

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

Service des Affaires Economiques et
Internationales

S.A.E.I. N° 494

N O T E

D' I N F O R M A T I O N

N° 34

LES TRANSPORTS ROUTIERS EN SUEDE

=====

Observatoire Economique
Statistique des Transports

DOCUMENTATION

CDAT
8859

Les transports en Suède sont coiffés sous la tutelle du Ministère des Communications qui correspondrait en France à un service du Ministère de l'Equipement. A l'intérieur de ce Ministère, la Commission des Transports Routiers (STATENS BILTRAFIKNAMND) est l'organisme par l'intermédiaire duquel la tutelle s'exerce.

I - SITUATION PARTICULIERE -

Le transport routier est, en Suède, très important ; le volume du trafic est équivalent à celui du rail, et tend à le distancer rapidement :

Tonnage chargé (en millions de tonnes)	Années			
	1950	1960	1964	Prévisions 1970
Route	2.7	6.9	9.9	16.0
Rail (y compris le minerai de Laponie)	8.7	10.9	13.0	16.0

On distinguera dans la suite de ce chapitre :

- le transport des passagers en véhicules particuliers
- " " autobus et autocars
- le transport des marchandises pour compte propre
- " " pour compte autrui.

II - LE RESEAU ROUTIER SUEDOIS -

II.1 - Description -

Le réseau routier suédois se décompose en :

- routes publiques rurales
- routes publiques urbaines et rues des agglomérations
- routes privées.

Les routes publiques rurales sont gérées et entretenues par l'Etat. Les agglomérations entretiennent en principe leurs propres rues, avec l'assistance de subventions gouvernementales pour la construction et l'entretien des routes et rues particulièrement importantes.

Les routes privées complètent le réseau public. L'Etat peut dans certains cas s'en occuper.

.../...

II.2 - Importance -

En Juin 1965 les dimensions du réseau étaient les suivantes (en km) : voir tableau p. 3.

II.3 - Organisation, construction et financement:

II.3.1 - Historique et organisation

Jusqu'à la fin du 19^e siècle, la construction et l'entretien des routes étaient confiés aux propriétaires des terres.

Les premières taxes et les premières subventions (10% des dépenses de construction et d'entretien) concernant les routes apparurent entre 1890 et 1900.

<u>Routes publiques :</u>	<u>Total</u>
Classes de routes	
Principales routes nationales	12.054
Routes secondaires	84.696
Rues urbaines (1961)	10.900
	<hr/>
TOTAL	107.650

Routes privées : la longueur exacte du réseau n'est pas connue.

Le Gouvernement subventionne environ 58 000 km de ces routes, prenant en charge les 2/3 des dépenses qu'elles entraînent (et dans certains cas jusqu'à 90%). Ces routes sont recouvertes en général de graviers. Elles desservent des exploitations forestières minières, etc ...

Il semble que la distance maximum pour laquelle le transport du bois par route soit plus économique est de 150 km environ.

Au-delà, le chemin de fer s'impose, à condition que les longueurs des parcours par route et par fer soient équivalentes pour un même transport. On observe malheureusement que les lignes du chemin de fer sont en général orientées nord-sud dans la région d'exploitation forestière intense de la Suède, tandis que les transports dirigés vers la côte sont ouest-est. Cette particularité augmente la longueur économique maximum du transport par route.

.../...

Progressivement, les collectivités locales et l'Etat prirent en charge la responsabilité et les dépenses des routes.

Les taxes sur les carburants apparurent en 1923.

Depuis 1944, l'entretien des routes publiques est entièrement à la charge et sous la responsabilité de l'Etat par l'intermédiaire d'un "Service National des Routes" subdivisé en 24 districts, un par province (14n).

II.3.2 - Construction et financement -

Les constructions des routes nouvelles sont assez actives. De plus, de nombreuses routes existantes sont améliorées, afin d'augmenter le poids autorisé par essieu.

L'effectif du personnel employé à l'entretien des routes qui était de 12 000 en 1939 et de 4 000 en 1950 est stabilisé à 6 000 environ depuis 1955 tandis qu'environ 4 000 ouvriers travaillent à la construction des nouvelles routes.

Dépenses occasionnées par le réseau routier (1964)

Entretien du réseau existant	803 500 000	couronnes (1)
Construction de voies nouvelles	807 600 000	-
Achats de matériel	49 000 000	-

Ces dépenses sont entièrement couvertes par les taxes sur les véhicules à raison de 30 % et sur les carburants à raison de 70 % environ, qui se sont montées à 1967, 7 millions de couronnes pour l'exercice 1964/1965.

