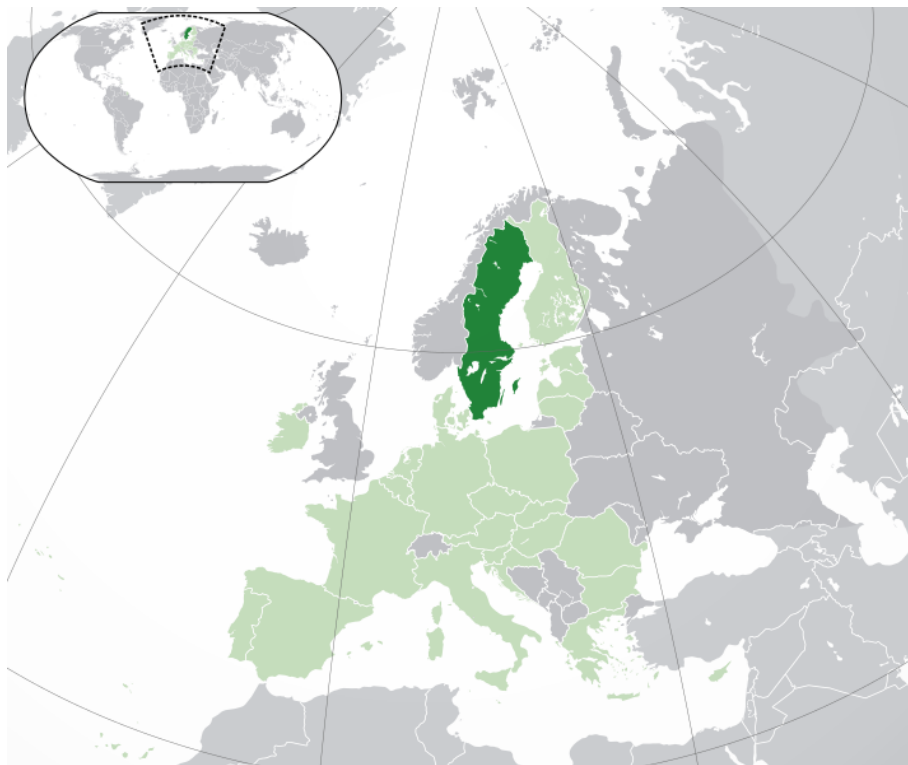


## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises suédois en 2021





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Moreus

## ETUDES EUROPE

### Le transport routier de marchandises suédois

### Étude 2021

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) – [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)



## AVERTISSEMENT

Le taux de conversion de la couronne suédoise pendant la durée de réalisation de cette étude a été comprise entre 9,965 et 10,243 couronnes pour 1€. Afin de simplifier la rédaction, le taux de conversion retenu pour l'intégralité de l'étude sera de 10 couronnes suédoises pour 1 euro.



## RESUME

Plus grand pavillon du nord de l'Europe et premier à faire l'objet d'une étude du CNR, le pavillon suédois se caractérise par la singularité de son organisation sectorielle et de son matériel roulant.

Pour l'activité internationale en dehors de la zone Europe du nord, la plupart des transporteurs suédois se présentent en tant qu'organisateur de transports plutôt qu'en tant que transporteur proprement dit. En effet, leur matériel, conforme aux normes EMS applicables dans quelques pays du nord de l'Europe, ne peut être exploité en dehors de cette zone géographique. Ainsi, les échanges commerciaux par la route avec le reste de l'Europe sont souvent assurés par les pavillons étrangers, en particulier par les transporteurs polonais et baltes qui profitent de nombreuses liaisons Ro-Ro de la Suède.

L'activité internationale suédoise se limite donc souvent à des trajets en Norvège et au Danemark. Le marché de TRM entre ces trois pays étant tellement homogénéisé que les transporteurs suédois le considèrent la plupart du temps comme un marché national élargi.

Les véhicules les plus répandus sont des porteurs assemblés à une semi-remorque attachée par une dolly, véhicule type de norme EMS. Ces véhicules sont onéreux mais leur grande capacité permet de réduire le nombre de trajets effectués et de baisser les coûts à la tonne-kilomètre.

Le conducteur suédois, productif et ayant souvent une grande ancienneté au sein de son entreprise, bénéficie d'une convention collective généreuse. Son coût annuel est estimé au-dessus des 60 000 €, en faisant un des plus élevés observés dans l'Union européenne.

Selon les calculs du CNR, le coût d'un ensemble EMS suédois de 60 tonnes affecté à l'international est proche de 200 000 € par an, soit un coût kilométrique de 1,53 €.





# SOMMAIRE

<b>AVERTISSEMENT</b>	<b>5</b>
<b>RESUME</b>	<b>7</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>9</b>
<b>1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SUEDOIS</b>	<b>11</b>
<b>1.1. LA SUEDE EN BREF</b>	<b>11</b>
<b>1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUEDOIS</b>	<b>12</b>
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	17
LE TRM SUEDOIS EN 2022 - DONNEES CLES	20
<b>1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SUEDE</b>	<b>26</b>
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	26
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	32
<b>2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL SUEDOIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>36</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>36</b>
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	37
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	38
CARBURANT	38
ENTRETIEN & REPARATIONS	38
PEAGES	39
ASSURANCES	40
TAXE A L'ESSIEU	40
COÛTS DE STRUCTURE	40
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>40</b>
CONDITIONS D'EMPLOI	40
RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	40
<b>2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>43</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>45</b>



# 1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON SUEDOIS

## 1.1. LA SUEDE EN BREF

Capitale	Stockholm
Superficie	438 574 km <sup>2</sup>
Population	10 415 811 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Suédois
Régime politique	Monarchie constitutionnelle
Monarque	Roi Carl XVI Gustaf
Première ministre	Magdalena Andersson, depuis le 30 novembre 2021
Ministre chargé des transports	Thomas Eneroth, depuis le 27 juillet 2017
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> janvier 1995
Date d'adhésion à l'euro	Non-membre du MCE-2, le pays a de facto fait le choix de ne pas adopter l'euro
Sièges au Parlement européen	21 sièges
Commissaire européen	Ylva Johansson, Commissaire aux affaires intérieures
Croissance PIB (%)	+2,8 % en 2022 (Eurostat, 2022)
Inflation (%)	+ 8,1 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	7,5 % (Eurostat, fin 2022)
Balance commerciale	-4,268 milliards d'euro (2022)
Salaire minimum mensuel brut	pas de salaire minimum au niveau national
Émissions de gaz à effet de serre	4,6 tonnes/habitant (Eurostat, 2020)

## 1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUEDOIS

### *Infrastructures de transport et utilisation*

**Répartition modale du transport de fret en % (sur la base des tonnes-kilomètres)**

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,3%	17,0%	5,6%
Suède	71,0%	28,8%	0,2%

Source : Eurostat

La Suède dispose d'un réseau d'infrastructures complet et en bon état. Néanmoins, le pays a besoin de développer des infrastructures supplémentaires pour améliorer l'intermodalité, augmenter la cohésion économique régionale mais aussi européenne, ainsi que pour éliminer les goulets d'étranglement autour des grandes agglomérations. Le ministère des infrastructures dispose d'importants moyens (à travers l'Administration suédoise des transports), complétés par le financement de l'UE, mobilisés pour atteindre ces objectifs. L'un des exemples les plus récents d'engagement de l'UE concerne l'investissement de plus de 99 millions d'euros dans les infrastructures suédoises dans le cadre du programme de l'Union européenne pour l'interconnexion en Europe. Parmi 8 projets cofinancés, on retrouve les suivants concernant les transports<sup>1</sup> :

- Réseau d'énergie terrestre dans les ports maritimes de la Baltique et les ports de Stockholm
- Suppression d'un goulet d'étranglement ferroviaire majeur entre Flackarp et Arlöv sur la ligne principale sud de la Suède
- Le West Link – tunnel ferroviaire à Göteborg
- Nouvelle ligne de la côte Est, une étude ferroviaire pour un tronçon de 40 km à double voie entre Gävle et Kringlan
- Prototypage embarqué ERTMS (système européen de signalisation ferroviaire) en Suède 2020-2023 par les opérateurs ferroviaires suédois
- Programme de déploiement SESAR (organisme européen destiné à mettre en œuvre un nouveau plan directeur pour la gestion du trafic aérien en Europe)
- « Li-ion de mer », projet d'électrification du secteur maritime et des ports
- Modernisation du pont de la mer Baltique entre Kapellskär et Naantali

