

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

CEPR

**TABLE
RONDE
72**

LE TRANSPORT
INTERNATIONAL PAR
AUTOCAR

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

PARIS 1987

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

**RAPPORT DE LA
SOIXANTE-DOUZIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

**tenue à Paris les 26 et 27 mars 1987
sur le thème:**

**LE TRANSPORT
INTERNATIONAL
PAR AUTOCAR**

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS [CEMT]

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports de 19 pays européens¹. Les travaux du Conseil des Ministres sont préparés par un Comité des Suppléants.

La Conférence a pour objectifs :

- a) de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale;
- b) de coordonner et de promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

Parmi les grands problèmes couramment étudiés on peut citer : la politique des transports ; la situation financière et l'organisation des chemins de fer et des transports routiers ; les problèmes de la navigation intérieure et des transports combinés ; le développement des grandes voies de communication européennes ; les problèmes relatifs aux déplacements en milieu urbain ; la prévention des accidents de la route et l'uniformisation, sur le plan européen, des règles de la circulation et de la signalisation routières ; l'évolution du trafic et les prévisions de son développement à long terme.

En outre, la CEMT organise des Tables Rondes et des Symposiums. Les résultats des travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants afin que celui-ci puisse élaborer des propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

La CEMT est dotée d'un Centre de Documentation automatisée sur l'économie des transports.

Le Secrétariat est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) qui assure la diffusion de ses publications.

1. Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie. (Pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon.)

Also available in English under the title:

INTERNATIONAL COACH TRANSPORT

© CEMT, 1987

La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

TABLE DES MATIERES

LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR

L'ITALIE

G. Bacchereti	5
---------------------	---

LES PAYS-BAS

H.B. Blommers et H.E. Runia	41
-----------------------------------	----

LA SUEDE

A. Ljungberg	69
--------------------	----

SYNTHESE DE LA DISCUSSION

Débat de la Table Ronde sur les rapports	103
--	-----

LISTE DES PARTICIPANTS	114
------------------------------	-----

CEMT : CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

Prochaines publications	118
-------------------------------	-----

Également disponible

QUEL AVENIR POUR LES UNIVERSITÉS ? (avril 1987)

(91 87 02 2) ISBN 92-64-22922-1 130 pages F90.00 £9.00 US\$18.00 DM40.00

LA FORMATION APRÈS LA SCOLARITÉ OBLIGATOIRE (août 1985)

(91 85 03 2) ISBN 92-64-22742-3 146 pages F80.00 £8.00 US\$16.00 DM35.00

ENSEIGNEMENT DANS LA SOCIÉTÉ MODERNE (juillet 1985)

(91 85 02 2) ISBN 92-64-22739-3 124 pages F70.00 £7.00 US\$14.00 DM31.00

INDUSTRIE ET UNIVERSITÉ. Nouvelles formes de coopération et de communication (octobre 1984)

(92 84 04 2) ISBN 92-64-22607-9 80 pages F35.00 £3.50 US\$7.00 DM16.00

LES POLITIQUES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR DES ANNÉES 80 (juillet 1983)

(91 83 03 2) ISBN 92-64-22448-3 302 pages F95.00 £9.50 US\$19.00 DM43.00

Prix de vente au public dans la librairie du Siège de l'OCDE.

LE CATALOGUE DES PUBLICATIONS et ses suppléments seront envoyés gratuitement sur demande adressée à l'OCDE, soit au Service des Publications, Division des Ventes et Distribution, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, soit au dépositaire des publications de l'OCDE de votre pays.

-- L'ITALIE --

Dott.Ing. G. BACCHERETI
SELDA e.d.p. trasporti/turismo
FIRENZE

LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR ENTRE L'ITALIE
ET LES AUTRES PAYS EUROPEENS

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	8
1. CARACTERISTIQUES DE L'OFFRE ET PRINCIPALES DONNEES DU TRAFIC	8
1.1. Typologies des services.....	8
1.2. Services réguliers.....	9
1.3. Navettes.....	12
1.4. Services occasionnels.....	14
2. CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE.....	16
2.1. Segments couverts du marché.....	16
2.2. Caractéristiques de la demande de tourisme "outgoing"	17
2.3. Caractéristiques de la demande de tourisme "incoming".....	18
2.4. Caractère saisonnier.....	18
2.5. Tendances et demande potentielle.....	19
3. STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT DES VENTES.....	19
3.1. Amélioration de la qualité du transport.....	19
3.2. Stratégies d'organisation.....	20
3.3. "Packages" touristiques.....	21
3.4. Politiques tarifaires.....	22
3.5. Publicité.....	23
4. CONCURRENCE VIS-A-VIS DES AUTRES MODES DE TRANSPORT.....	23
4.1. Les facteurs de décision.....	23
4.2. Prix.....	24
4.3. Temps de voyage.....	26
4.4. Souplesse, existence de services ad hoc.....	27

4.5.	Confort.....	28
4.6.	Fiabilité.....	28
4.7.	Image, facteurs psychologiques.....	28
5.	LES TRAFICS INDUITS.....	29
5.1.	L'autocar dans le contexte des activités d'accueil en Italie.....	29
5.2.	Les transports locaux induits.....	30
6.	REGLEMENTATION DES SERVICES -- OBSTACLES NORMATIFS ET PRATIQUES AU DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE.....	30
6.1.	La réglementation actuelle.....	30
6.2.	Degré de réalisation de l'harmonisation des normes. Lignes de tendance.....	32
6.3.	Discipline de l'accès à la profession.....	33
6.4.	Difficultés au passage des frontières, et pendant la traversée de pays étrangers.....	34
6.5.	Autres obstacles.....	35
7.	COUTS -- RESUME DES DONNEES STATISTIQUES.....	35
7.1.	Les coûts d'exploitation.....	35
7.2.	Résumé des données statistiques.....	37

