remorques et de 6 véhicules spéciaux en régie totale. Les deux compagnies contrôlées étaient caractérisées par les chiffres suivants :

| | total de l'effectif (camions et autobus) | autobus | camions | km parcourus (millions) | Recettes (1) (millions de c.) |
|-------|--|---------|---------|-------------------------|-------------------------------|
| GDG | I 325 | 403 | 2I3 | 25 | 40,0 |
| SLAB | I 27I | - | 779 | I8,9 | 54,9 |
| Total | | | 992 | 43,9 | |

En ce qui concerne les GDG, le chiffre indiqué représente le total des recettes, autobus et camions.

11.- EVOLUTION RECENTE DES RECETTES ET DEPENSES (millions de couronnes)

| | 1957/58 | 1958/59 | 1959/60 | 1960/61 | 1961/62 | 1962/63 | 1963/64 | 1964/65 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <u>Recettes</u> (non compris les indemnités et contributions accordées par les pouvoirs publics) | | | | | | | | |
| I. Services ferroviaires et services des ferry boats | | | | | | | | |
| a. Trafic voyageurs | 398,8 | 393,2 | 400,8 | 419,2 | 435,6 | 462,8 | 475,6 | 499,4 |
| b. Trafic marchandises (excl les transports en service) | 913,2 | 910,1 | 944,8 | 956,2 | 984,1 | 1 064,7 | 1 071,6 | 1 131,4 |
| II. Services routiers (Régie directe seulement) | 83,3 | 82,8 | 89,8 | 96,4 | 105,3 | 119,6 | 128,6 | 143,4 |
| III. Autres recettes | 50,2 | 51,2 | 58,4 | 58,6 | 58,2 | 68,1 | 69,2 | 76,6 |
| dont les services de poste | 42,0 | 42,0 | 44,3 | 45,2 | 44,8 | 52,0 | 51,5 | 57,4 |
| <u>Dépenses</u> (y compris les amortissements) | | | | | | | | |
| IV. Services ferroviaires et services des ferry boats (1) | 1 440,6 | 1 421,0 | 1 453,6 | 1 539,4 | 1 618,8 | 1 690,3 | 1 759,4 | 1 820,5 |
| V. Services routiers | 79,8 | 77,1 | 86,6 | 91,4 | 101,3 | 113,2 | 123,3 | 130,9 |

(1) Dans la comptabilité les dépenses ne sont pas réparties entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

I2.- IMMOBILISATIONS (en millions de couronnes - valeur réelle de remplacement)

| | |
|--------------------------|---------|
| Dépenses d'établissement | 4 334,2 |
| Matériel roulant | 2 433 |
| Total | 6 767,2 |

13.- POLITIQUE D'INVESTISSEMENT. (en millions de couronnes)

Dépenses d'investissements

Exercices

| | 1957/58 | 1958/59 | 1959/60 | 1960/61 | 1961/62 | 1962/63 | 1963/64 | 1964/65 |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Voies et Bâtiments - Améliorations | | | | 95,9 | 92,2 | 85,2 | 107,5 | 97,6 |
| Nouveaux bâtiments | | | | 2,7 | 9,1 | 15,5 | 14,3 | 10,5 |
| Electrification | | | | 41,8 | 42,7 | 42,6 | 37,4 | 40,0 |
| Matériel roulant | | | | 137,7 | 135,5 | 129,9 | 127,7 | 126,8 |
| Défense Nationale | | | | 2,1 | 3,0 | 4,0 | 4,9 | 1,9 |
| Inventaire divers | | | | 8,7 | 10,1 | 10,3 | 9,5 | 11,8 |
| Divers | | | | 3,9 | 7,8 | 10,8 | 2,7 | 4,5 |
| Trafic routier | | | | 18,2 | 15,5 | 27,7 | 24,1 | 20,8 |
| Total | 306,9 | 319,3 | 341,2 | 311,0 | 315,9 | 326,1 | 334,2 | 314,0 (1) |
| (Prévisions d'engagements : | | | | 321 | 326 | 327 | 342,9 | 320) |

Le financement de ces investissements se décompose en moyenne en :

- Autofinancement 65 à 70 %
- Contribution de l'Etat (1) 30 à 35 % (2)
- Subvention de l'Etat 1 à 2 %

(1) venant s'ajouter à la masse des immobilisations donnant lieu à remboursement d'intérêt (à raison de 5,75 % l'an) par les SJ à l'Etat.