---

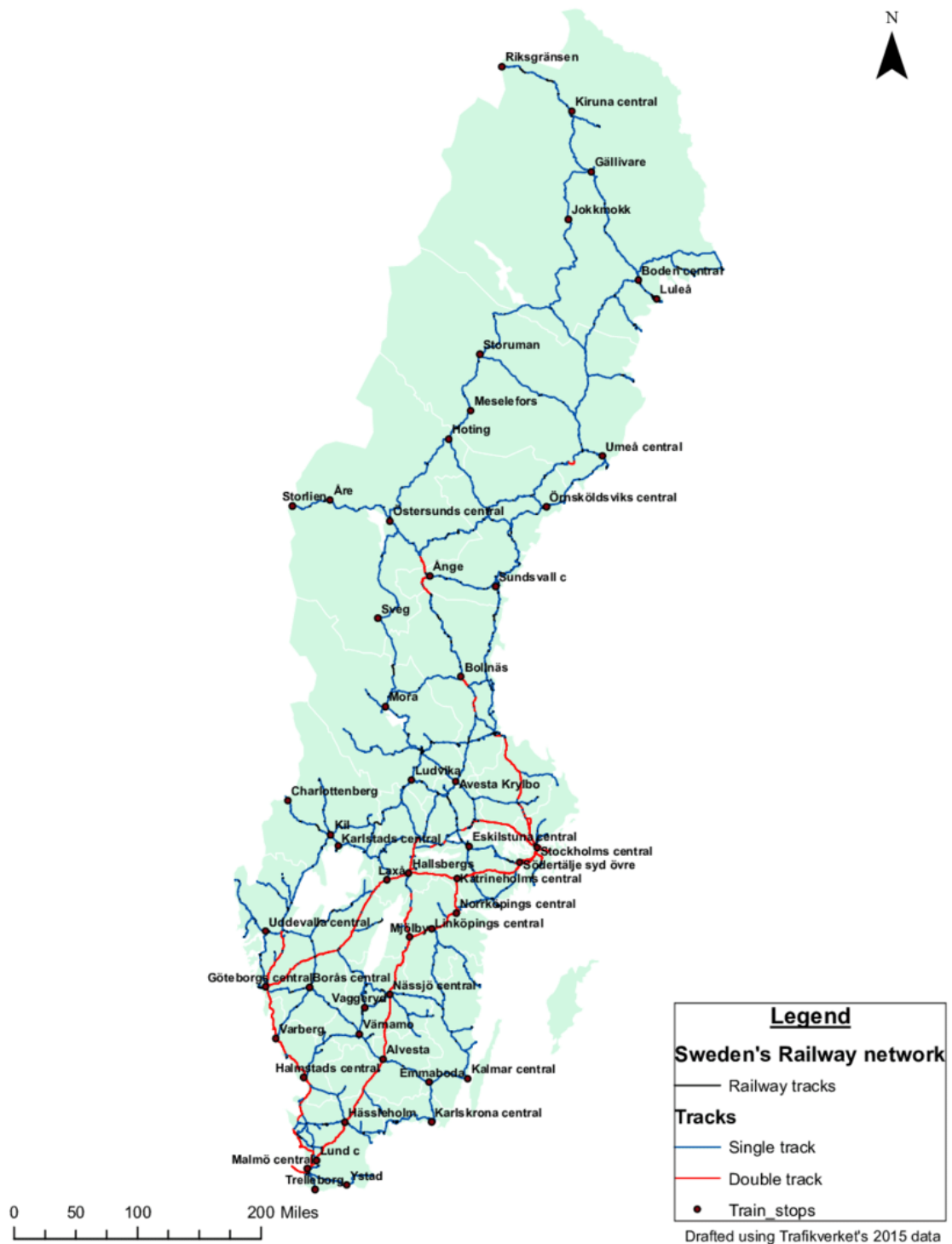
<sup>1</sup> <https://www.government.se/press-releases/2020/07/more-than-sek-600-million-to-swedish-infrastructure/>

## Réseau de transport routier en Suède



Le réseau routier suédois comporte 2 185 km d'autoroutes concentrés autour des grandes villes, telles que Stockholm, Uppsala, Göteborg et Malmö.

## Réseau ferroviaire suédois



Le réseau ferroviaire est un élément particulièrement important du réseau de transport suédois pour les voyageurs. Les principales villes sont reliées entre elles et les Suédois considèrent ce réseau comme une « fierté nationale » et préfèrent le train à l’avion pour baisser leur empreinte carbone à tel point que le terme suédois « tågskryt », littéralement « la fierté de prendre le train », s’est fait connaître à l’international.

## Dix principaux ports de Suède



Source : SER de Stockholm

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

## Liaisons maritimes en Ro-Ro entre les ports suédois et les pays voisins



## Aéroports civils suédois



Les principaux aéroports suédois sont :

- Stockholm – Arlanda – 26 millions de passagers en 2021
- Göteborg – Landvetter – 7 millions de passagers en 2021
- Stockholm – Bromma – 2 millions de passagers en 2021
- Stockholm – Skavsta – 2 millions de passagers en 2021
- Malmö – 1,5 millions de passagers en 2021
- Lulea – 1 millions de passagers en 2021

La Suède compte 2 052 km de voies navigables. Les principaux ports sont : Brofjorden, Göteborg, Helsingborg, Karlshamn, Lulea, Malmö, Stockholm, Trelleborg, Visby.

### Infrastructures de transport en Suède

	2021
Longueur des routes nationales	13 497 km
dont autoroutes	2 185 km
Autres routes départementales et communales	184 343 km
Longueur du réseau ferroviaire	15 543 km
dont réseau électrifié	3 391 km

Source : Eurostat



## ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Acteurs institutionnels*

#### *Ministère des Affaires Rurales et des Infrastructures<sup>2</sup>*

Le ministère de l'Infrastructure est responsable des questions relatives aux infrastructures, aux transports, à la politique numérique, au service universel postal et à l'énergie.

La politique des transports et des infrastructures vise à garantir la fourniture de services de transport économiquement efficaces et écologiquement durables au grand public et aux entreprises dans tout le pays. Ce domaine comprend les chemins de fer, les routes, le transport maritime et l'aviation, ainsi que la recherche sur les transports et les infrastructures.

#### *Agence suédoise des transports<sup>3</sup>*

Sous contrôle du ministère des Infrastructures, l'Agence suédoise des transports a pour mission d'assurer l'accessibilité et d'améliorer la qualité des transports ferroviaire, aérien, maritime et routier. Elle a pour objectif de rendre les transports plus sûrs et respectueux de l'environnement. Elle a été créée le 1er janvier 2009.

L'agence a la responsabilité globale d'élaborer des réglementations et de veiller à ce que les autorités, les entreprises, les organisations et les citoyens les respectent.

Principaux départements :

- Le département de l'aviation civile et de transport maritime formule des réglementations, examine et accorde des permis, et évalue l'aviation civile en tenant compte de la sûreté et de la sécurité. Il suit l'évolution du marché de l'aviation. Il exerce également une surveillance principalement des navires suédois et étrangers naviguant dans les eaux suédoises. Il travaille à améliorer la sécurité maritime et l'influence environnementale de la navigation de plaisance. L'analyse des accidents et des incidents aériens et maritimes est assurée par l'organisme. Le département est l'organe gouvernemental officiel, responsable de l'administration des navires immatriculés en Suède.
- Le département de la route et du rail élabore des réglementations, examine et accorde des autorisations, et exerce également une surveillance des transports routier et ferroviaire, dans les domaines de trafic routier, des véhicules, des permis de conduire, de transports commerciaux, des chemins de fer, des trains légers et des métros

---

<sup>2</sup> <https://www.government.se/government-of-sweden/ministry-of-infrastructure/>

<sup>3</sup> <https://transportstyrelsen.se/en/road/Commercial-transport/>

urbains. Il effectue également des analyses du trafic routier et fournit des informations sur les accidents au sein du système de transport routier. Il a pour objectif d'atteindre un niveau élevé de sécurité et un marché des transports efficace caractérisé par une concurrence loyale.

- Le département des véhicules développe des services informatiques et fabrique divers documents et certificats, comme les permis de conduire. Il dirige le processus de mise sur le marché, d'immatriculation et le contrôle d'origine du véhicule. Il s'occupe également de la gestion de la taxe sur les véhicules et des péages urbains.

*[Trafikverket – Administration suédoise des transports](#)*<sup>4</sup>

Trafikverket est responsable de la planification à long terme du système de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien. Sa mission est de développer un système de transports efficace et durable dans une perspective qui englobe tous les modes de transport. Elle travaille à la planification des infrastructures à long terme en dialogue étroit avec les régions et les communes. Elle est également responsable de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des routes et des chemins de fer nationaux. De plus, elle a la responsabilité de veiller à ce que ces infrastructures soient utilisées efficacement et à ce qu'elles favorisent un transport sûr et respectueux de l'environnement.

---

<sup>4</sup> <https://www.trafa.se/en/about-transport-analysis/our-organisation/>

## *Organisations professionnelles de TRM*

### *Association suédoise du transport routier de marchandises (Sveriges Akeriföretag)*

Membre de l'IRU, l'Association suédoise des entreprises de transport routier regroupe 5 100 transporteurs, possédant environ 38 000 véhicules et employant environ 150 000 personnes. Il s'agit de la principale organisation professionnelle qui soutient les entreprises membres en leur offrant une expertise en matière de lobbying et de droit, ainsi que des cours et des formations.