AVANT-PROPOS

Le rapport se propose d'offrir un tableau synthétique des transports internationaux de voyageurs, par autocar, entre l'Italie et les autres pays européens :

- Des caractéristiques de la demande et de l'offre ;
- Des stratégies de développement ;
- De la concurrence vis-à-vis des autres modes de transport ;
- Des activités économiques induites ;
- De la réglementation ;
- Des coûts.

Les données chiffrées (statistiques du trafic, etc.) disponibles auprès des sources officielles en Italie sont actuellement peu nombreuses et fragmentaires. C'est pourquoi nous avons essayé de combler les vides au moyen d'une recherche statistique et d'opinion sur un échantillon significatif d'entreprises italiennes exploitant des transports internationaux de voyageurs par autocar.

1. CARACTERISTIQUES DE L'OFFRE ET PRINCIPALES DONNEES DU TRAFIC

1.1. Typologies des services

D'après les Règlements de la CEE, les services internationaux se divisent en trois catégories principales :

- Services réguliers (lignes) : qui assurent le transport de voyageurs effectué avec une fréquence et sur un itinéraire déterminés et qui peuvent prendre en charge et déposer les voyageurs aux points d'arrêt préalablement établis. Ces services sont exécutés sous le couvert d'une autorisation qui détermine aussi la période d'exploitation, les horaires, les tarifs, le matériel à mettre en service et, le cas échéant, les conditions particulières ;
- Services de navette : pour le transport de personnes groupées auparavant au même point de départ jusqu'au même point de destination avec voyages répétés.

Chaque groupe est ramené au lieu de départ. Le service comporte, en général, l'hébergement du groupe sur le lieu de destination et doit aussi remplir des conditions à l'égard des itinéraires, durée du séjour, etc. Le dernier voyage aller et le premier retour (ou le premier voyage aller et le dernier retour) sont à vide ;

-- Services occasionnels, qui comprennent :

- a) Les circuits à portes fermées (le même véhicule transporte le long de tout le parcours, le même groupe et le reconduit au lieu de départ) ;
- b) Les services avec voyage retour à vide ;
- c) Tous les autres.

1.2. Services réguliers

En 1985, les services réguliers entre l'Italie et les autres pays, sauf ceux pour la République de San Marino, étaient de 163, exploités par 71 entreprises italiennes et/ou étrangères. En 1986, leur nombre augmentera car on prévoit l'accueil au moins d'une partie des demandes (54) actuellement en cours d'instruction.

On ne considère pas, pour les buts du présent rapport, les lignes pour San Marino (42) parce qu'elles ont un caractère de transport local entre des zones bien intégrées au point de vue économique.

Le tableau 1 montre la répartition par pays de destination, par zones de départ en Italie et selon l'appartenance à l'un des types suivants :

- a) Lignes avec prise en charge de voyageurs de et vers l'Italie, dont :
 - a.1. Sans trafic frontalier ;
 - a.2. Avec trafic frontalier (même partiellement), entendant par trafic frontalier les courts déplacements journaliers pour travail, affaires, achats ;
- b) Lignes avec caractéristiques de tour à portes fermées : les voyageurs sont pris en charge et déposés seulement en Italie.

Les lignes vers la Suède et la Norvège sont indiquées entre parenthèses car il s'agit de ramifications de la ligne pour la Finlande.

En cas de lignes qui intéressent plusieurs Etats étrangers, aussi avec prise en charge et décharge de voyageurs, on a indiqué comme destination seulement le pays où est la tête

de ligne. Pour cela, quelques Etats sont intéressés par un plus grand nombre de services.

La division en classes de longueur est la suivante :

-- Lignes de plus de 1 500 km :	9 (5.5 pour cent)
-- " de 501 à 1 500 km :	40 (24.5 pour cent)
-- " de 151 à 500 km :	67 (41.5 pour cent)
-- " de 51 à 150 km :	28 (17.2 pour cent)
-- " de moins de 50 km :	19 (11.7 pour cent)

Il n'y a pas de données officielles sur l'exploitation et le trafic, même s'il semble que le Ministère des Transports Italien (qui publia les données statistiques jusqu'à 1967) ait l'intention de recommencer à recueillir ces données dès 1986.