(2) sauf pour l'exercice 1964/65 pendant lequel les SJ on remboursé à l'Etat une fraction de ses avances.

(1) Du fait que toutes les valeurs ci-dessus ont été arrondies, certains totaux ne correspondent pas exactement à la somme de leurs éléments.

I4.- COMPARAISON DU RESEAU SUEDOIS ET DU RESEAU FRANCAIS (au 1.1.65)

| | Suède | France |
|--|---------|---------|
| Longueur du réseau (km) | 13 000 | 38 000 |
| Longueur de voie par 1 000 habitants (km) | 1,5 | 0,8 |
| Voyageurs transportés (en millions) | 69 | 600 |
| Voyageurs-kilomètres (milliards) | 5 | 38 |
| Parcours moyen par voyageur (km) | 68 | 62 |
| Marchandises chargées (millions de tonnes) | 47 | 265 |
| Tonnes-kilomètres (milliards) | 11 | 68 |
| Parcours moyen par tonne | 233 | 260 |
| Effectif : réseau ferré | 51 000 | 338 000 |
| divers | 6 000 | 21 000 |
| Total | 57 000 | 359 000 |
| Surface du pays (km ²) | 449 000 | 550 000 |
| Densité de population (habitants/km ²) | 17 | 85 |
| Population (millions d'habitants) | 8 | 47 |

15- CAS PARTICULIER DE LA LAPONIE

Les mines de fer de KIRUNA, à l'extrême Nord de la Suède, sont reliées au réseau principal par une ligne à très fort trafic, pour lequel les SJ ont passé un accord spécial avec la Direction des Mines de Kiruna. Le tarif appliqué est dégressif en fonction du tonnage annuel transporté.

Les mines elles-mêmes sont équipées d'un réseau souterrain de 75 km de voies réparties sur plusieurs étages.

Les 20 km de l'étage principal auront été automatisés au cours de l'année 1966, et dix-huit locomotives feront manoeuvrer des trains de 12 wagons (300 tonnes de minerai) sans conducteurs, commandées par un poste central contrôlé par machine.

LE "BILLET COLLECTIF" ET LES RELATIONS FINANCIERES ENTRE LE
GOUVERNEMENT SUEDOIS ET LES SJ

I.- PREAMBULE.

Les lignes non rentables des SJ représentent en 1965 plus de 54 % du réseau, et les SJ éprouvent année après année un déficit croissant ; il serait normal, si les SJ étaient une entreprise entièrement indépendante, de supprimer la partie non rentable du réseau jusqu'à l'obtention d'un optimum économique.

Il ne peut en être ainsi du fait que les SJ sont un service public appartenant à l'Etat Suédois. Cela confère à leur gestion et à leur politique un caractère très particulier.

Il est d'autre part impossible de supprimer le déficit, égal à 10 % des recettes d'exploitation, par un relèvement pur et simple des tarifs, qui entraînerait la perte d'une partie importante de la clientèle au profit d'autres moyens de transport, en particulier le transport routier.

2.- LE DEFICIT DES SJ.

Le résultat d'exploitation des SJ, normal avant la 2e guerre mondiale, très brillant pendant celle-ci, a commencé à se détériorer rapidement dès 1945 pour devenir définitivement déficitaire au cours de l'exercice 1951/52. La situation n'a cessé depuis d'empirer (tableau ci-après), à cause du développement du trafic routier d'une part, de l'impossibilité pour les SJ, prisonniers d'une réglementation rigide, de s'adapter à des conditions économiques profondément modifiées d'autre part.