Il existe en particulier une taxe progressive sur les camions.

Une commission nommée par l'Etat étudie actuellement la possibilité de reporter sur les transporteurs routiers la totalité de la part de ces charges qui devraient leur revenir.

Mais ce problème n'est pas, pour le moment, inscrit dans le plan de réforme de la politique des transports ni dans les études qui lui sont liées.

II.4 - Utilisation du réseau routier -

2.4.1 - Contrairement à une opinion répandue, le réseau routier est utilisé toute l'année. Il semblerait même que l'hiver, grâce au gel de la surface, les charges par essieu tolérées, sinon autorisées soient plus fortes que l'été. Un parc abondant et bien exploité de chasse-neige permet une circulation pratiquement permanente sur les

(1) 1 couronne = 0,93 FF.

routes principales. Par contre, certaines routes secondaires où le trafic ne dépasse pas un temps normal 10 à 15 véhicules par jour, sont interdites par la neige pendant des périodes pouvant au Nord atteindre 6 mois par an. Les transports de bois sont très actifs l'hiver.

II.4.2 - Limitations de charges et gabarits -

Le poids total des véhicules routiers et leur longueur ne sont pas limités en Suède.

Les limites de charges par essieu sont, pour les meilleures routes (Riksvägar) de 10 tonnes par essieu simple, et de 16 tonnes par "essieu tendeur".

Pour les "départementales de 1ère classe, ces limites sont respectivement de 8 à 12 tonnes, et sont de 6 à 10 tonnes pour les autres routes.

II.4.3 - Concentration du trafic -

Si on fait abstraction des voies urbaines, et si on arrondit à 100 000 km la longueur totale des routes publiques de la Suède, le tableau suivant décrit bien la structure du réseau national et son utilisation :

Qualification des routes	Longueur totale	Pourcentage du trafic assuré en	
		1958	1963
Riksvägar	13 000	50 %	54 %
Départementales classe 1	13 000	15 %	16 %
autres routes :	74 000	35 %	30 %

Le tableau précédent montre la concentration progressive du trafic sur les seules routes principales.

On observe dans le même temps une augmentation de la charge (et de la capacité) moyenne des camions. Le trafic s'effectue actuellement (1966) à 80 % avec des camions dont la charge maximum par essieu est de 8 tonnes et par essieu tendeur de 12 tonnes.

II.4.4 - Capacité du réseau routier -

Le tableau p. 5 exprime, en pourcentage, les longueurs de chaque catégorie de routes ouvertes au trafic en fonction des poids maximum autorisés (1965) :

.../...

	Charge autorisée par essieu-tendeur		
	6/10	8/12	10/16
Routes nationales		40,1	59,9
Routes départementales			
classe 1	1,9	83,9	14,2
autres routes	13,7	84,4	1,9
Total du réseau	10,2	79,0	10,8

II.5 - Changement de sens de la circulation

La circulation routière se fait en Suède sur la gauche. A la suite d'études approfondies, et pour ne pas entraver le développement des échanges commerciaux par route avec l'ensemble des pays voisins, le Gouvernement a décidé que la circulation routière en Suède se ferait sur la droite à partir du 1er Septembre 1967.

Cette date, qui coïncide avec la rentrée des classes, a été choisie afin de faciliter l'information du public et en particulier des enfants. De plus, si le trafic commercial n'est pas affecté l'hiver, le trafic des véhicules de tourisme se ralentit à partir de Septembre, ce qui ne peut être qu'un facteur favorable à la mise en oeuvre de ce qu'on peut appeler une révolution.

Le coût de cette opération sera considérable, il est estimé à 400 Millions de F : remplacement de la totalité des éléments de signalisation routière, transformation des carrosseries de tous les autobus et autocars qui s'ouvrent actuellement sur le côté gauche, etc ...

III - LE PARC AUTOMOBILE SUEDOIS -

III.1 - Le parc automobile de la Suède est proportionnellement à la population l'un des plus importants du monde :

	Nombre d'habitants par		
	voiture particulière	camion	ensemble
U.S.A	2.6	13	2.2
Canada	3.6	14	2.9
Australie	4.0	11	2.9
Nouvelle-Zélande	3.7	16	3.0
Suède	4.6	57	4.3

France	6.1	26	4.9
Royaume-Uni	6.4	32	5.3
Allemagne de l'Ouest	6.2	61	5.6
Suisse	6.7	60	6.0
Belgique	7.6	41	6.4

- Les prévisions sont d'une voiture particulière pour 3 hab. en 1975.