L'association travaille, entre autres, sur les questions juridiques transfrontalières, la politique européenne régissant le secteur des transports, les affaires techniques, la durabilité, l'environnement et la responsabilité sociale des entreprises. L'Association suédoise des entreprises de transport routier délivre des carnets TIR pour le transport international dans le cadre de la Convention TIR de l'ONU.

### Programme de transport équitable – Fair Transport

« Fair Transport » est l'initiative du secteur du transport routier suédois pour atteindre des objectifs de durabilité dans le domaine du TRM. Il vise à montrer l'exemple et à œuvrer pour minimiser les externalités en matière d'environnement, de climat, de responsabilité sociale et de sécurité routière. Fair Transport est présenté comme une démarche de responsabilité sociale. Dans un futur proche, il permettra aux entreprises de produire des rapports de durabilité mesurables qui seront soumis à un examen minutieux.

### Feuille de route du TRM

La « feuille de route du secteur du TRM pour une Suède sans énergie fossile » vise à identifier des politiques progressistes et ambitieuses, orientées vers la croissance, pour renforcer la compétitivité des transporteurs suédois pendant qu'ils éliminent progressivement l'utilisation des énergies fossiles.

La feuille de route sert de base de connaissances et d'informations au gouvernement, ainsi que d'inventaire des travaux déjà réalisés pour réduire les émissions. Le rapport fait partie de l'initiative gouvernementale « Suède sans Fossile » et du projet « Concurrence sans Fossile » qui visent l'objectif national de zéro émission nette à l'horizon 2045.

## LE TRM SUEDOIS EN 2022 - DONNEES CLES

### Structure du TRM sous pavillon suédois en 2022

#### Structure du TRM sous pavillon suédois en 2022

2022	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>476 784</b>	<b>47 865</b>	<b>100,0%</b>	<b>100</b>	<b>2 927</b>
Transport national	471 380	45 759	95,6%	97	2 799
Transport international	5 405	2 106	4,4%	390	128
<i>dont transport international marchandises chargées en Suède</i>	3 424	1 287	2,7%	376	74
<i>dont transport international marchandises déchargées en Suède</i>	1 460	690	1,4%	473	43
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	100	60	0,1%	600	6
<i>dont cabotage</i>	420	68	0,1%	162	5

Source : Eurostat

Avec plus de 95 % de l'activité totale, le pavillon suédois est quasi exclusivement dépendant du marché intérieur. Avec 4,4 % de l'activité totale, le transport international est constitué de quelques liaisons entre la Suède et la Norvège ainsi que celles entre la ville de Malmö et la zone logistique autour de l'aéroport de Copenhague au Danemark. En raison de l'incompatibilité de son matériel roulant (majoritairement de type European Modular System ou EMS) dans le reste de l'Europe, mais aussi pour des raisons de coût, le TRM international de la Suède est principalement réalisé par les pavillons est-européens grâce à de nombreuses liaisons Ro-Ro avec les pays voisins.

### Evolution du TRM sous pavillon suédois

#### Evolution du TRM sous pavillon suédois en millions de tonnes-kilomètres

En millions de t-km	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>33 481</b>	<b>33 529</b>	<b>41 964</b>	<b>41 502</b>	<b>42 673</b>	<b>41 851</b>	<b>43 478</b>	<b>42 604</b>	<b>43 187</b>	<b>47 485</b>	<b>47 865</b>	3,64%
Transport national	30 370	30 715	38 816	38 106	39 260	38 556	40 662	40 112	40 714	44 776	45 759	4,18%
Transport international	3 111	2 814	3 148	3 396	3 413	3 295	2 816	2 492	2 473	2 709	2 106	-3,83%

\*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Porté par l'activité nationale, le TRM suédois croît à un rythme de 3,64 % par an. L'activité internationale en baisse constante ne représente plus que 4,4 % en 2022, contre près de 10 % 10 ans plus tôt.

## Cabotage

### Le cabotage sous pavillon suédois dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Cabotage sous pavillon suédois</b>	<b>140</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>57</b>	<b>71</b>	<b>130</b>	<b>84</b>	<b>113</b>	<b>34</b>	<b>91</b>	<b>68</b>
<i>en Allemagne</i>	70	63	35	9	18		38	37	15	19	19
<i>en Norvège</i>	57	20	42	38	39	105	28	69	7	60	39
<b>Part du cabotage dans le transport suédois en pourcentage (%)</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>

\*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage du pavillon suédois est marginal. Il représente 0,1 % de l'activité totale et se limite à quelques opérations en Allemagne et en Norvège. En revanche, le cabotage en Suède par des pavillons étrangers est important. Il représente près de 4 % de part de marché. La Suède est près de 44 fois plus cabotée qu'elle ne cabote.

### Le cabotage en Suède

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cabotage en Suède	795	1 236	1 337	1 397	1 732	1 644	1 578	1 822	1 735	1 766	1 588
Taux de pénétration du cabotage*	2,55%	3,87%	3,33%	3,54%	4,23%	4,09%	3,74%	4,34%	4,09%	3,79%	3,35%
Part de marché du cabotage**	2,54%	3,88%	3,34%	3,57%	4,24%	4,10%	3,77%	4,45%	4,14%	3,81%	3,42%

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

\*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

\*\*cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

## Entreprises de TRM

Selon les responsables du secteur, il y aurait près de 6 000 entreprises de transport routier de marchandises en Suède, pour une flotte de véhicules, hors location, de près de 25 000 poids lourds.

Il faut noter ici que l'organisation du secteur du TRM en Suède a des particularités importantes. Une partie des entreprises, souvent membres de l'association des transporteurs, se présentant comme des transporteurs et reconnus comme tels, ne sont en réalité propriétaires d'aucun véhicule moteur. La plupart ont un parc de remorques ou de semi-remorques important. Le travail principal est d'organiser les opérations du TRM en étroit lien avec les expéditeurs, les tractionnaires, souvent étrangers, et les transporteurs. Ces derniers s'occupent souvent des opérations de transport proprement dites, sans avoir de service commercial.

Le nombre d'entreprises de transport affiché par Eurostat comprend les deux catégories de transporteurs sans distinctions entre celles ayant leur propre flotte et d'autres qui organisent uniquement les opérations de transport.

### Statistiques sur les entreprises de TRM\* en Suède

	2020
Nombre d'entreprises	13 742
Nombre de personnes employées	77 811
Nombre de salariés	60 564
Chiffre d'affaires	11 479 100 k€
<b>Charges</b>	
Montant total des achats de biens et services	7 106 800 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	618 300 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	924 000 k€
Dépenses de personnel	3 040 600 k€
dont salaires et assimilés	2 237 800 k€
dont charges sociales	802 800 k€
Taux de charges apparent	35,9%
Excédent brut d'exploitation	1 527 800 k€

\* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Eurostat

### Véhicules du transport routier de marchandises

#### Statistiques

Statistiques sur les véhicules en Suède							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tracteurs routiers	Total	8 645	8 886	9 035	9 097	8 966	9 260
	Moins de 2 ans	2 581	2 840	2 889	2 946	2 432	2 109
	De 2 à 5 ans	2 158	2 172	2 297	2 434	2 764	2 981
	De 5 à 10 ans	2 634	2 500	2 237	1 965	2 060	2 479
	De 10 à 20 ans	1 027	1 109	1 306	1 418	1 355	1 307
	Plus de 20 ans	245	265	306	334	355	384
Véhicules de marchandises > 3,5 tonnes	Total	533 005	553 585	570 252	583 245	593 686	603 714
	Moins de 2 ans	125 134	135 958	144 346	138 965	118 300	104 280
	De 2 à 5 ans	119 140	111 107	118 451	135 001	149 893	156 253
	De 5 à 10 ans	151 499	164 529	158 522	150 888	166 811	172 046
	De 10 à 20 ans	111 035	114 620	120 031	126 448	123 085	133 141
	Plus de 20 ans	26 197	27 371	28 902	31 943	35 597	37 994
Véhicules de marchandises <= 3,5 tonnes	Total	68 749	69 989	70 617	70 634	70 846	71 665
	Moins de 2 ans	14 522	15 494	15 123	15 113	14 407	13 598
	De 2 à 5 ans	12 543	12 663	13 915	15 581	16 621	16 763
	De 5 à 10 ans	18 208	17 862	17 064	15 282	15 283	17 563
	De 10 à 20 ans	14 244	14 724	15 183	15 286	14 686	13 653
	Plus de 20 ans	9 232	9 246	9 332	9 372	9 849	10 088

nd : non disponible

Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules en Suède - 2							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Semi-remorques	Total	27 796	29 421	31 057	31 389	30 909	32 173
	20 000 kg ou moins	544	556	572	585	580	588
	de 20 001 à 30 000 kg	1 072	1 104	1 093	1 074	1 024	1 004
	de 30 001 à 40 000 kg	10 287	11 008	11 587	11 454	10 922	11 277
	plus de 40 000 kg	15 893	16 753	17 805	18 276	18 383	19 304
Remorques	Total	911 130	946 408	978 872	1 007 137	1 044 895	1 084 162
	750 kg ou moins	438 107	462 755	486 404	507 610	535 832	563 852
	de 751 à 3 500 kg	443 837	453 497	461 563	468 294	477 230	487 459
	de 3 501 à 10 000 kg	653	629	617	584	553	528
	plus de 10 000 kg	28 533	29 527	30 288	30 649	31 280	32 323

nd : non disponible

Source : Eurostat

### Caractéristiques techniques des véhicules et spécificités suédoises et nordiques<sup>5</sup>

La directive 2002/7/CE du 18 février 2002 apporte une dérogation importante à la directive européenne 96/53/CE qui fixe le poids et la longueur maximum des véhicules routiers autorisés en trafic national et international en Europe, à savoir 18,75 mètres et 40 tonnes. Elle prévoit que les états membres puissent autoriser, pour certaines opérations de transport national et international, des véhicules ayant des dimensions qui s'écartent des standards officiels. Une possibilité est ainsi donnée de déroger dans les limites de 60 tonnes et de 25,25 m avec un système d'ensembles routiers compatibles. Ce dispositif est appelé European Modular system ou EMS.