Tableau 1
SERVICES REGULIERS

Destination	Zone de départ en Italie			Type			Total
	Nord	Centre	Sud Iles	a.1.	a.2.	b	
France	16	-	1	9	3	5	17
Espagne	1	1	-	2	-	-	2
Royaume-Uni	-	1	-	1	-	-	1
Pays-Bas	1	1	-	2	-	-	2
Luxembourg	1	-	-	1	-	-	1
Suisse	63	-	-	25	13	25	63
Allemagne (RFA)	2	-	4	6	-	-	6
Suède	-	(1)	-	(1)	-	-	(1)
Norvège	-	(1)	-	(1)	-	-	(1)
Finlande	-	1	-	1	-	-	1
Autriche	37	6	-	34	2	7	43
Hongrie	3	-	-	3	-	-	3
Tchécoslovaquie	2	-	-	2	-	-	2
Yougoslavie	18	-	-	5	6	7	18
Grèce	1	1	-	2	-	-	2
Turquie	2	-	-	2	-	-	2
Total	147	11	5	95	24	44	163

Aussi avons-nous réalisé une recherche auprès des entreprises exploitant 72 lignes (44 pour cent du nombre total) parmi lesquelles figurent presque toutes les plus importantes par volume d'activité (km. parcourus), dont elles représentent 78 pour cent environ. Pour les autres, nous avons été forcés de

-- De la limitation pour les Italiens des devises exportables, imposée de 1974 à 1983, qui a découragé l'emploi de la voiture individuelle.

Plusieurs entreprises européennes, profitant des occasions favorables, ont activé de nouvelles lignes non-stop (voyage pendant le jour et la nuit avec chauffeurs qui se relaient au volant à l'exemple des "networks" américains) sur des itinéraires comme Rome-Paris-Londres, Rome-Madrid, Rome-Athènes qui ont rencontré la faveur du public.

Par exemple, la ligne Rome-Londres, dont l'exploitation a été commencée en 1977 avec 52 courses aller et retour par an et avec une fréquence hebdo- madaire, a maintenant un programme de presque 100 courses aller et retour par an et plusieurs courses par semaine pendant la haute saison. La Rome-Madrid, commencée en 1983 avec 104 courses aller et retour par an et fréquence de deux courses par semaine, est exploitée maintenant avec un programme de 350 courses aller et retour par an et départs tous les jours dans la période 1er juillet-15 septembre.

Les nouveaux services ont modifié la structure de l'offre, soit du point de vue géographique (en 1965 les lignes internationales intéressaient seulement l'Italie du Nord), soit parce qu'on passe à un véritable réseau organique européen.

La réponse favorable du public stimule de nouvelles initiatives de ce genre : pendant les 2 dernières années ont été présentées des requêtes pour 54 nouvelles lignes, dont 19 avec départ de l'Italie du Sud.

A côté de ces lignes à longue distance, celles qui existent depuis plusieurs années ont des succès divers suivant les circonstances, en rapport avec l'évolution des caractéristiques locales d'attraction (établissements réceptifs, coût du séjour, viabilité, image) et de génération (pouvoir de dépense, etc.), de flux de trafic. Dans ce contexte quelques lignes ont amélioré leurs positions, d'autres ont perdu du trafic.

Il y a même des lignes qui ne sont pas exploitées ; les entreprises gardent les autorisations dans l'attente de conditions plus favorables dans l'avenir. De plus, quelques lignes nouvelles ont eu l'autorisation, mais elles ne sont pas encore exploitées à cause d'obstacles bureaucratiques.

1.3. Navettes

La plupart des navettes qui intéressent l'Italie sont orientées de l'Etranger vers des localités de vacances ou villes d'eau ; les destinations les plus importantes sont les plages frioulennes, vénitiennes et romagnoles.

recourir à des estimations, même d'après quelques renseignements officiels ; l'approximation devrait être acceptable.

Cela dit, les principales données de l'exploitation et du trafic, comparées aux données officielles de 1965, sont les suivantes :

	1985	1965	Différence
Nombre de lignes :	163	145	+ 12 %
Km. parcourus :	7 900 000	4 485 000	+ 77 %
Nombre de voyageurs :	1 950 000	1 872 000	+ 4 %
Voyageurs-km. :	230 000 000	57 901 000	+ 297 %
Nombre moyen de voyageurs par course :	29	13	+ 123 %
Parcours moyen par voyageur (km)	118	31	+ 293 %

La répartition des données de 1985 selon le type de ligne est approximativement la suivante :

	Type a.1 (sans trafic frontalier)	Type a.2 (avec trafic frontalier)	Type b (tours à portes fermées)
Km. parcourus :	6 160 000	1 170 000	570 000
Nombre de voyageurs :	740 000	1 180 000	30 000
Voyageurs-km. :	185 000 000	26 000 000	9 000 000

Pendant les dix dernières années, les lignes ont été l'objet d'une profonde transformation comme cette comparaison l'indique. On souligne, outre l'accroissement du volume d'activité, qu'en 1965 le parcours moyen par voyageur était seulement de 31 km, car il y avait peu de lignes longues, la plupart étant courtes ou frontalières ; la création de nombreuses lignes à longue distance a effectivement modifié le parcours moyen.

La transformation est la conséquence :

- De l'ouverture des tunnels alpins et d'un réseau intégré d'autoroutes, avec raccourcissement des distances et des temps de voyage ;
- De la faible consommation d'énergie (aspect qui a joué un rôle important après la crise du pétrole de 1973/1974) ;
- De l'amélioration du confort de l'autocar ;

occasionnels d'autocar peut être évalué à 2 400 000 personnes environ. En effet, selon les données de l'ISTAT -- Institut Central de Statistique -- (voir tableau 2), les étrangers entrés en Italie en 1982 à travers les passages routiers ont été de 35 947 000, dont 9 pour cent environ -- c'est-à-dire 3 200 000 voyageurs --- en autocar.