III.2 - Evolution du parc automobile

Nombre de véhicules en service au 1er Janvier par catégorie :

	Voitures particulières	Autobus Autocars	Camions	Motocyclettes	Tracteurs
1955	535.857	8.364	108.100	313.805	120.247
1965	1.665.782	10.104	133.650	87.774	224.836

III.3 - Inventaire du parc automobile

L'augmentation du parc est actuellement de 5 % par an en nombre de véhicules.

IV - LE TRAFIC ROUTIER DES VOYAGEURS -

IV.1 - Une part prépondérante du transport des voyageurs est assurée en Suède par les voitures particulières. Cette part continue de croître à un rythme rapide.

Le transport des personnes en Suède
de 1950 à 1964 et prévisions pour 1970
(en milliards de passagers/kilomètre)

	1950	1960	1964	Prévisions 1970	1950	1960	1964	Prévisions 1970
Voitures particulières	5.6	33.2	50.5	73 à 79	33	77	83	86 à 88
Autobus et autocars	3.5	3.4	3.5	3.9 à 4.0	20	8	6	5
Tramways et métro	1.2	0.9	1.3	1.3	7	2	2	1 à 2
Chemins de fer	6.6	5.2	5.3	5.1 à 5.4	39	12	9	6 à 7
Transport par eau	0.2	0.1	0.1	0.1	1	0	0	0
Transport aérien	0.0	0.2	0.3	0.5	0	0	1	1

IV.1.1 - En principe, et jusqu'à la mise en oeuvre de la réforme des transports, le transport payant d'un passager par une voiture particulière était interdit. Cette règle est en cours d'assouplissement. Elle n'était absolument pas respectée (trajet domicile-lieu de travail).

IV.1.2 - L'exploitation des entreprises de transport de voyageurs est très semblable à celle des entreprises de transport de marchandises (voir ci-après le paragraphe 6).

.../...

IV.1.3 - De même que pour les chemins de fer, certaines entreprises de transport par autobus sont obligées par le Gouvernement d'exploiter des lignes commercialement non rentables, pour des motifs de desserte de régions peu peuplées, ou pour des impératifs de Défenses Nationale.

Elles sont remboursées des pertes d'exploitation correspondantes. Le total de ces indemnisations atteint actuellement environ 6 Millions de couronnes par an.

On n'observe que très peu ou pas de faillites d'entreprises de voyageurs. Le Gouvernement autorise en général les hausses de tarifs permettant de compenser les augmentations de dépenses d'exploitation ou les baisses de trafic.

D'autre part, les entreprises utilisent en dehors des heures de pointe leurs véhicules à d'autres fins, telles que les circuits touristiques, les transports d'écoliers, etc

Il n'existe pas de petites entreprises de transport urbain de voyageurs à Stockholm, et il est interdit d'en créer.

Par contre de telles entreprises existent en d'autres villes (Göteborg).

4.2 - Historique -

Le transport des passagers par autobus est apparu au cours de la décennie 1920-1930. Il n'était pas réglementé, et il suffisait pour créer une entreprise, d'acheter un autobus et de desservir une ligne définie pour l'occasion, en percevant une taxe. Vers 1930-1933 il existait 1.200 entreprises de transport de passagers par autobus en Suède, la plupart n'exploitant qu'un seul véhicule.

Cette activité fut très rapidement réglementée en raison du danger qu'elle constituait pour les SJ (1).

Rapidement, le Gouvernement et l'Administration des Postes entrèrent dans la compétition en vue de développer l'activité.

En particulier, l'Etat procéda immédiatement après la guerre au rachat de nombreuses entreprises privées par l'intermédiaire des SJ pour empêcher la concurrence. Les lignes rachetées complétèrent le réseau des SJ.

.../...

(1) Chemins de fer suédois.

Vers 1955, l'Etat cessa son action de rachat et de concentration. Il restait alors environ 550 entreprises de transports par autobus disposant d'un parc de 3 000 véhicules.

La situation n'a pas beaucoup évolué globalement depuis : l'augmentation du trafic a été essentiellement absorbée par le développement du parc de voitures particulières.

La base de fréquentation est composée par le système de ramassage des écoliers qui est financé par l'Etat (la durée de la scolarité obligatoire est en Suède de 9 mois).