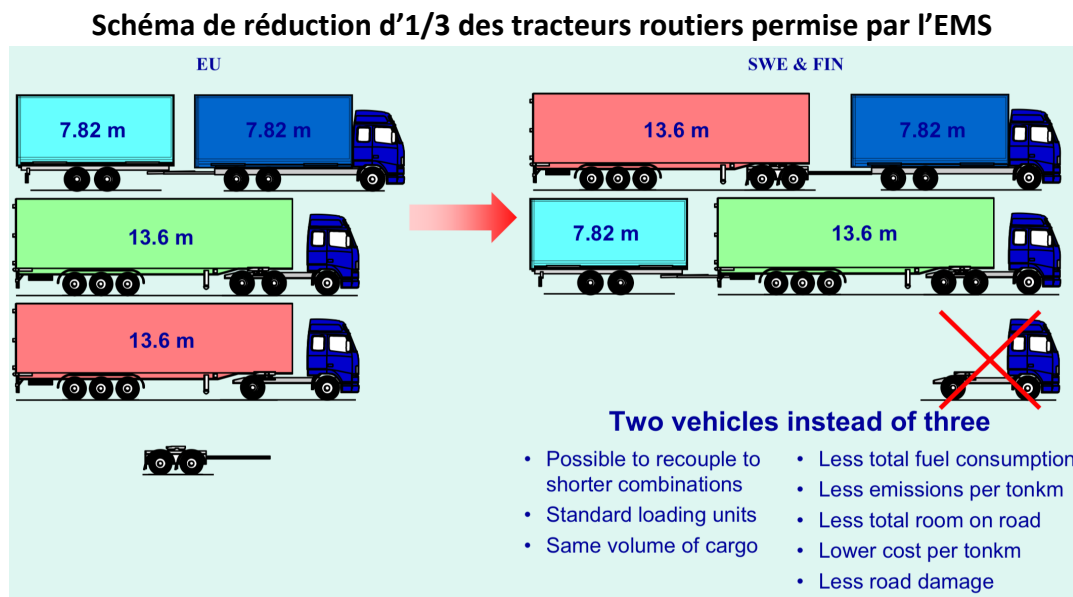
Actuellement 5 pays européens autorisent l'EMS : la Suède, la Finlande, les Pays-Bas, le Danemark ainsi que l'Allemagne (avec un poids maximum autorisé de 44 tonnes). Bien qu'elle ne soit pas membre de l'UE, la Norvège applique, par soucis de compatibilité, la même réglementation que ses voisins et autorise donc l'EMS. La Suède et la Norvège acceptent aussi mutuellement que les véhicules de type EMS circulent sur leurs réseaux respectifs.

La combinaison EMS permet donc d'atteindre une longueur de 25,25 mètres et un poids maximal de 60 tonnes. Selon ses promoteurs, le dispositif a pour but de massifier les marchandises, de limiter le trafic dans les régions difficiles d'accès et d'offrir des transports plus respectueux de l'environnement, réduisant la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre, les coûts et les accidents. D'après les dernières études, l'impact environnemental et accidentologique du dispositif EMS serait plutôt neutre.

La charge utile de référence est considérée à 25 tonnes pour un ensemble de PTAC de 40 tonnes, à 29 tonnes pour un ensemble 44 tonnes et à 38 tonnes pour un ensemble 60 tonnes,

<sup>5</sup> <https://www.akeri.se/sites/akeri.se/files/2019-10/Road%20map.pdf>

soit un gain de charge utile de +50 % par rapport au standard UE à l'international (40 tonnes de PTAC). Le gain en nombre de palettes est équivalent, celui en volume atteint +60 %.



Source: Administration routière suédoise (SRA)

Depuis une dizaine d'années, la Suède travaille aussi continuellement à l'augmentation des capacités de transport. Le département des véhicules de l'Agence suédoise des transports a élaboré une proposition d'augmenter la longueur et le PTAC des véhicules EMS. Avec le soutien de l'association des transporteurs, ses efforts ont débouché sur un accord gouvernemental en date du 1er juillet 2018, autorisant des ensembles de véhicules d'un poids total de 74 tonnes sur certaines parties du réseau routier. Le nouveau dispositif a pris le nom de EMS2.

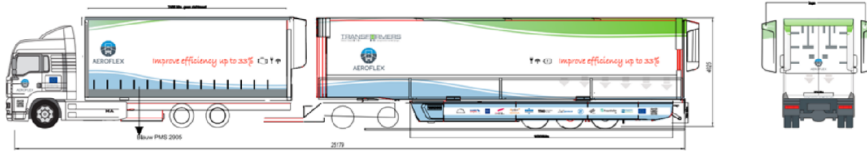
Le pays souligne souvent les bienfaits de ce type de dispositif, mettant en évidence les résultats d'études scientifiques selon lesquelles sur les véhicules de grande capacité, d'un poids de 74 à 90 tonnes et d'une longueur de 30 à 32 mètres, la consommation de diesel diminuerait de 20 % et le nombre de véhicules de 35 %<sup>6</sup> par rapport aux camions conventionnels et semi-remorques couramment utilisés en Europe continentale.

<sup>6</sup> Energigas Sverige. Statistik om fordonsgas. (<http://www.energigas.se/fakta-om-gas/fordons-gas-och-gasbilar/statistik-om-fordonsgas/>). [2018- 08-08].

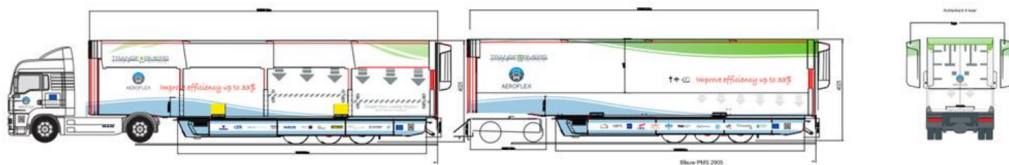


## Systemes modulaires europeens EMS et EMS2 <sup>7</sup>

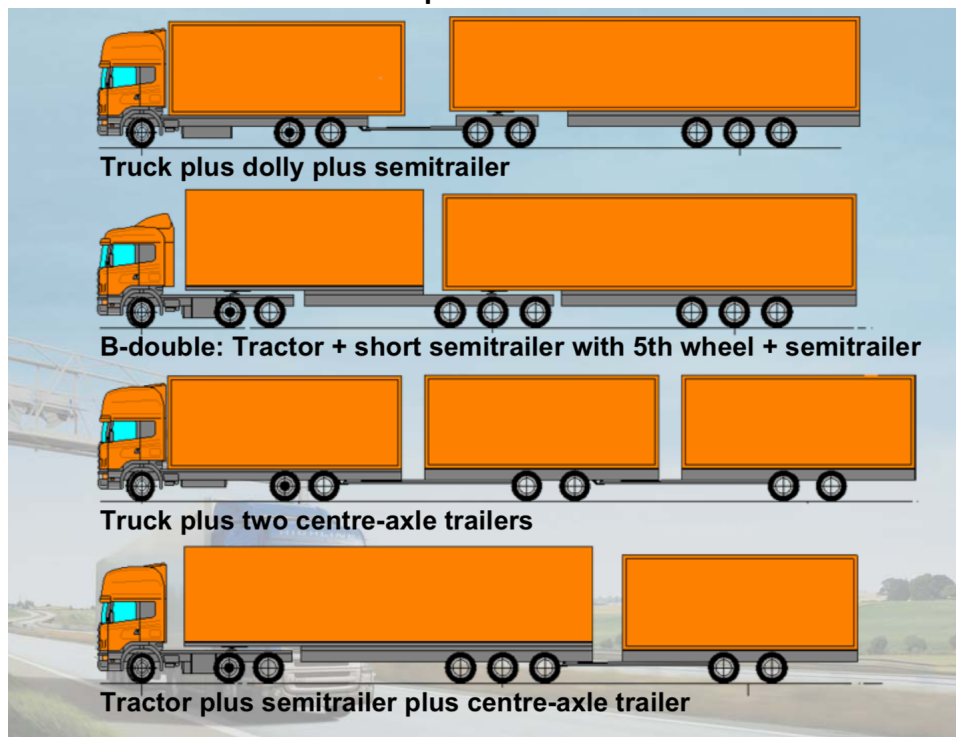
- **EMS1** (European Modular System) – 25.25 m and 60 t GCW



- **EMS2** (European Modular System) – 32 m and 74 t GCW



## Combinaisons possibles EMS et EMS2 <sup>8</sup>



Source: Swedish Road Administration (SRA)

<sup>7</sup> <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres08-04.pdf>

<sup>8</sup> <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres08-04.pdf>

### 1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN SUEDE

#### REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

##### *Régime suédois de sécurité sociale pour les salariés*

Le financement des assurances sociales suédoises repose sur une combinaison de cotisations patronales et d'impôts (locaux et nationaux). Il n'y a donc pas de cotisation sociale à proprement dite à la charge des salariés.