EVOLUTION DES RESULTATS ECONOMIQUES DES SJ

en millions de couronnes

| Année | Recettes | Marge brute après amortissements et avant subvention | Bénéfices nets après intérêts et avant sub- vention | Immobi- lisations |
|---------|----------|--|--|----------------------|
| 1930 | 202,7 | 60,8 | 12,8 | 1135,7 |
| 1935 | 197,4 | 54,6 | 3,1 | 1298,4 |
| 1940 | 361,5 | 129,3 | 59,4 | 1611,7 |
| 1943 | 546,8 | 192,3 | 91,0 | 1877,5 |
| 1946 | 617,4 | 112,1 | 36,0 | 2230 |
| 1946/47 | 618,0 | 103,7 | 26,0 | 2260 |
| 1947/48 | 674,0 | 67,3 | - 12,3 | 2350 |
| 1948/49 | 798,0 | 116,4 | 24,5 | 2685 |
| 1949/50 | 806,8 | 101,5 | 4,2 | 2840 |
| 1950/51 | 911,9 | 107,7 | 4,4 | 2990 |
| 1951/52 | 1102,8 | 142,0 | - 35,6 | 3080 |
| 1952/53 | 1198,5 | 166,3 | - 30,2 | 3205 |
| 1953/54 | 1182,1 | 170,7 | - 17,8 | 3424 |
| 1954/55 | 1195,1 | 172,2 | - 27,7 | 3820 |
| 1955/56 | 1302,4 | 169,0 | - 45,8 | 4089 |
| 1956/57 | 1359,9 | 111,9 | - 61,4 | 4379 |
| 1957/58 | 1362,2 | 110,6 | - 147,7 | 4645 |
| 1958/59 | 1354,5 | 111,3 | - 146,5 | 4859 |
| 1959/60 | 1404,2 | 124,6 | - 143,0 | 5243 |
| 1960/61 | 1434,1 | 80,3 | - 206,8 | 5449 |
| 1961/62 | 1477,9 | 49,8 | - 246,1 | 5659 |
| 1962/63 | 1595,6 | 103,9 | - 214,1 | 5931 |
| 1963/64 | 1616,4 | 61,9 | - 261,8 | 6416 |
| 1964/65 | 1707,4 | 101 | - 216,3 | 6627 |

Ce déficit des SJ découle à un double titre de l'obligation de maintenir ouvertes les lignes du réseau non rentables :

- déficit d'exploitation particulier à ces lignes,
- obligation de servir à l'Etat, propriétaire, un intérêt sur les investissements correspondant à ces lignes.

(Une troisième raison s'y ajoute qui, à l'opposé des deux précédentes, est sans remède à court et moyen termes : le taux exceptionnel des retraites servies au personnel. Le montant global des retraites devrait être égal à 20 % de la masse des salaires. Il est en réalité de 27 %, d'où un supplément de dépenses annuelles de 70 millions de couronnes).

Devant la dégradation catastrophique de la situation financière des SJ, et indépendamment des autres mesures visant à améliorer les résultats d'exploitation, "le Gouvernement acceptait, par décision du Parlement en 1958, le principe de verser une indemnité compensatrice du déficit occasionné aux SJ par des obligations de transport préjudiciables et non conformes à une exploitation économiquement saine, principalement les transports sur les lignes à faible trafic".

D'autre part, les SJ n'étaient plus tenus de servir un intérêt à l'Etat pour les investissements correspondant à ces lignes non rentables.

Les Suédois appellent cette indemnisation payée par le Gouvernement le "Billet Collectif".

Elle doit permettre d'équilibrer le bilan des SJ qui continuent ainsi à exploiter en quelque sorte "en régie" pour le compte de l'Etat certaines lignes (en fait la moitié du réseau) pour des raisons sociales, ou d'économie nationale, ou encore de Défense

Nationale (1). Le Gouvernement rembourse aussi aux SJ le coût de l'entretien d'un parc de locomotives à vapeur pour le cas de guerre, et certaines réductions de tarif concédées à des catégories particulières de voyageurs (Députés, etc ...).