4.3 - Tarifification -

Il n'existe pas de barème unique valable dans tout le pays (les autobus des SJ constituent un cas particulier à cause de l'importance de leur flotte).

Chaque entrepreneur propose le tarif qu'il envisage d'appliquer lorsqu'il dépose sa demande d'agrément.

La tendance actuelle des tarifs est à la hausse en raison des augmentations des éléments de coût : le salaire des conducteurs bien que doublé depuis 1956, multiplié par 1,5 depuis 1960 est à l'indice 88, par rapport aux travailleurs de l'industrie (100).

Ce salaire moyen est de 15 000 à 19 000 couronnes par an dans les zones rurales, nettement plus élevé en ville.

4.4. - Associations professionnelles -

La SVENSKA OMNIBUSAGAREFORBUNDET est le syndicat patronal des entreprises du transport par autobus.

Ce syndicat groupe 420 entreprises membres, possédant un total de 2 600 véhicules essentiellement consacrés au transport des passagers.

En moyenne, ces entreprises tirent 90 % de leurs recettes du transport des passagers et 10 % du transport des marchandises. Ces pourcentages peuvent en certains cas devenir 50 % et 50 %.

Ce syndicat a pour but la protection des intérêts de ses membres qui sont essentiellement des entreprises privées consacrées aux transports urbains et interurbains, et aux affrètements. Sa zone d'influence s'étend à toute la Suède.

4.5 - Structure du trafic -

Entreprises privées : 40 à 45 % des passagers/km produits.

SJ et administration des postes : 30 à 35 % des passagers km produits.

Municipalités : le reste, environ 25 % concentré dans les villes de plus de 50 000 habitants.

4.6 - Subventions

Il n'existe pas officiellement de système de subvention aux entreprises de transports de passagers par autobus.

Néanmoins, depuis 1961, les entreprises qui assurent un service utile à la communauté, bien que commercialement déficitaire, reçoivent une compensation couvrant leurs pertes. Cela permet entre autres le maintien autoritaire des lignes desservant les régions peu peuplées.

Le montant global de ces compensations est faible :

6,3 millions de couronnes	en 1965/66
6,9 " " "	en 1966/67 (prévisions)

Ces compensations sont limitées en tout état de cause aux lignes situées en zones rurales, et dont le parcours est à 80 % au moins sur route non macadamisée.

Leurs montants est au maximum de 2 couronnes pour 10 km de parcours (10 km = 1 mille suédois) et elles ne s'appliquent qu'à un seul aller-retour par jour.

Le prix de revient moyen d'un autobus est évalué à 18 couronnes pour 10 km.

4.7 - Règlementation -

Cette réglementation est très rigide. En particulier, on observe l'absence quasi-totale de grandes lignes d'autocars, sauf quelques très rares exceptions là où le chemin de fer n'existe pas, car les S.J se sont toujours opposés à la délivrance des licences nécessaires (par contre, les SJ exploitent de leur côté certaines liaisons saisonnières à grande distance).

L'ouverture d'un service d'autobus ou d'autocars est subordonnée à la délivrance d'une licence, soumise à de multiples conditions et révoquée périodiquement.

Il est envisagé d'assouplir cette réglementation, mais pour l'instant (avril 1966) rien n'est encore arrêté. Un tel assouplissement pourrait favoriser le tourisme sans léser les SJ si la notion d'affrètement est bien définie.

.../...

4.8 - Divers -

4.8.1 - Le syndicat patronal essaie de coordonner et de rationaliser les services.

En particulier, il oriente les concentrations d'entreprises qui s'accroissent avec le développement de la concurrence entre entreprises.

4.8.2 - Transport de colis -

Il est encore limité à certaines opérations localisées. Le syndicat patronal vise à instaurer une coopération entre entreprises et stations d'autobus et autocars, qui permettrait d'assurer dans de bonnes conditions le transport des colis par autobus ou autocars à des tarifs fixes.

Il semble que des enquêtes soient en cours, menées par le syndicat et ses membres pour définir le coût réel de tels transports.

V - CAS PARTICULIER DE L'AGGLOMERATION DE STOCKHOLM -5.1 - Présentation -

La population de Stockholm est de 800 000 habitants environ, et celle de l'agglomération, dite "Grand Stockholm", atteint 1 250 000. On prévoit que cette dernière devrait atteindre 1 800 000 entre les années 1990 et 2000.

Le transport public y est assuré actuellement par les systèmes suivants, taxis mis à part.