Tableau 2

ETRANGERS ENTRES EN ITALIE SELON LA VOIE D'ACCES EN 1982
(en milliers)

Nationalité des voyageurs	Par avion	Par mer	Par route	Par chemin de fer	Total
Pays européens limitrophes	673	265	20 926	4 238	26 102
Autres pays de l'Europe de l'Ouest	2 138	556	13 109	1 723	17 526
Europe de l'Est	123	55	337	80	595
Amérique du Nord	663	97	866	362	1 988
Argentine, Brésil, Venezuela	187	8	135	96	426
Japon	161	3	63	77	304
Autres pays	519	109	511	231	1 370
Total	4 464	1 093	35 947	6 807	48 311

En considérant que les étrangers entrés par les services réguliers sont presque 700 000 et par navettes 80 000, on déduit par soustraction le chiffre susdit de 2 400 000.

En ce qui concerne les voyages à l'étranger des Italiens par des services occasionnels, on ne dispose pas de données car le marché est fractionné entre une myriade d'opérateurs : "tour-operators" qui organisent des "tours sur catalogue", agences de voyage, associations sportives et culturelles, paroisses, écoles, partis politiques, syndicats, entreprises (pour leur personnel). C'est pourquoi le relevé de données n'est pas facile.

Les entreprises de transport exploitant des services occasionnels (nationaux et internationaux) sont environ 2 400 et utilisent 11 000 autocars, dont 5 900 immatriculés pour la location avec chauffeur. Les autres (5 100) sont des autocars immatriculés pour le service public (lignes nationales ou internationales), qui sont utilisés pour l'exploitation des services occasionnels pendant les périodes de pointe.

Les évaluations des entreprises et des agents de voyage sont très diverses, avec un champ de variation très large en ce qui concerne le nombre des voyageurs italiens utilisateurs de ces services : on peut indiquer, comme ordre de grandeur, le chiffre de 500 000.

Le "trend" des dernières années montre un accroissement du tourisme "incoming", alors que, pour le tourisme "outgoing", on relève des indications divergentes selon la région, en fonction surtout de la marche de l'économie locale (pouvoir de dépense des citoyens).

2. CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE

2.1. Segments couverts du marché

La clientèle qui actuellement choisit l'autocar pour les voyages internationaux est surtout touristique ou de toute façon liée au loisir.

Le segment tourisme/loisir représente 100 pour cent de la demande pour les lignes avec caractéristiques de tour (catégorie b du tableau 1), pour les navettes et presque 100 pour cent pour les services occasionnels (la partie restante, d'importance négligeable vis-à-vis du total, est constituée surtout par des groupes musicaux, sportifs, etc., qui se rendent à l'étranger pour des festivals, des matches, etc.).

Les lignes avec prise en charge de voyageurs de et vers l'Italie (catégorie 1 du tableau 1) répondent au contraire à plusieurs types de demande. Les segments couverts, indiqués en ordre décroissant au point de vue des volumes de trafic (même si l'on ne dispose pas d'une exacte répartition en pourcentage) sont :

- Tourisme et loisir (de toute façon plus de 50 pour cent) ;
- Travailleurs frontaliers et autre trafic frontalier ;
- Travailleurs émigrés ;
- Etudiants (séjour pour étudier les langues, stages, présence dans les universités).

Cette schématisation est valable pour les lignes dans leur ensemble, mais pas pour chaque ligne particulière, car la présence et le poids des différentes composantes du trafic changent de cas à cas.

En 1983, le Ministère des Transports Italien a délivré 628 autorisations à des entreprises étrangères pour l'exploitation de navettes vers l'Italie :

Belgique :	300	Pays-Bas :	31
Autriche :	106	France :	20
Royaume-Uni :	74	Danemark :	20
Allemagne (RFA):	68	Autres pays :	9

Cependant, la plupart de ces autorisations n'ont pas été utilisées car les entreprises de transport ont l'habitude de demander un nombre excessif d'autorisations, de façon à ne pas se trouver impréparées au cas d'un éventuel boom de la demande pour une certaine destination. D'après les renseignements recueillis auprès des entreprises des susdites zones de destination, il paraîtrait que les autorisations en fait utilisées ne sont plus que de 80 à 100.

Les navettes autorisées par des Etats étrangers, et en fait exploitées par des entreprises italiennes, sont environ 20. Quelques-unes sont des "navettes renversées" au service du tourisme "incoming" vers les mêmes localités italiennes mentionnées ci-dessus. Les autres, au service du tourisme italien "outgoing", se déroulent de certaines zones de l'Italie du Nord vers des stations balnéaires (Costa Brava) ou de sports d'hiver.

Pour une estimation raisonnable du volume total annuel des navettes soit "incoming" soit "outgoing", on peut considérer en moyenne pour chaque service 15 voyages aller et retour, longueur de l'itinéraire de 900 km (moyenne relevée entre les itinéraires les plus fréquents), autocar presque au complet. Il en résulte :

-- Voyages :	1 800
-- Kilométrage parcouru (km) :	3 200 000
-- Voyageurs :	86 000
-- Voyageurs-km :	155 000 000

Les navettes sont exploitées principalement en été. Leur fréquence est en général hebdomadaire, en correspondance avec les périodes de séjour des groupes de voyageurs. Par exemple, vers la Riviera de Rimini (une des zones balnéaires les plus importantes d'Italie) arrivent des navettes (1985) :

- De la République Fédérale Allemande avec fréquence hebdomadaire pendant 16 week-ends, avec l'emploi quotidien et moyen, de 10 autocars ;
- De la France avec fréquence hebdomadaire pendant 10 week-ends, avec l'emploi, en moyenne, de 5 autocars ;
- Du Royaume-Uni un "couple de courses" tous les jours pendant la période juin-septembre (90 jours environ) ;

- D'autres pays (Autriche, Scandinavie), avec une moindre intensité ;

avec un total d'environ 15 000 voyageurs pendant la saison.