Ce "billet collectif" a commencé d'être payé aux SJ lors de l'exercice 1958/59.

Il était à l'origine destiné à renflouer purement et simplement la caisse des SJ qui ne payaient plus à l'Etat l'intérêt correspondant aux immobilisations.

Son montant varia comme suit :

| | | | | | |
|--------------------|-------|---------------------------|---|---|---|
| - Exercice 1958/59 | | 100 millions de couronnes | | | |
| - " - 1959/60 | | 100 | - | - | - |
| - " - 1960/61 | | 80 | - | - | - |
| - " - 1961/62 | | 80 | - | - | - |
| - " - 1962/63 | | 80 | - | - | - |
| - " - 1963/64 | | 80 | - | - | - |

Pour des raisons d'orthodoxie financière et comptable, le Ministre des Communications, Ministre de Tutelle, décida que les SJ devraient payer l'intégralité des intérêts, sauf en ce qui concerne les lignes non rentables (avec les restrictions ci-dessous) et dans ce but fit porter le montant du "Billet Collectif" à la valeur calculée du déficit d'exploitation correspondant aux lignes non rentables et aux autres obligations.

(1) Le Gouvernement impose aux SJ l'entretien d'un parc de locomotives à charbon, de stocks de charbon, et d'autres mesures afin d'assurer le fonctionnement au moins partiel des SJ en cas de guerre de blocus, ou de destruction de certaines installations. La charge financière correspondante serait de l'ordre de 10 à 15 millions de couronnes par an.

Ce "Billet Collectif" fut en conséquence de 215 millions de couronnes pour l'exercice 1964/65. Sa valeur doit diminuer au fur et à mesure de la suppression des lignes non rentables :

- 210 millions de couronnes en 1965/66

- 205 - - - - 1966/67

Mais dans un rapport remis au Gouvernement en mai 1961, la "Commission de 1953" conseille de ne pas accorder d'indemnisation pour le maintien du trafic sur des lignes pour lesquelles, en raison de leur importance comme "voie de liaison" ou de dédoublement ou encore de la possibilité que le trafic devienne rentable etc ..., la poursuite de l'exploitation peut sous l'angle de l'économie d'entreprise être justifiée même si la ligne est actuellement déficitaire.

Il est prévu par contre que les investissements nouveaux à entreprendre sur les lignes non rentables seront entièrement à la charge de l'Etat.

De plus, le Gouvernement n'indemnise en principe que les frais marginaux occasionnés par l'exploitation de ces lignes non rentables. Les SJ doivent donc imputer l'ensemble de leurs frais généraux sur la partie rentable du réseau.

Annexe III

LES EFFECTIFS DES SJ ET LEUR EVOLUTION

Etant donné la part importante représentée dans le budget de dépenses des SJ par les coûts du personnel (actuellement 75 % du total y compris les amortissements), les mesures à prendre pour améliorer leur compte d'exploitation, doivent, en premier lieu, viser à accroître la productivité de la main-d'oeuvre. L'effectif du personnel dépend du recrutement et des départs. Depuis 1957, on assiste en principe à un arrêt du recrutement.

L'effectif a diminué très rapidement, bien qu'au cours de cette période on ait réduit les heures de travail, allongé les vacances, et qu'un certain nombre de lignes de chemins de fer privés aient été intégrées au réseau SJ, comme le montre le tableau suivant, tandis que la productivité augmentait :

| Exercices | Personnel employé dans l'exploitation des chemins de fer et ferry-boats (à l'exclusion des travaux neufs) | Unités de trafic (tonnes-km nettes + voyageurs-km) par employé, en millions. | Indice |
|-----------------------|---|--|--------|
| I957/58 | 61 850 | 236 | 100 |
| I958/59 | 58 930 | 233 | 99 |
| I959/60 | 57 590 | 256 | 108 |
| I960/61 | 56 010 | 272 | 115 |
| I961/62 | 54 860 | 281 | 119 |
| I962/63 | 53 330 | 299 | 127 |
| I963/64 | 51 240 | 322 | 136 |
| I964/65 | 48 980 | 361 | 153 |
| Prévisions pour 67/68 | 45 500 | | |

L'objectif final est un effectif de 40 000 personnes.