5.1.1 - Métropolitain -

Actuellement environ 60 km de lignes, ce chiffre devant être porté à 100 en 1980, après réalisation des projets actuellement approuvés (coût des travaux ; 1 600 millions de couronnes).

5.1.2 - Autobus

Ils relient les stations de lignes différentes du métropolitain et desservent les zones entre les stations de ce dernier (raboutement).

5.1.3 - Trains

Deux lignes croisées de chemin de fer traversent la ville de Stockholm et desservent sa banlieue jusqu'à 40 km du centre.

.../...

5.1.4 - Tramways -

Ils desservent la ville et sa banlieue.

5.1.5 - Trafic -

Le trafic prévu pour 1967 est de 278 Millions de voyageurs, pour l'ensemble du métro, des autobus, des trains de banlieue et des tramways. Pour 1975, on prévoit 319 Millions de voyageurs. L'augmentation portera surtout sur le métro, les autobus et les tramways.

5.1.6 - Organisation administrative -

Le Grand Stockholm englobe la ville de Stockholm proprement dite et près de 30 Municipalités voisines qui l'entourent.

La ville de Stockholm possède et exploite la compagnie des tramways qui se compose des tramways proprement dits, du métropolitain et des autobus de la ville.

Cet ensemble enregistre actuellement un déficit de 50 Millions de couronnes par an pour un total de dépenses de 190 Millions.

La flotte se décompose ainsi :

- 700 autobus,
- 208 voitures de tramways,
- 576 voitures de métro, capacité maximum 100 passagers.

5.2 - Réorganisation -

5.2.1 - Historique -

Une commission a été constituée en 1950 pour étudier les problèmes posés par le transport urbain du grand Stockholm dans son ensemble.

Un rapport fut déposé en 1957. Il proposait le schéma d'une organisation articulée autour du Métropolitain.

Le Gouvernement nomma alors un groupe d'experts pour étudier les possibilités de coordonner l'ensemble des moyens de transport du grand Stockholm.

5.2.2 - Un organisme intercommunautaire -

a été formé le 1er Janvier 1966, chargé de la gestion de l'ensemble des moyens de transports.

Il rachètera le 1er Janvier 1967 la Compagnie des Tramways à la ville de Stockholm, et successivement tous les autres organismes de transport du Grand Stockholm au cours des années qui viennent, sauf les trains de banlieue.

.../....

Pour ces derniers, les SJ joueront le rôle de sous-traitant de l'organisme intercommunautaire qui réglera la totalité des dépenses d'exploitation des SJ, et recevra de ceux-ci les recettes correspondant à ce trafic.

5.2.3 - Perspectives d'avenir -

L'organisme intercommunautaire poursuivra la construction du métropolitain (qui sera d'ailleurs essentiellement à l'air libre) qui servira de base à l'ensemble de l'organisation des moyens de transport. Le Gouvernement en facilitera peut être le financement.

La construction du métro sera financée jusqu'en 1972 par l'ensemble des communautés intéressées, les dépenses d'exploitation (y compris les amortissements, frais financiers et intérêts des investissements) devant être couverts par les recettes.

Après 1972 la gestion financière de l'organisme intercommunautaire sera entièrement autonome, y compris les investissements.

5.2.4 - Facturation des SJ -

Les SJ seront remboursés par l'organisme intercommunautaire de certaines dépenses d'exploitation des chemins de fer de banlieue. L'organisme en assurera la gestion.

Ces dépenses concerneront en particulier le personnel employé sur ces lignes, ainsi que la quasi-totalité des coûts relatifs aux gares qui ne seront pratiquement maintenues en activité que pour assurer le trafic de banlieue.

Par contre, les voies qui seront utilisées également par les de grandes lignes, ne seront en principe pas comptées.

Cette procédure ne sera pleinement appliquée qu'à partir de 1970. On prévoit que le déficit d'exploitation des trains de banlieue atteindra 15 à 20 Millions de couronnes par an. Il est intéressant de noter que les SJ utiliseront les mêmes voies pour faire circuler de façon rentable leurs trains de grandes lignes.

Pour l'instant, l'organisme ne paye qu'une fraction de ces pertes (5 Millions de couronnes pour l'exercice 1966/1967), croissante jusqu'à en couvrir la totalité dans quatre années.

5.2.5 - Tarifification actuelle et future -

Les divers moyens de transport du Grand Stokholm appliquant des tarifs très différents. En particulier, les tarifs des tramways sont très faibles.