Comme exemple de "outgoing" on cite des navettes en provenance de différents lieux de la Lombardie, de la Vénétie et de l'Emilie-Romagne vers Lloret del Mar, exploitées pendant toute l'année avec un trafic d'environ 2 500 voyageurs.

Les navettes vers l'Italie -- réalisées depuis plusieurs années par des opérateurs étrangers qui captent à la source les courants de trafic -- enregistrent en général un léger accroissement du volume d'activité. Toutefois, des fluctuations annuelles ont lieu, liées à la marche du tourisme "incoming" en général, au rapport du prix, à la concurrence de lieux de vacances d'autres pays et à l'image de l'Italie".

Les navettes de l'Italie vers l'étranger enregistrent un trafic stationnaire ou dans certains cas en décroissance. Les fluctuations ont les mêmes causes que les navettes vers l'Italie.

1.4. Services occasionnels

Les services occasionnels représentent la partie la plus importante du trafic international d'autocars entre l'Italie et les autres pays ; suivant leur destination ils se répartissent en diverses catégories :

- Transport de groupes de voyageurs européens ou d'Outre-mer qui entrent en Italie pour des circuits à portes fermées. Ils sont opérés par des entreprises étrangères ;
- Transport de groupes de voyageurs (en général d'Outre-mer) qui commencent ou terminent en Italie -- surtout à l'aéroport de Rome -- des tours à travers l'Europe, opérés par des entreprises soit italiennes soit étrangères ;
- Transport de groupes de voyageurs italiens pour des tours à portes fermées en Europe, opérés par des entreprises italiennes.

La plupart de ces services étant libéralisés, on ne dispose de statistiques ni officielles ni officieuses, et même les renseignements recueillis au moyen de la recherche d'opinion auprès des entreprises de transport et des agents de voyage, afin d'évaluer les volumes d'activité, sont très douteux.

En ce qui concerne les flux d'étrangers vers l'Italie, le nombre annuel des voyageurs qui entrent par des services

Quelques lignes répondent à une demande presque entièrement touristique (par exemple Venise-Paris, Venise-Budapest, Milan-Prague), tandis que, pour d'autres lignes, le trafic de travailleurs émigrés est prépondérant (Milan-Istanbul, Udine-Esch sur Alzette).

La composante frontalière est présente seulement sur peu de lignes à courte distance, pour lesquelles elle représente néanmoins la partie prépondérante et en certains cas la totalité de la demande.

2.2. Caractéristiques de la demande de tourisme "outgoing"

La recherche réalisée dans les entreprises de transport a mis en évidence, pour les services occasionnels au départ de l'Italie avec des voyageurs italiens, la répartition suivante :

-- Voyages occasionnels organisés par des agences de voyage :	39 %
-- "Group inclusive tours" sur catalogue	26 %
-- Voyages touristiques organisés par des associations, clubs, syndicats, etc., pour leurs associés :	15 %
-- Voyages pour des manifestations sportives, culturelles, etc. :	11 %
-- Pèlerinages :	6 %
-- Autres :	3 %

En ce qui concerne, en particulier, le choix sur catalogue de circuits à l'étranger en autocar, une recherche conduite il y a quelques années par un important "tour-operator" chez ses clients, a mis en évidence la segmentation suivante :

-- Sexe :	-- Femmes :	63 %
	-- Hommes :	37 %
-- Type d'activité :	-- Travailleurs dépendants :	65 %
	-- Commerçants :	9 %
	-- Retraités :	7 %
	-- Praticiens libres et artisans :	2 %
	-- Autres :	17 %
-- Raison du voyage :	-- Connaître de nouveaux lieux :	49 %
	-- Intérêts culturels :	26 %
	-- Vacances/séjour :	25 %

La demande est orientée vers tous les pays européens, avec une certaine préférence pour la France, l'Espagne, l'Autriche et la Yougoslavie.

2.3. Caractéristiques de la demande de tourisme "incominq"

Les motifs principaux des étrangers du segment tourisme/loisir qui entrent en Italie en autocar sont surtout :

- Séjour dans des stations balnéaires ou de montagne ou des villes d'eau ;
- Visites des villes d'art (Rome, Florence, Venise, Ravenne, etc.) ;
- Pèlerinages (Rome, Assise) ;
- Manifestations sportives, culturelles, folkloriques.

En ce qui concerne la nationalité, les voyageurs d'Outre-mer ont un poids important. Du million deux cent mille voyageurs entrés en Italie par route et de nationalités américaine (du nord et du sud), israélienne, japonaise et australienne, plus de la moitié (c'est-à-dire 600 000 à 700 000 personnes) entrent en autocar pour des voyages touristiques.

La demande est opérée presque complètement par des agences de voyage et des "tour operators" étrangers des pays respectifs.

2.4. Caractère saisonnier

Toute la demande, à l'exception du trafic frontalier et du trafic de travailleurs émigrés, présente un caractère nettement saisonnier.