Une statistique officielle comprenant également les chemins de fer privés donne les chiffres suivants :

| | | |
|------------|----------|---|
| Année 1910 | Effectif | 46 331 |
| 1920 | | 62 493 |
| 1930 | | 50 976 |
| 1940 | | 52 205 |
| 1950 | | 70 764 (maximum absolu 71 484 en 1951) |
| 1955 | | 64 226 |
| 1960 | | 59 307 |
| 1964 | | 52 217 |

Mais on assiste concurremment à un vieillissement rapide du personnel, qui ne se renouvelle pas. Il y aura donc lieu de reprendre maintenant le recrutement, éventuellement à une échelle plus modeste, afin que la diminution de l'effectif se poursuive à la cadence de 1 500 personnes par an pendant encore une dizaine d'années.

L'amélioration de la productivité a été favorisée par une conjoncture exceptionnellement brillante, qui a permis le placement du personnel disponible à d'autres postes de l'entreprise et a augmenté le nombre des départs (voir tableau ci-après).

D'autre part, d'importantes économies de personnel ont pu être réalisées par la concentration de l'activité en un plus petit nombre de grandes unités. C'est par exemple le cas du secteur atelier où les réparations et l'entretien des différents types de véhicules sont centralisés dans certains ateliers.

Le régime des salaires à la tâche est de plus en plus pratiqué dans les branches trafic et ateliers. 1 300 personnes travaillent actuellement selon ce système dans la branche exploitation.

Cette réduction très rapide et très importante du personnel s'est faite à la suite de l'arrêt pratiquement total du recrutement depuis 1957, par le départ spontané de nombreux employés attirés par

des offres extérieures, par le jeu normal des départs en retraite, les effectifs restants étant répartis au fur et à mesure dans les divers services en fonction des besoins.

Bien que les SJ en aient juridiquement le droit, il leur est pratiquement impossible de renvoyer du personnel.