.../...

Il est prévu que ces tarifs seront rendus progressivement homogènes de façon à ce qu'il n'existe plus qu'un seul barème valable à la fois pour les tramways, le métro, les autobus, les trains de banlieue et les transports par bateaux.

Ce barème commun sera mis au point sur la base de l'ensemble des dépenses des différents moyens de transport.

On prévoit que la modification des tarifs ne changera pas sensiblement l'intensité et la répartition du trafic. On a observé en Suède que l'élasticité du trafic est pratiquement nulle. Une augmentation du tarif entraîne en général une légère baisse momentanée du trafic, qui revient très rapidement à sa valeur antérieure.

5.2.6 - Automatisation -

Ce problème est à l'ordre du jour. Les possibilités en cours d'étude ou de mise au point sont :

- ouverture et fermeture automatique des portes et portillons,
- conduite automatique des rames de métro.

L'application est pour l'instant différée, pour des questions de sécurité. Elle pourrait se faire au cours des cinq années qui viennent.

(la conduite automatique n'est par contre pas envisagée pour les trains à cause de la diversification des vitesses, des passages à niveau, etc...)

Cette automatisation, de même que le regroupement des services devraient permettre une réduction souhaitée du personnel.

Cette dernière à son tour, ne devrait pas provoquer de problèmes d'ordre social, car il existe un déficit quasi-permanent de 400 chauffeurs de taxis, de 400 conducteurs d'autobus, etc ...

VI - LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES -

6.1 - Présentation -

La flotte suédoise de camions se divise en deux grandes catégories : - les camions assurant le transport des marchandises pour le compte propre d'une société,
- les camions assurant des transports pour des tiers.

En tout, on comptait en Suède :

- en 1950 : 85.000 camions,
- en 1965 : 135.000 camions.

..../...

Ce qui correspond à un taux moyen de croissance de la flotte en nombre de l'ordre de 2 % par an.

Du fait de l'accroissement des dimensions moyennes des camions, la capacité de chargement a augmenté de 1955 à 1965 de plus de 50 %.

Mais la répartition des camions entre les deux catégories précédentes n'est pas égale, car la flotte des camions travaillant pour compte de tiers, qui compte 20 % du total des camions en nombre, assure 50 % des tonnes-kilomètres réalisées.

Le chiffre d'affaires global de la profession en ce qui concerne les transports pour compte de tiers serait de l'ordre de près de deux milliards de couronnes par an en 1965.

6.2 - Transport pour compte propre et pour compte d'autrui.

Les deux flottes ont une structure très différente.

Compte propre : plus de 50 % des unités ont une capacité inférieure ou égale à 2 tonnes.

Par contre, plus de 50 % des unités travaillant pour le compte d'autrui ont une capacité supérieure à 5 t et leur part du trafic routier augmente : 28 % en 1950 - 37 % en 1961 et 50 % en 1966.

D'une manière générale le transport routier en Suède concerne les petites distances, 2 % seulement en nombre des camions assurent des transports à longue distance (plus de 100 km), mais ils produisent 28 % des tonnes-km enregistrées dans le pays (2,1 Milliards de t/km en 1961).

6.3 - Le transport routier pour compte propre -

La flotte des camions affectés à ce trafic est de l'ordre de 100 000 unités, dont la capacité moyenne est d'environ 2 tonnes.

Leur taux d'utilisation est très faible (500 à 600 heures par an) en raison de la réglementation très stricte qui interdit aux camions concernés de transporter des marchandises autres que celles appartenant aux entreprises elles-mêmes, donc en particulier du frêt de retour.

6.3.2 - Le transport pour compte propre s'est développé en raison de l'insuffisance ou de l'absence de moyens de transport à la fois efficaces, pratiques, réguliers et bon marché. Mais il rest une solution généralement très imparfaite.

En particulier, les entreprises encouragent souvent certains de leurs chauffeurs à s'établir comme transporteurs à leur compte, avec le camion qu'ils conduisent quotidiennement, et moyennant un contrat à long terme. Cette procédure est intéressante pour les deux parties :

l'entreprise allège son administration, tout en continuant à bénéficier du même service, tandis que le chauffeur devient lui-même entrepreneur indépendant.

6.4 - Le transport pour compte d'autrui -

Cette branche d'activité emploie environ 40 000 personnes et le capital investi en matériel roulant est évalué à au moins un milliard de couronnes (25 000 couronnes par employé).