L'analyse de la balance touristique italienne montre la répartition suivante (données 1983) :

	Entrées	Dépenses
janvier-février :	8.1 %	10.3 %
mars-avril :	12.9 %	13.5 %
mai-juin :	20.6 %	16.0 %
juillet-août :	27.0 %	27.4 %
septembre-octobre :	18.7 %	18.3 %
novembre-décembre :	12.7 %	14.5 %

qui influence aussi la demande de services de transport internationaux.

En particulier :

- Demande de séjour dans des lieux de vacances : de juin à septembre avec une pointe secondaire pendant l'hiver (vacances de Noël, neige) ;
- Demande de tours : de mars à octobre avec pointes principales en avril/juin et septembre/première moitié d'octobre ;

même si les initiatives des opérateurs pour les jeunes et les personnes âgées, basées sur les prix de séjour fort réduits, réveillent une certaine demande pendant la basse saison.

Le caractère saisonnier de la demande représente un des plus grands handicaps pour l'autocar, en tant que moyen de transport touristique : en moyenne chaque autocar n'est pas utilisé plus de 200 à 250 jours par an.

2.5. Tendances et demande potentielle

Une faveur croissante du public se manifeste actuellement pour les lignes à longue distance, comme l'a d'ailleurs mis en évidence le Plan Général de Transports du Gouvernement Italien.

Sur quelques services réguliers, pour lesquels au début la plupart du trafic était constituée par des travailleurs émigrés, se sont développés peu à peu de solides courants de trafic.

Cet intérêt se manifeste aussi en Italie du Sud, jusqu'à présent peu desservie par les lignes internationales. C'est pourquoi, en interprétant la demande potentielle, plusieurs entreprises ont demandé des autorisations pour l'exploitation de nouvelles lignes internationales avec les têtes de ligne en Pouille, Calabre, Sicile vers la France, Belgique, Allemagne, Suisse pour desservir un trafic de travailleurs émigrés, sur lesquelles pourrait se développer aussi un trafic touristique (Brindisi-Bruxelles, Licata-Cologne, Reggio de Calabre-Munich, par exemple).

3. STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT DES VENTES

3.1. Amélioration de la qualité du transport

La qualité, entendue au sens large comme confort, fiabilité, sécurité et professionnalisme de l'entreprise, représente une des conditions les plus importantes pour l'affirmation du produit. En particulier :

- Autocar : pendant les dix dernières années les constructeurs ont amélioré les pullmans du point de vue du confort et de la sécurité.

D'importants perfectionnements techniques ont été réalisés : insonorisation, qualité de la suspension, efficacité du freinage, renforcement des structures, accroissement de la puissance des moteurs. Les équipements ont atteint d'appréciables niveaux de raffinement : air conditionné, frigo-bar, sièges

anatomiques, tapisseries et tissus de bonne qualité, moquettes, espace pour les bagages.

On réserve beaucoup d'attention au "design" et au choix des couleurs, afin de créer une nouvelle image de l'autocar touristique, différente de celle de l'autobus utilisé pour le transport public local (services "pendulaires" et sociaux).

Pour cette amélioration de l'image et une correcte information des clients, l'IRU -- d'après l'expérience déjà faite dans quelques pays (Allemagne, Suède) -- envisage un règlement pour la classification du niveau qualitatif des autocars au moyen d'un système d'étoiles (de une à quatre) comme pour les hôtels, selon les équipements et l'ancienneté.

- Professionalité : les entreprises les plus qualifiées cherchent à introduire en Italie une sévère réglementation de l'accès à la profession, mais pour le moment aucune disposition concrète n'a été prise par le Gouvernement.

Par conséquent -- tandis que pour les services réguliers l'institution de l'autorisation, qui est délivrée après une instruction, permet un contrôle des exploitants -- dans le champ des services occasionnels il y a malheureusement une minorité d'entreprises insuffisamment qualifiées qui trouble le marché et porte préjudice à l'image de l'autocar.

3.2. Stratégies d'organisation

Les entreprises de transport européennes ont entamé des actions communes afin d'améliorer le produit et d'en favoriser la vente.

Dans le champ des services réguliers a été récemment constituée l'Organisation EUROLINES -- membre associé de l'IRU -- à laquelle à présent adhèrent les 33 entreprises privées plus importantes de neuf pays (Belgique, Espagne, France, Royaume-Uni, Italie, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Turquie) qui exploitent des services réguliers internationaux.

Son but est de "renforcer la collaboration entre les partenaires afin d'harmoniser les conditions d'exploitation techniques, commerciales et juridiques et de parvenir ainsi à un réseau européen intégré et coordonné de lignes régulières internationales exploitées en "pool" sous un emblème commun "EUROLINES" synonyme de haute qualité, fiabilité et confort".

Les points principaux du programme d'EUROLINES sont :

- Billetterie unifiée (en 1986, 300 bureaux de réservation en Europe, avec une augmentation de 100 pour cent dans les trois dernières années) ;
- Publication depuis 1983 d'un horaire diffusé en 30 000 copies dans le monde entier, qui représente un moyen publicitaire efficace pas seulement pour la clientèle européenne, mais aussi pour celle qui vient d'Outre-mer. En 1983, 29 entreprises adhéraient à l'horaire. En 1986, ces entreprises sont 40, exploitant 103 lignes (dont 9 entreprises italiennes exploitant 26 lignes) ;
- Points de correspondance coordonnés ;
- Conditions de transport harmonisées (réductions, tarifs de groupes, etc.) ;
- Amélioration des infrastructures routières (gares, etc.) ;
- Intention de créer des circuits à travers l'Europe en utilisant des lignes différentes dans des temps différents, en correspondance aussi avec les réseaux des lignes nationales et avec un ticket unique par circuit. Les entreprises intéressées sont en train d'étudier les premiers circuits, comme, par exemple, Rome-Paris-Lisbonne-Madrid-Rome.