Les soins de santé sont essentiellement financés par des impôts locaux (prélevés par des régions). Complémentaire aux assurances sociales, l'assistance sociale est principalement financée par des impôts municipaux, prélevés en même temps que l'impôt régional.

La pension de vieillesse garantie (*garantipension*) et les prestations familiales sont entièrement financées par des impôts nationaux.

Les revenus sont également soumis à une cotisation au titre de l'assurance vieillesse (*allmän pensionsavgift*), mais cette cotisation est la plupart du temps entièrement compensée fiscalement pour les salariés par le biais d'une réduction d'impôt d'un montant équivalent à celui du prélèvement.

##### *Impôt sur le revenu*

L'impôt sur le revenu des personnes physiques en Suède est composé de deux éléments :

- Impôts locaux sur le revenu et frais d'inhumation
- Impôt national sur les hauts revenus

L'impôt sur le revenu local dépend de la municipalité de résidence du salarié. Il est lui-même composé de trois éléments : la part régionale, la part municipale et les frais d'inhumation.

Le taux (le total des deux premiers éléments) varie entre 28,98 % (dans la municipalité d'Osteraker) et 35,15 % (municipalité de Dorotea). La moyenne de la part locale calculée par l'administration fiscale est de 32,34 %. Dans la capitale Stockholm, le taux d'imposition est fixé en 2021 à 29,82 %.

Le taux moyen sera pris en compte pour le calcul du profil type.

Suivant la commune de résidence et la classe de revenu, une tranche variable (entre 14 000 SEK et 20 200 SEK par an, soit entre 1 400 € et 2 020 €) du revenu annuel est libre d'impôt.

Pour le cas d'un conducteur type, la tranche non imposée s'élève à 15 500 SEK/an (1 550 €/an) en 2021.

Collectés par les municipalités, des frais d'inhumation sont également ajoutés à l'impôt sur le revenu local. Son taux est de 0,065 %, valable pour l'ensemble des communes du pays.

La part nationale de l'impôt sur le revenu concerne uniquement les hauts revenus. En plus de l'impôt local, les hauts revenus sont imposés à hauteur de 20 % pour la partie du revenu dépassant 523 200 SEK/an (52 320 €/an).

Un certain nombre de crédits d'impôt sont également en vigueur en Suède, le plus important étant « le crédit d'impôt pour le revenu du travail ». En effet, il s'agit d'un crédit d'impôt pour des frais de transport et de bouche. Il est calculé selon le profil du travailleur et il est déduit du montant de l'impôt final à payer.

Pour un conducteur type, le montant du crédit d'impôt est estimé à près de 28 000 SEK/an (2 800 €/an).

Il est important de rappeler qu'il existe également une cotisation au titre de l'assurance vieillesse (*allman pensionavgift*) applicable sur le revenu annuel brut. Pour les travailleurs, cette cotisation est entièrement compensée par une réduction d'impôt, ce qui rend cette cotisation applicable pour les seuls revenus du capital.

#### Cotisations sociales en Suède

L'employeur s'acquitte des cotisations sociales sur tout salaire supérieur à 1 000 SEK par an. Les cotisations patronales sont versées sur la totalité de la rémunération.

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2021 et 2022	Employeur
Maladie - Maternité	3,55%
Vieillesse	10,21%
Survivants	0,60%
Assurance parentale	2,60%
Accidents du travail	0,20%
Chômage	2,64%
Cotisation générale ( <i>allman loneavgift</i> )	11,62%
<b>Total</b>	<b>31,42%</b>

Source: Skatteverket (Administration fiscale suédoise)

En Suède, la couverture chômage comporte 2 volets. L'assurance de base obligatoire (*grundförsäkring*), financée essentiellement par les cotisations des employeurs, prévoit une indemnité de base forfaitaire (*grundbelopp*). L'adhésion volontaire auprès d'une caisse

d'assurance chômage (a-kassa) permet de percevoir des indemnités de chômage proportionnelles aux revenus (inkomstrelaterad ersättning). Cette assurance volontaire est financée par des cotisations patronales ainsi que par les primes des adhérents.

La part salarié de la mutuelle obligatoire ainsi que les primes de l'assurance chômage supplémentaire souvent contractées dans la plupart des entreprises visitées représentent un coût supplémentaire de l'ordre de 5 % du salaire brut pour le salarié.

Pour les salariés de plus de 65 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de cotisation, la cotisation vieillesse est la seule cotisation patronale à verser. Il en va de même pour les salariés mineurs (16 et 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de cotisation) dont les revenus sont inférieurs à 25 000 SEK (2 500 €) par mois.

Les employeurs étrangers sans établissement stable en Suède ne sont pas soumis à la cotisation générale. Le total de leurs cotisations s'élève donc à 19,80 %.

Une cotisation moins élevée (19,73 %) est applicable pour les jeunes salariés (entre 18 ans et 22 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de cotisation) dont les revenus sont inférieurs à 25 000 SEK par mois.

### *Convention collective*

La convention collective applicable dans le secteur des transports s'appuie sur le Code du travail suédois et apporte quelques précisions sur les heures de travail et fixe les salaires minima pour les techniciens et les conducteurs. Les conducteurs routiers sont concernés par les précisions suivantes :

#### Travail pendant les heures incommodes

Les « heures incommodes » comprennent l'ensemble des heures de travail donnant lieu à une compensation financière de base ou qualifiée, qui s'ajoute au taux horaire de travail habituel.

Les « heures incommodes » donnant lieu à une compensation de base de 30,26 SEK :

- Travail entre minuit et 6h00, du lundi au vendredi,
- Travail entre 18h00 et minuit, du lundi au vendredi,
- Travail entre minuit et midi, le jour de la fête Midsommar (la Saint Jean-Baptiste, le solstice d'été),
- Travail entre minuit et midi, le 24 décembre et le 31 décembre, si la date ne tombe pas sur un samedi.

Les « heures incommodes » donnant lieu à une compensation qualifiée de 60,51 SEK :

- Travail le samedi,
- Travail entre midi et minuit, le jour de la fête Midsommar (la Saint Jean-Baptiste, le solstice d'été),
- Travail entre midi et minuit, le 24 décembre et le 31 décembre,
- Travail le dimanche et tout autre jour férié.

#### Salaire minimum conventionnel pour des conducteurs routiers

Les minima conventionnels dépendent de l'ancienneté dans la profession. Voici les montants en vigueur fin 2021 lors de la réalisation de la présente étude :

Débutant :

- Salaire minimum mensuel : 27 545,00 SEK
- Salaire minimum hebdomadaire : 6 332,18 SEK
- Taux horaire : 158,30 SEK

Ancienneté de 2 jusqu'à 4 ans :

- Salaire minimum mensuel : 27 655,00 SEK
- Salaire minimum hebdomadaire : 6 357,47 SEK
- Taux horaire : 158,94 SEK

Ancienneté de 4 jusqu'à 6 ans :

- Salaire minimum mensuel : 27 876,00 SEK
- Salaire minimum hebdomadaire : 6 408,27 SEK
- Taux horaire : 160,21 SEK

Ancienneté de 6 ans et plus :

- Salaire minimum mensuel : 27 908,00 SEK
- Salaire minimum hebdomadaire : 6 413,63 SEK
- Taux horaire : 160,39 SEK

Conforme à la convention collective en vigueur, valable 3 ans à compter de novembre 2020, les salaires des conducteurs ont augmenté de 2,28 % au 1<sup>er</sup> avril 2022.

En plus du salaire minimum, les conducteurs routiers reçoivent une prime conventionnelle fixe par heure travaillée :

- 2,00 SEK par heure de travail si leur ancienneté dans la profession est entre 0 et 4 ans
- 4,00 SEK par heure de travail si l'ancienneté dans la profession est de 4 ans et plus

Sur les fiches de paie, cette prime conventionnelle est souvent incluse dans le salaire fixe lorsque celui-ci dépasse le minimum conventionnel.

Le paiement mensuel du salaire est le plus répandu. Il doit être payé au plus tard le 25 du mois en cours. Si le 25 du mois tombe sur un dimanche ou un jour férié, la paie doit être disponible sur le compte du salarié au plus tard le dernier jour ouvrable avant le 25 du mois.