6.4.1 - Statistiques d'exploitation -

	1950	1960
Distance moyenne parcourue par an par camion (longue distance : 60 000 km/an petits parcours : 20 000 km/an)	21 300	30 500
Tonnes-km produites par camion	63 000	154 000

En moyenne, le parcours annuel augmente avec la capacité.

De plus, on note une tendance très marquée à l'augmentation des longueurs moyennes de parcours.

	Nombre de camions	capacité moyenne	% d'utilisation de la capacité parcours courts
1956	21.000	4,81 t	4 %
1960	23.123	5,67 t	60 %
1964	25.676	6,88 t	58 %

Cas des parcours supérieurs à 100 km

	Flotte	Capacité moyenne de chargement	Chargement moyen	Parcours moyen	% d'utilisation de la capacité
1956	1.139	13,2	11,2 t	253 km	76 %
1960	1.358	16,3	12,8 t	264 km	70 %
1964	1.892	19,3	15,2 t	276	69 %

6.4.2 - Les entreprises de transport public -

La profession est divisée en une foule de très petits entrepreneurs.

On compte un total de près de 15 000 entreprises exploitant environ 30 000 camions.

- 68 % de ces entreprises exploitent un camion,
- 14 % " " deux camions,
- et 4 % seulement, c'est-à-dire 500 entreprises, exploitent 6 camions et plus.

On note une légère tendance à la concentration.

Les trois premières entreprises de Suède ne chargent que 3 % du tonnage transporté pour compte d'autrui (mais, travaillant essentiellement sur les longs parcours assurent une fraction beaucoup plus importante des tonnes-km produites).

En général, les entreprises les plus importantes exploitent les lignes les plus longues et inversement.

6.4.3 - Groupements et coopératives d'entreprises de transport -

Du fait de cet émiettement de la profession, et en plus du syndicat (voir ci-dessous) les transports routiers se sont groupés en "coopératives" qui sont en fait des entreprises d'affrètement.

Il existe en Suède environ 400 telles coopératives, qui possèdent un ou plusieurs bureaux de groupage des expéditions. Les coopératives prennent les ordres et enregistrent les mouvements. Ceux-ci sont confiés successivement et équitablement aux divers membres à tour de rôle.

La coopérative facture les clients et encaisse les recettes qu'elle redistribue aux membres selon leurs prestations. Elle conserve 5 % de ces recettes pour ses propres frais d'exploitation. De plus, les entrepreneurs de transports payent une redevance fixe variant de 500 à 1 000 couronnes pour devenir membre.

Ces coopératives affrèteront pratiquement toutes les entreprises possédant moins de 10 véhicules.

Les entreprises plus importantes possèdent leurs propres services de groupage.

On comptait en Janvier 1966 environ 200 entreprises non affiliées. Leur nombre est en baisse en raison des fusions.

.../...

Ces entreprises d'affrètements s'occupent surtout des transports à grande distance. Elles groupent les marchandises, les conservent si nécessaire dans leurs entrepôts, et coordonnent leur trafic, ce qui permet la création de services réguliers.

6.4.4 - Les entreprises d'affrètement proprement dit -

En dehors des coopératives ci-dessus, il existe des entreprises commerciales d'affrètement.

Les camions, qui appartiennent à des particuliers, peuvent être affrétés par des contrats spéciaux.

Les deux plus importants affrêteurs commerciaux sont ASG (Aktiebolaget Svenskagodacentraler) contrôlé par les SJ et AB Godstrafik Bilspedition qui appartiennent à un groupe d'industriels et un syndicat de transporteurs.

Ces deux dernières compagnies qui exploitent environ 1 000 camions chacune, assurent 95 % du trafic à longue distance ; elles perçoivent une commission de 10 à 15 % des recettes.

A.S.G. a par ailleurs une activité de commissionnaire en transports internationaux (212 agences en Europe, 110 en Suède) et de groupeur ferroviaire entre 15 gares centres ; la Société contrôle une grosse entreprise de camionnage, la S.L.A.B (150 camions) qui effectue une partie de ses transports terminaux et réguliers.

6.4.5 - Les tarifs -

Les tarifs appliqués pour un certain nombre de prestations de transports bien délimités sont définis par des accords bilatéraux entre les utilisateurs ou leurs syndicats et représentants, et les syndicats de transporteurs.

Ils sont en principe calculés sur la base des coûts réels, et publiés par la Fédération.