L'EUROPABUS est une autre organisation de transporteurs exploitant des lignes touristiques (internationales et nationales) liée aux chemins de fer européens. L'EUROPABUS, créée il y a plusieurs années avec des objectifs analogues, est toutefois présente sur le marché italien avec seulement deux lignes internationales.

L'IRU a créé aussi le service AMI-P (Assistance Mutuelle Internationale pour le Transport des Personnes), auquel adhèrent environ 500 entreprises européennes. Le service AMI-P prévoit l'assistance en matière de dépannage d'urgence, réparation de véhicules, fourniture de véhicules de rechange, remplacement des conducteurs, avec possibilité de paiement par la suite ; le remboursement aux entreprises prestataires étant garanti par une compagnie d'assurance.

3.3. "Packages" touristiques

La création de "packages", individuels ou de groupes, intéresse surtout les services de navette ou occasionnels, même si l'on assiste actuellement à un réveil de l'attention des agences de voyage pour les lignes.

Les "package-tours", composés de transport, hébergement, repas, visites de musées, etc., sont organisés par des agences

de voyages (qui dans certains cas émanent des transporteurs) ou par des associations, clubs, etc. Les politiques de marketing, en intéressant le "package" entier, sont décidées et réalisées par ces organisateurs.

Les efforts des entreprises de transport sont ainsi surtout tournés vers la recherche d'accords avec les organisateurs pour la location des autocars et aussi pour la création de "packages" sur les services réguliers.

3.4. Politiques tarifaires

Pour les lignes qui partent de l'Italie, les tarifs 1986 autorisés par le Ministère des Transports italien varient de 60 à 130 Lires par voyageur-km (ces tarifs s'appliquent au seul transport par autocar, avec exclusion, le cas échéant, des passages dont le prix est compris dans le ticket).

Les différences dépendent des caractéristiques plus ou moins touristiques et de qualité, et de la concurrence vis-à-vis des autres modes de transport sur le même itinéraire.

Pour presque toutes les lignes, les entreprises accordent des réductions d'environ 10 pour cent pour le ticket aller et retour. Dans certains cas, les jeunes, les travailleurs, etc., bénéficient de réductions spéciales. Quelques entreprises ont aussi conclu des accords avec des associations comme le Touring Club Italien, l'Automobile Club, les grandes usines, etc., pour des réductions (5 à 10 pour cent) aux associés ou dépendants.

Les commissions aux bureaux de vente sont en moyenne d'environ 5 pour cent.

Pour les services de navette et occasionnels, le prix de la composante transport est négocié entre le transporteur et l'organisateur et varie selon les caractéristiques du pullman (nombre des places, qualité) et du service (kilométrage parcouru par jour, air conditionné, autoroutes, etc.). A titre d'indication, d'après quelques tarifs agréés localement par les transporteurs, on indique dans le tableau 3 les prix moyens 1986 pour le louage avec conducteur d'un autocar touristique, avec deux hypothèses de capacité : respectivement 54 et 38 places.

Le prix par personne dépend évidemment du nombre de voyageurs par lequel le prix total doit être divisé. Dans le tableau 3, on considère l'hypothèse d'autocar au complet : si le coefficient d'occupation est inférieur à 100 pour cent, le prix par personne augmente en proportion inverse.

Toutefois, les prix peuvent être bien différents selon les caractéristiques du marché local, où la surabondance de

l'offre en certaines périodes de l'année, aggravée parfois par des phénomènes de concurrence abusive, provoque de véritables guerres des prix.

Tableau 3

TARIFS LOUAGE AUTOCARS (AVEC EXCLUSION DES PEAGES, FRAIS DE DOUANE, FRAIS DE ROUTE DU PERSONNEL)

Kms par jour	Prix de louage de l'autocar (Lires)		Prix par voyageur-km (occupation places : 100%) Lires/voyageur-km	
	54 places	38 places	54 places	38 places
200	500 000	380 000	46	50
400	620 000	480 000	29	32
600	840 000	630 000	26	28
1 000	1 260 000	1 000 000	23	26

3.5. Publicité

La publicité des services réguliers est effectuée directement par les entreprises, qui y dépensent des pourcentages très différents (de 2 pour cent à 10 pour cent) des recettes des services, selon le type de ligne et la concurrence.

Le moyen publicitaire le plus utilisé est l'horaire (de la Société ou EUROLINES) qui en général est diffusé capillairement.

Les insertions dans la presse et les "spots" sur les réseaux locaux de télévision sont d'autres formes publicitaires.

4. CONCURRENCE VIS-A-VIS DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

4.1. Les facteurs de décision

Chaque mode de transport tient une place irremplaçable dans l'économie moderne. De nombreux facteurs influent sur le choix différemment de personne à personne, et aussi pour la

même personne, selon le motif de chaque voyage (affaires, vacances, etc.). On peut synthétiser ainsi ces facteurs :

- Prix
- Temps de voyage
- Souplesse, existence de services ad hoc
- Confort
- Fiabilité
- Image, facteurs psychologiques.