La fiche de paie doit être à la disposition du salarié au plus tard la veille du jour de versement du salaire.

Les fiches de paie doivent contenir des informations suivantes :

- le montant du salaire et la période de travail, le cas échéant, les informations sur les jours chômés et les congés payés,
- les retenues effectuées sur le salaire ou toute autre rémunération avec indication du montant et la description,
- le nombre de jours de congés payés obtenus lors de la période de paie, ainsi que des informations sur leur durée cumulée,

Pour les salariés ayant opté pour le paiement hebdomadaire, le calcul du salaire se fait de dimanche à samedi. La paie hebdomadaire peut être payée en espèces et doit intervenir au plus tard le jeudi suivant la semaine de travail.

#### *Indemnités de déplacement (Utlandstraktamenten)*

Pour les déplacements sur le territoire suédois, les indemnités de jour doivent couvrir les frais de bouche et d'autres besoins sur la route. Le montant maximum non soumis à l'impôt est de 240 SEK par jour.

Les indemnités de nuit doivent couvrir les frais d'hébergement. L'employeur peut prendre en charge l'intégralité des frais d'hébergement sur présentation de justificatif. En cas d'indemnisation forfaitaire, le montant maximum non soumis à l'impôt auquel le salarié a droit est de 120 SEK par nuit. Pour avoir droit à des indemnités, le déplacement doit être à plus de 50 km du lieu de résidence ou du lieu de travail du salarié.

Pour les déplacements à l'étranger, chaque salarié a droit à une indemnité journalière minimale (hors hébergement), non soumise à l'impôt, selon le tableau suivant :

**Montant des indemnités de déplacement journalières hors hébergement - Suède 2021**

<b>Pays</b>	<b>SEK</b>	<b>EURO</b>
Albanie	240	24 €
Allemagne	635	64 €
Autriche	601	60 €
Biélorussie	240	24 €
Belgique	719	72 €
Bulgarie	350	35 €
Chypre	579	58 €
Croatie	415	42 €
Danemark	983	98 €
Espagne	590	59 €
Estonie	478	48 €
Finlande	735	74 €
France	775	78 €
Grèce	609	61 €
Hongrie	364	36 €
Irlande	700	70 €
Islande	672	67 €
Italie	634	63 €
Lettonie	512	51 €
Lituanie	382	38 €
Luxembourg	734	73 €
Malte	505	51 €
Norvège	826	83 €
Pays-Bas	654	65 €
Pologne	395	40 €
Portugal	456	46 €
Roumanie	310	31 €
Royaume-Uni	692	69 €
Slovaquie	515	52 €
Slovénie	505	51 €
Suisse	977	98 €
Tchéquie	400	40 €
Turquie	240	24 €

Source: Skatteverket (Administration fiscale suédoise)

Les indemnités d'hébergement suivent les mêmes règles que pour les déplacements en Suède. Dans le cas des conducteurs routiers, on ajoute souvent l'indemnité d'hébergement forfaitaire non imposable de 120 SEK à l'indemnité journalière, sauf dans le cas du repos hebdomadaire qui doit être pris en dehors de la cabine.

## FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Impôt sur les sociétés (Bolagsskatt)*

Dans un souci de préserver la compétitivité économique du pays, les réformes fiscales successives (en 1991 et au début des années 2000) ont poursuivi de manière constante un objectif de réduction des taux et d'élargissement de l'assiette fiscale, en particulier pour les entreprises. Le taux de l'impôt sur les sociétés (IS) a ainsi été progressivement ramené à 20,6 %, soit un niveau proche de celui de la moyenne européenne, et les niches largement éliminées.

<b>Historique de l'impôt sur les sociétés en Suède</b>	
Depuis le 01/01/2021	20,6 %
Entre le 01/01/2019 et le 31/12/2020	21,4 %
Entre le 01/01/2013 et le 31/12/2018	22,0 %
Entre le 01/01/2009 et le 31/12/2012	26,3 %
Entre le 01/01/1998 et le 31/12/2008	28,0 %

### *T.V.A.*

Le taux standard de la TVA en vigueur en Suède est fixé à 25 % et s'applique à la majorité des biens et services.

Un taux réduit de 12 % est valable sur certains produits et services comme les produits alimentaires de base, les boissons non-alcoolisées, les réparations mineures de vélos, l'habillement, l'hébergement en hôtel, la restauration, les antiquités et les objets de collection.

Un autre taux super-réduit de 6 % s'applique sur le transport de passagers, les livres, les journaux, les événements sportifs et culturels ainsi que l'usage des installations sportives.

Certains biens tels que les médicaments, la presse des organisations à but non lucratif, le transport de passagers intracommunautaire ou international ne sont pas soumis à la TVA.



### Taxe sur les véhicules à moteur (Fordonsskatt)<sup>9</sup>

La taxe porte uniquement sur les véhicules à moteur. Son montant est déterminé suivant un calcul basé sur la classe d'émissions du véhicule et son poids total. Selon les calculs du CNR, la taxe s'élève à 556 €/an pour un véhicule type, tracteur ou porteur, classe d'émission Euro VI.

Une exception est pourtant prévue dans la loi pour les semi-remorques. Celles-ci sont taxées à un taux forfaitaire de 373,24 €/an, ce qui augmente le montant annuel à 929 €/an pour un ensemble EMS, de type porteur-remorque, classe Euro VI.

### Péages

L'Eurovignette s'applique à l'ensemble des voies rapides et autoroutes suédoises payantes pour les véhicules de 12 tonnes et plus.

#### Tarifs Eurovignette du 01/01/2021 jusqu'au 31/12/2023<sup>10</sup>

##### Tarif annuel

Classe d'émissions	1–3 essieux	4 essieux ou plus
Euro 0	1.407,00	2.359,00
Euro 1	1.223,00	2.042,00
Euro 2	1.065,00	1.776,00
Euro 3	926,00	1.543,00
Euro 4	842,00	1.404,00
Euro 5	796,00	1.327,00
Euro 6 ou moins polluants	750,00	1.250,00

##### Tarif mensuel

Classe d'émissions	1–3 essieux	4 essieux ou plus
Euro 0	140,00	235,00
Euro 1	122,00	204,00
Euro 2	106,00	177,00
Euro 3	92,00	154,00
Euro 4	84,00	140,00
Euro 5	79,00	132,00
Euro 6 ou moins polluants	75,00	125,00

<sup>9</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsskatt/>

<sup>10</sup> <https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

### Tarif hebdomadaire

Classe d'émissions	1–3 essieux	4 essieux ou plus
Euro 0	37,00	62,00
Euro 1	32,00	54,00
Euro 2	28,00	47,00
Euro 3	24,00	41,00
Euro 4	22,00	37,00
Euro 5	21,00	35,00
Euro 6 ou moins polluants	20,00	33,00

### Tarif journalier

Classe d'émissions	1–3 essieux	4 essieux ou plus
Euro 0	12,00	12,00
Euro 1	12,00	12,00
Euro 2	12,00	12,00
Euro 3	12,00	12,00
Euro 4	12,00	12,00
Euro 5	12,00	12,00
Euro 6 ou moins polluants	12,00	12,00

En plus de l'Eurovignette, trois ouvrages d'art sont soumis à une tarification spéciale. Pour un poids lourd de 3,5 tonnes et plus, il faut acquitter un droit de passage :

- De 11 SEK pour le pont de Motala
- De 20 SEK pour le pont de Sundvall
- De 4 SEK pour le pont de Skurubron (à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2023)

Une « taxe de congestion routière » est également prélevée pour toute entrée et sortie dans les villes de Stockholm et de Göteborg. Le montant de la taxe est différent selon l'heure d'entrée et de sortie dans ces deux agglomérations. Le montant journalier maximal est de 60 SEK/jour pour Göteborg et de 135 SEK/jour pour Stockholm.

### *Droits d'accises sur le gazole professionnel*

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Suède a mis en place un système de droits d'accises, en respectant le minimum communautaire de 33 €/hl.

En effet, la taxation des produits énergétiques se repose sur deux éléments, les droits d'accises et la taxe CO2. La Suède a également obtenu en 1990 une autorisation de la part de la Commission européenne pour appliquer une taxation des carburants par niveau de pollution. La taxation du diesel selon 3 classes environnementales n'est cependant plus utile étant donné que la quasi-totalité de ce type de carburant actuellement disponible dans le pays appartient à la classe 1, la moins taxée.

En décembre 2021, lors des enquêtes sur place, les droits d'accises sur le gasoil étaient de 247,80 SEK par hectolitre (24,78€/hl), auxquels s'ajoute la taxe carbone de 226,20 SEK/hl (22,6 €/hl), soit un total de 47,4 €/hl.

Afin de lutter contre l'inflation, le montant total des droits d'accises a été revu à la baisse à 440,03 SEK/hl en octobre 2022 avant de descendre à 407,30 SEK/hl début 2023. Malgré ces efforts, la Suède demeure un des pays où les carburants sont parmi les plus chers en Europe. Les coûts de transport et de raffinerie expliqueraient en grande partie cet écart de prix.