On distingue deux grandes catégories dans le barème :

- les transports locaux,
- les transports à longue distance,

les tarifs étant calculés à l'heure, à la distance ou par une combinaison des deux.

On peut citer par exemple :

- le barème de prix recommandé pour les transports de matériaux commandés par l'Administration des Travaux Publics, qui est appliqué dans 95 % des cas prévus.

.../...

- le barème des prix pour le transport des betteraves (l'industrie du sucre est un monopole d'Etat en Suède),

- le barème des prix pour le transport des produits pétroliers,

- le barème des prix pour le transport du Chlorure de Calcium,

- le barème des prix pour le transport des appareils et engins lourds et encombrants.

Ces barèmes sont très détaillés, et prennent comme paramètres les tonnages, les distances parcourues, la nature précise du produit transporté.

De plus et indépendamment des barèmes particuliers mentionnés ci-dessus, le syndicat suédois des transporteurs routiers publie un tarif général s'appliquant à toutes les marchandises, compte tenu de leurs diverses caractéristiques.

Ce dernier barème n'est pas partiellement respecté.

En 1965, les tarifs effectivement appliqués lui ont été en moyenne inférieurs de 18,9 %. Il est par contre interdit de les dépasser.

Les tarifs doivent être approuvés par les autorités. Ils varient peu avec la localisation géographique.

Les augmentations, demandées par les associations syndicales, sont étudiées par la Commission Nationale pour le Transport Routier qui, après avoir consulté les utilisateurs, décide de la suite à donner.

Leur tendance actuelle est à la baisse (pris de la t/km : 17,4 ør en 1964 contre 20,7 ør en 1954)

5.4.6 - Les associations professionnelles -

Elles jouent un rôle très actif.

Deux syndicats sont à la tête de tous les transports routiers.

- SVENSKA LASTTRAFIKBILAGAREFORBUNDET représente les entreprises de transports,

- TRANSPORTARBETAREFORBUNDET représente le personnel des transporteurs routiers.

6.4.6.1 - L'association suédoise des transports routiers S.L.B

1°) - C'est un syndicat patronal unique très important. Il groupe 13 000 entreprises membres, possédant en tout environ 27 000 camions, sur les 30 000 de la flotte commerciale. 11 000 se consacrent au transport local et 2 000 au transport à longue distance. La capacité moyenne de chargement de leurs camions est de 7 tonnes.

Les 3 000 camions restants sont exploités par des transporteurs indépendants.

La S.L.B ne s'occupe que du transport des marchandises.

2°) - Les membres du syndicat ont assuré en 1965 55 % des tonnes/km produites en Suède. Ce pourcentage devrait passer à 60 en 1970, pour un trafic total de 16 Milliards de tonnes/km.

Transports par routes en millions de tonnes chargées -

	1950	1960	1964	Prévisions 1970
Membres Féd. de la S.L.F	1.1	3.6	5.1	9.0
Non membres	1.6	3.3	4.8	7.0
TOTAL	2.7	6.9	9.9	16.0

3°) - La S.L.B est divisée en 24 associations provinciales (une par 1 an) et un grand nombre de bureaux locaux.

4°) - Les buts de la S.L.B visent à défendre les intérêts des transporteurs routiers, et à promouvoir leur importance pour l'économie du pays. A ce titre, elle a de multiples activités :

- Relations publiques et publicité,
- Participations à des commissions d'études et comités du Gouvernement
- Négociation d'accords à l'échelle nationale avec les usagers des transports,
- Education professionnelle,
- Assistance juridique et commerciale aux membres.

La S.L.B regroupe toutes les coopératives locales de transporteurs.

5°) - La S.L.F contrôle à 52 % BILSPEDITION, la plus importante entreprise suédoise d'affrètement (1 000 camions).

6°) - Par l'intermédiaire d'une entreprise contrôlée à 100 %, SAIFA, la S.L.F fournit à ses membres des matériels et pièces détachés achetés en gros, et fabrique des remorques assurant 15 % des besoins de ses membres dans ce domaine (300 remorques construites par an).

SAIFA gère plusieurs stations services et garages, et des services comptables et fiscaux, (20 bureaux régionaux) mis à la disposition des membres.

.../..

7°) - La S.L.F. publie un mensuel tiré à 16.500 exemplaires.

8°) - La S.L.F. a fondé avec les Fédérations des exploitants de taxis et d'autobus et d'autocars, une Association professionnelle suédoise des transporteurs qui assure les contacts entre les professions et se réunit officiellement deux fois par an.