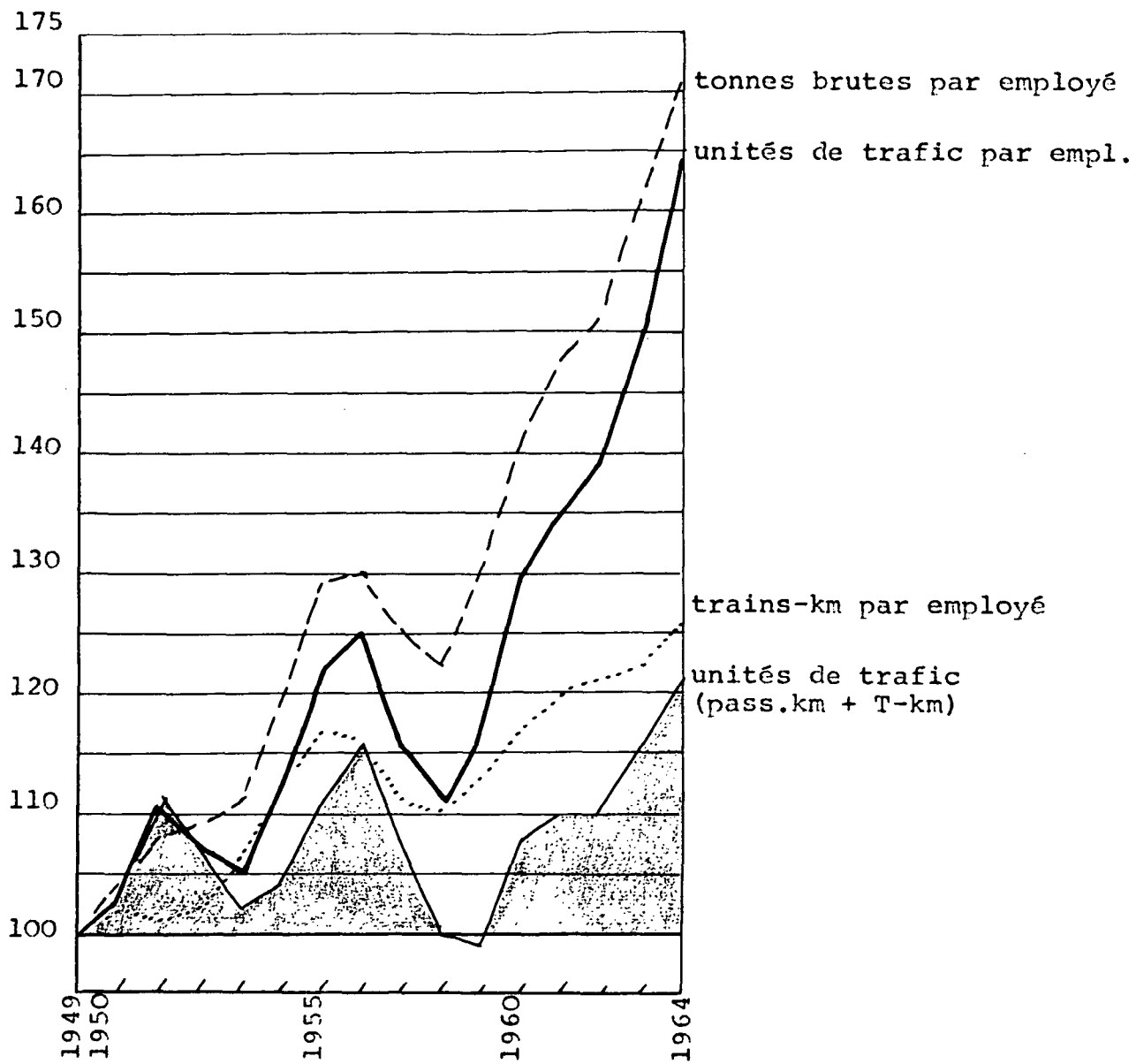
Par contre, les syndicats ouvriers sont favorables à cette diminution naturelle des effectifs, qui ne se traduit pour l'instant par aucune augmentation du chômage (lequel est pratiquement négligeable).

Personnel des SJ (moyenne pour l'exercice 1964-1965)

| Services | | effectif | pourcentage |
|--------------------------------|--------|----------|-------------|
| <u>Services financiers</u> | | 880 | 2 % |
| <u>Exploitation :</u> | | | |
| Services centraux | 240 | | |
| District | 680 | | |
| Trafic | I9 760 | | |
| Matériel roulant | II 800 | | |
| Ferries | 350 | | |
| Trafic routier | 3 270 | | |
| Total | | 36 100 | 65 % |
| <u>Etudes de développement</u> | | 5 | |
| <u>Voie</u> | | | |
| Services centraux | 420 | | |
| District | 700 | | |
| Personnel de voie | 8 960 | | |
| Services électriques | I 090 | | |
| Service de la signalisation | I I40 | | |
| Télécommunications | 400 | | |
| Total | | I2 710 | 23 % |
| <u>Machines</u> | | 4 190 | 8 % |
| <u>Services administratifs</u> | | 590 | I % |
| <u>Services commerciaux</u> | | 750 | I % |

Productivité du personnel : exprimée en unités de trafic (tonnes-km + passagers-km), est passée (en indice) de 100 en 1954/55 à 142 en 1964/65 après un point bas de 93 en 1958/59.

L'ensemble du trafic est passé de l'indice 100 en 1954/55 à l'indice 90 en 1958/59, puis 114 en 1964/65.



TRAFIC ET PRODUCTIVITE, 1949-1964
(L'indice 100 correspond à 1949)