Il n'y a pas de mécanisme de récupération partielle des droits d'accises en Suède.

## 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL SUEDOIS 60 TONNES, DE TYPE EMS, A L'INTERNATIONAL

Cette partie présente les conditions économiques et sociales valables fin 2021, période de réalisation de cette étude sur le TRM suédois. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM et sur les retours des experts avec lesquels il collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM suédois à l'international et de souligner ses principales spécificités. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers suédois.

Il est important de noter que le véhicule type choisi pour représenter les conditions et coûts d'exploitation du pavillon suédois est un porteur-dolly-semi-remorque de 60 tonnes, de type EMS. Ce type de véhicule est utilisé par plus de 90 % des entreprises rencontrées en Suède.

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

### 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 15 entreprises suédoises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, 4 entreprises ont déclaré avoir une activité principale d'organisateur des transports sans avoir leur propre flotte ou conducteurs. 10 entreprises ont une activité de TRM et une dernière est en phase de restructuration de son activité mais ayant toujours du matériel roulant et des conducteurs. Les 11 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de véhicules- moteur	Nb de semi-remorques et de remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	20	20	FR, SE, NO, DK, DE	40	34 000 000 €
Entreprise 2	350	350	SE, NO, DK	45	11 000 000 €
Entreprise 3	26	20	SE, NL, DE, BE	20	4 000 000 €
Entreprise 4	11	11	DE, Benelux	18	9 500 000 €
Entreprise 5	55	95	NO, SE, DE	68	15 700 000 €
Entreprise 6	14	16	FR, CH, AT, IT	20	2 400 000 €
Entreprise 7	105	130	Benelux, FR, DE	150	28 000 000 €
Entreprise 8	150	na	NO, DK, DE	200	35 000 000 €
Entreprise 9	49	na	SE, NO, DK	65	6 800 000 €
Entreprise 10	35	na	NO, DE, AT	25	8 000 000 €
Entreprise 11	252	34	ES, IT, NO, DK	200	56 000 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM ayant une forte composante internationale. La plupart des entreprises rencontrées ont du matériel adapté aux marchés scandinaves. Elles font souvent appel à des sous-traitants étrangers pour des trajets en dehors de leur zone d'expertise.

Étant donné la spécificité du marché et du matériel roulant (EMS), le profil type pour le TRM suédois ne permet pas la comparaison directe avec la plupart des pavillons européens. Il pourrait cependant faire l'objet d'une comparaison avec les pavillons norvégien, danois ou finlandais qui bénéficient de la même réglementation spécifique.

#### MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Suède, les entreprises de transport ont souvent des véhicules adaptés aux marchés scandinaves, c'est-à-dire des véhicules de type EMS1 et EMS2 comme expliqué dans les précédentes parties de ce rapport. En ce qui concerne les entreprises ayant une forte composante d'activités internationales, elles disposent du matériel EMS1 pouvant librement circuler en Norvège et au Danemark. D'ailleurs, il faut noter que les entreprises interrogées par le CNR considèrent ces deux marchés comme des marchés « domestiques », en raison du partage des mêmes spécificités. Lors des enquêtes, aucune entreprise suédoise rencontrée n'a déclaré avoir une activité en Finlande.

Ainsi, une grande partie de la flotte étudiée est composée de porteurs et de semi-remorques attachées à l'aide d'une dolly, pour une longueur totale de 25,25 mètres.

Si on ne prend pas en compte les valeurs extrêmes, le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 140 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 128 000 km par an et par véhicule. Il est tout de même important de signaler que certaines entreprises arrivent à faire rouler leurs véhicules jusqu'à 200 000 km par an, mais il s'agit d'une activité intense, très spécifique, qui ne rentre pas dans le cadre de cette analyse.

Le nombre de jours d'exploitation retenu d'un véhicule est estimé à 221 jours.

La durée de conservation des porteurs est autour de 7 ans. Pourtant, certaines sociétés déclarent être en phase de changement de stratégie d'acquisition des véhicules en remplaçant les contrats de crédit-bail classiques par des contrats de location financière. Ceci leur permettrait de renouveler leur flotte de tracteurs tous les 3 ans.

La durée de conservation des semi-remorques dépasse souvent les 10 ans. Pour le profil type, le CNR retiendra une durée moyenne de 11 ans pour les remorques.

Le ratio porteur/semi-remorque est proche de 1 pour plus de la moitié des entreprises enquêtées. Pour d'autres qui ont également une activité de location de remorques, les données obtenues ne permettent pas de calculer ce ratio.

## MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix d'acquisition d'un porteur Euro VI compatible avec les normes EMS, constaté lors des entretiens auprès des transporteurs suédois, se situe entre 97 000 € et 120 000 €. Le prix retenu pour cette étude sera de 115 000 €. A ce prix, il faut souvent ajouter le prix de la dolly qui sert à attacher la semi-remorque. Celui-ci est évalué à près de 7 000 €.

Le prix d'acquisition d'une semi-remorque varie entre 30 000 € et 44 000 €.

Le coût total d'acquisition d'un ensemble type se situe donc à près de 158 000 €. Il est pourtant important de noter que certains véhicules avec des équipements spéciaux, prévus pour des expéditions d'hiver dans le nord du pays peuvent dépasser le prix de 200 000 €.

La pratique, la plus répandue, de financement de véhicules en Suède est celle de contrats de crédit-bail de 60 mois avec un premier loyer se situant majoritairement à 20 % du prix du véhicule et une option d'achat à un prix symbolique en fin de contrat. Le taux d'intérêt moyen observé en 2021 est de 2 % pour ce type de financement.

## CARBURANT

La consommation de carburant pour ce type d'ensemble varie entre 28 L/100km et 37 L/100km. La moyenne est estimée à 34,5 L/100 km, dépendant fortement du poids du véhicule et de la géographie de la région traversée. Pour les trajets vers le nord de la Norvège, la consommation pourrait régulièrement dépasser les 40 litres aux 100 kilomètres tandis que la consommation lors des trajets vers la Danemark pourrait baisser à 27 litres aux 100 kilomètres.

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2021 est de 1,3429 € par litre à la pompe pour la Suède, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. Seuls 30% des entreprises rencontrées ont une cuve qui leur permet de s'approvisionner à hauteur de 50-60 % de leur besoin annuel avec une remise de près de 8 %. Pour le reste, la négociation avec les fournisseurs de carburant leur permet de faire près de 6,5 % d'économies par rapport au prix à la pompe. Les entreprises déclarent s'approvisionner en carburant en Suède à hauteur de 95 %, sauf lors de quelques trajets vers le nord de la Norvège ou en Allemagne.

Selon le panier d'achat de carburant cuve/pompe calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises et les remises potentielles, le prix d'un litre de carburant revient à 1,2451€, moyenne 2021.

## ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour le pavillon suédois est difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différenciés, annoncés par les entreprises visitées.

Il oscille entre 4 200 € et 8 600 € par an pour le seul porteur. Il varie entre 800 € et 1 000 € pour la semi-remorque. L'écart s'explique souvent par l'existence d'un atelier intégré au sein de l'entreprise de TRM. Dans d'autres cas, certains constructeurs offrent des contrats d'entretien à des prix préférentiels ou même gratuits pendant les deux premières années suivant l'acquisition du véhicule.

A dire d'expert, le coût de l'entretien retenu pour le porteur en 2021 sera de 7 100 € et celui de la semi-remorque 800 € par an.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 3 000 € et 8 400 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les calculs réalisés par le CNR donnent un résultat entre 5 800 € et 6 150 € par an et par ensemble. À dire d'expert, ce montant semble pourtant incompatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel, plutôt homogène sur le marché européen. Ainsi, par souci d'harmonisation avec les autres pays scandinaves et à dire d'expert, le montant annuel de 8 000 € par véhicule sera retenu pour l'ensemble de l'étude. Ce montant s'approche le plus possible des données transmises par les entreprises suédoises structurées ayant un système de calcul de coûts en interne.

A noter que certains dirigeants d'entreprises déclarent considérer avec prudence les contrats de pneumatiques proposés par les grandes marques de pneumatiques au coût kilométrique compris entre 8 et 10 centimes. Les transporteurs rencontrés estiment que le seuil de rentabilité de ce type de service se situe aux alentours de 7 centimes d'euro par kilomètre.

## PEAGES

Le coût de l'Eurovignette est de 1 250 € par an et par véhicule pour les trajets en Suède et au Danemark. A ce montant, il faut ajouter le coût des éventuels péages en Norvège et le coût des 3 ponts suédois, le coût du pont d'Oresund (pour le Danemark) et le coût de ferries pour des traversées principalement vers le nord du Danemark et l'Allemagne.

Ce poste dépend donc fortement du marché et de la longueur du trajet réalisé en Norvège.

Selon les entretiens réalisés en Suède, le coût annuel des péages en dehors de la Suède et des ouvrages d'art se situe dans une fourchette entre 4 800 € et 9 000 € par an et par véhicule en plus du coût de l'Eurovignette.

Pour le profil type retenu, le CNR estime le coût total annuel à 7 800 € pour le pavillon suédois.

## ASSURANCES

Le coût de l'assurance pour un ensemble complet en Suède est compris entre 3 000 € et 4 200 € avec une concentration autour de 4 000 €, montant qui sera retenu pour le profil type.

## TAXE A L'ESSIEU

La taxe sur les véhicules est de 929 € par an et par ensemble comme expliqué précédemment.

## COUTS DE STRUCTURE

Les données collectées auprès des entreprises suédoises permettent d'estimer ce poste à 12 % du coût total.

## 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Suède ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière avec la Norvège. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat suédois, ont été interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat suédois affecté à l'international.

### CONDITIONS D'EMPLOI ET RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI sans période d'essai.

Les conducteurs suédois ont droit à 25 jours ouvrés de congés payés minimum pouvant s'étendre jusqu'à 28 jours pour certains cas, notamment pour les conducteurs ayant une ancienneté importante d'au moins 6 ans dans le métier. Les entreprises utilisent l'octroi de jours supplémentaires de congés payés pour fidéliser leurs conducteurs.

Les congés sont pris majoritairement en été, le plus souvent en juillet. L'employeur doit permettre à son salarié de pouvoir poser 4 semaines consécutives de congés payés pendant la période estivale (juin-août).

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 206 jours par an, soit près de 42 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 90 000 km et 125 000 km par an. Pour le profil type, compatibles avec le



témoignage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 108 000 km par an et par conducteur.

Les salaires des conducteurs suédois travaillant à l'international et à destination des villes difficiles d'accès dans le nord du pays sont souvent au-dessus des minimas conventionnels. Selon leur profil et les résultats de l'entreprise, ils reçoivent souvent entre 5 000 et 12 000 SEK de prime individuelle en fin d'année.

Dans la plupart des cas, le planning type pour un conducteur suédois inclurait un retour à la base deux à trois fois dans la semaine. Le profil type international retenu fait état d'un mois effectif de travail avec 5 découchers en Norvège et 2 découchers au Danemark ainsi que 13 jours de travail en Suède.

A dire d'expert, le ratio conducteur/véhicule moteur issu des entretiens en entreprises est estimé à 1,19.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT SUEDOIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Suède - 2021					
Caractéristiques		- Profil valable fin 2021 - Conducteur travaillant 40% de son temps à l'international, en particulier dans les pays limitrophes, notamment en Norvège et au Danemark. - Tournées internationales peu fréquentes. Au total 5 nuitées en Norvège et 2 nuitées au Danemark et 13 jours d'indemnités de jour en Suède pour un mois de travail effectif. - Congés payés de 28 jours, pour un conducteur ayant 12 ans d'ancienneté en moyenne. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe plus élevé que le minimum conventionnel, complété par des indemnités de déplacement représentatives de la réalité et des primes individuelles.			
Kilométrage annuel réalisé		108 000 km			
Nombre de jours de travail par an		206			
Nombre de semaines d'activité par an		42			
Nombre d'heures de conduite par an		1 610			
Recomposition du coût d'un conducteur type suédois en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>3 625,59 €</b>	<b>Salaire Brut</b>	€/mois	<b>3 625,59 €</b>
Salaire brut fixe	€/mois	3 450,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	3 450,00 €
Prime pour heures incommodes - 1	€/mois	60,52 €	Prime pour heures incommodes - 1	€/mois	60,52 €
Prime pour heures incommodes - 2	€/mois	48,41 €	Prime pour heures incommodes - 2	€/mois	48,41 €
Prime annuelle mensualisée	€/mois	66,67 €	Prime annuelle mensualisée	€/mois	66,67 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>31,42%</b>	<b>1 139,16 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>5,00%</b>	<b>181,28 €</b>
Maladie - Maternité	3,55%	128,71 €	Prime assurance chômage et mutuelle	5,00%	181,28 €
Vieillesse	10,21%	370,17 €			
Survivants	0,60%	21,75 €			
Assurance parentale	2,60%	94,27 €			
Accidents du travail	0,20%	7,25 €			
Chômage	2,64%	95,72 €			
Cotisation générale	11,62%	421,29 €			
			<b>Salaire après cotisations</b>		<b>3 444,31 €</b>
			Impôt sur le revenu après déductions		1 093,67 €
<b>Salaire brut chargé</b>		<b>4 764,76 €</b>	<b>Salaire net après cotisations et impôt</b>		<b>2 350,65 €</b>
<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10 mois dans l'année)</b>		<b>1 005,60 €</b>	<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10 mois dans l'année)</b>		<b>1 005,60 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>		<b>5 770,36 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>		<b>3 356,25 €</b>
Recomposition du coût annuel d'un conducteur suédois en 2021					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		43 507,14 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		43 507,14 €
Cotisations employeur * 12 mois		13 669,94 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		15 299,37 €
Indemnités * 10 mois		9 746,58 €	Indemnités * 10 mois		9 746,58 €
<b>Coût total annuel</b>		<b>66 923,66 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>		<b>37 954,35 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>		<b>41,57 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>		<b>3 162,86 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>		<b>0,62 €</b>			

Source : études CNR Europe

Fin 2021, le coût annuel du conducteur suédois calculé par le CNR est de 66 924 €, soit 41,57 € par heure de conduite ou 0,62 € par kilomètre. Le net pour le conducteur est de 37 954 €/an.

## 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

<b>Conditions et coûts d'exploitation, pour un ensemble articulé de norme EMS de 60 tonnes exploité à l'international, conditions 2021</b>		
	unité	<b>Suède Simulation</b>
Kilométrage annuel du véhicule	km	128 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	221
Ratio semi-remorque/tracteur		1,00
Coût d'un conducteur (fin 2021)	€/an	66 924
Ratio conducteur/tracteur		1,190
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	18 402
Consommation moyenne aux 100 km	litres	34,5
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	1,2451
Coût annuel du carburant	€/an	54 985
Entretien-réparations	€/an	7 900
Pneumatiques	€/an	8 000
Péages et vignette	€/an	7 800
Assurance (véhicule)	€/an	4 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	929
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>	<b>€/an</b>	<b>181 655</b>
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,419
Coûts de structure	€/an	24 771
<b>Synthèse - coût de revient complet</b>	<b>€/an</b>	<b>206 426</b>
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,61

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un ensemble articulé suédois de norme EMS de 60 tonnes affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,42 €. En y ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 12 % du coût total, le coût complet monte à 206 426 €, soit 1,61 € au kilomètre fin 2021. La simulation du CNR est conforme avec les déclarations des entreprises suédoises qui estiment le coût complet d'un ensemble EMS1 à près de 200 000 €/an.

Pour faciliter d'éventuelles comparaisons en Europe, il peut être considéré une charge utile de référence d'un EMS1 est de 38 tonnes, contre 25 pour un ensemble au standard UE international (PTAC de 40 tonnes), soit un gain de charge utile de +50 %.



### 3. BIBLIOGRAPHIE

#### Sources institutionnelles

Eurostat :

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Commission européenne :

<https://education.ec.europa.eu/study-in-europe/countries/sweden>

Gouvernement suédois :

<https://www.government.se/press-releases/2020/07/more-than-sek-600-million-to-swedish-infrastructure/>

Ministère des affaires rurales et des infrastructures :

<https://www.government.se/government-of-sweden/ministry-of-infrastructure/>

Agence suédoise des transports :

<https://transportstyrelsen.se/en/road/Commercial-transport/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsskatt>

Administration suédoise des transports :

<https://www.trafa.se/en/about-transport-analysis/our-organisation/>

Administration fiscale suédoise :

<https://www.skatteverket.se/>

#### Organisations professionnelles

Sveriges Akeriforetag

<https://www.akeri.se/sv/swedish-association-road-transport-companies>

## Autres sources

<https://www.faq-logistique.com/TL&A-Focus-Feuillet-Environnement-Systemes-Modulaires-Europeens.htm>

[https://www.fcba.fr/wp-content/uploads/2020/11/FCBAINFO\\_2020\\_15\\_Vincent-Morillon\\_note-de-synthese-Copacel-septembre-2019.pdf](https://www.fcba.fr/wp-content/uploads/2020/11/FCBAINFO_2020_15_Vincent-Morillon_note-de-synthese-Copacel-septembre-2019.pdf)

<http://www.energigas.se/fakta-om-gas/fordons-gas-och-gasbilar/statistik-om-fordonsgas/>

<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres08-04.pdf>

[https://www.researchgate.net/figure/EMS-vehicle-combination-1-The-Dolly-chassis-is-essentially-a-trailer-vehicle-used-as-a\\_fig3\\_334774605](https://www.researchgate.net/figure/EMS-vehicle-combination-1-The-Dolly-chassis-is-essentially-a-trailer-vehicle-used-as-a_fig3_334774605)

<https://www.eurovignettes.eu/portal/fr/tariffs/tariffs?reset=true>

<https://www.av.se/globalassets/filer/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/avtal-utstationering/avtal-kollektiv-avseende-utstationerade-arbetstagare-transportarbete.pdf>