Pour chacun de ces facteurs l'autocar présente des points de force ou de faiblesse par rapport au train, à l'avion et à la voiture particulière, qui sont examinés dans les paragraphes suivants.

4.2. Prix

Le prix représente le point de force le plus important de l'autocar.

Dans le domaine des services réguliers, pour 15 itinéraires choisis entre les plus significatifs, nous avons comparé les prix des différents modes de transport pour le voyage aller et retour.

Pour les lignes automobiles, on a considéré le prix entier, sans réductions pour étudiants, etc.

Pour le train, on a considéré le prix entier soit de première soit de deuxième classe, sans aucun supplément.

Pour l'avion, on a choisi le tarif meilleur marché (tarif Y ou YPXIM, qui en général impose des limitations), avec exclusion des tarifs spéciaux réservés aux agences de voyage pour les "inclusive-tours". Au prix du ticket aérien nous avons ajouté les frais des transferts par les transports publics entre les aéroports et les aéro-gares.

Pour la voiture particulière, le coût varie selon le modèle et l'intensité d'utilisation. On a considéré des voitures moyennes (Renault 9 TSE, Fiat Regata 70, Opel Ascona 1,6) avec kilométrage parcouru de 80 000 km pendant la période de 4 ans, avec 2 ou 4 personnes à bord.

Le coût en Lires-km a été calculé au moyen d'une formule publiée dans le magazine "QUATTORRUOTE" n. 363 (janvier 1986) dans laquelle on considère l'amortissement de la voiture, l'intérêt sur le capital, l'assurance, la taxe de circulation, la consommation spécifique d'essence (litres-km), les frais des lubrifiants, des pneus et de l'entretien.

Naturellement, les seuls coûts marginaux d'emploi de la voiture (essence, lubrifiants, pneus, entretien, péages) sont

bien plus bas. Toutefois il paraît plus correct de considérer le coût global, incluant aussi les coûts fixes (amortissement, etc.).

Pour chaque itinéraire, on a considéré le prix de l'essence en vigueur dans les pays intéressés. Les autres prix (achat de la voiture, taxe de circulation, etc.) sont ceux que l'on enregistre en Italie le 1er février 1986. On a ajouté, le cas échéant, les frais des autoroutes, tunnels, passages.

Les résultats de la comparaison sont exposés dans le tableau 4, et montrent que le prix des services par autocar sont, en général, les plus avantageux.

Tableau 4

COMPARAISON DES PRIX DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT
POUR QUELQUES ITINERAIRES. ALLER ET RETOUR.
(Milliers de Lires)

Itinéraire	Longueur (km)	Auto- car	Avion	Train		Voiture	
				Cl.1e	Cl.2e	2 p.	4 p.
Rome-Stockholm	2 590	349	872	788	503	951	481
Rome-Madrid	1 920	267	426	396	251	747	373
Rome-Londres	1 830	316	616	548	378	855	453
Rome-Paris	1 430	175	448	330	205	590	295
Florence-Paris(1)	1 146	152	387	299	188	474	237
Venise-Paris	1 106	149	387	291	184	425	212
Rome-Vienne	1 087	124	431	255	156	421	210
Florence- Barcelone(1)	1 080	142	752	274	173	436	218
Milan-Prague	900	234	352	252	168	334	167
Milan-Paris	880	140	336	243	156	347	173
Rome-Athènes	770	160	404	257	189	403	298
Venise-Budapest	700	90	433	142	91	252	126
Grado-Salzburg(2)	373	61	-	90	62	154	77
Turin-Genève(3)	256	77	400	144	86	116	58
Milan-St.Moritz	171	39	-	70	42	61	30

1. Départ de l'avion de l'aéroport de Pise.
2. Départ du train de Monfalcone, parcours Grado-Monfalcone par autocar.
3. Transfert Turin-Milan en voiture et vol Milan-Genève.

Toutefois, sur certains itinéraires, il y a aussi des charters par avion avec des prix très compétitifs. Par exemple,

les compagnies aériennes opèrent des charters entre divers aéroports italiens (Rome, Milan, Bologne, Vérone, Pise, Naples, Palerme) et Londres. Le prix réservé aux étudiants du vol Rome-Londres-Rome avec logement en auberges de jeunesse est seulement de 355 000 Lires.

La comparaison pour les services réguliers a été effectuée du point de vue du voyageur qui organise lui-même son voyage et fait directement la comparaison des prix.

Au contraire, pour les services de navette et occasionnels la comparaison est effectuée par l'organisateur ("tour-operator", etc.) ; en ce cas, d'autres facteurs entrent en jeu, soit objectifs (réductions spéciales), soit subjectifs (nombre de voyageurs parmi lesquels l'organisateur doit répartir le coût de l'autocar). Puisque l'organisateur garantit le départ de ces services seulement s'il y a un minimum de voyageurs, le prix par voyageur est en général plus bas que pour les services réguliers, pour lesquels le départ doit être en tout cas garanti.

4.3. Temps de voyage

Les temps de voyage représentent en général le revers de la médaille comme il apparaît au tableau 5, où nous avons indiqué ces temps pour les mêmes itinéraires examinés dans le paragraphe 4.2.

Pour l'avion nous avons considéré un temps de voyage qui comprend le temps du vol (indiqué entre parenthèses) et aussi le temps pour le "check-in", le retrait des bagages, les "transferts" entre les aéroports et les terminaux.

Pour le chemin de fer, on a indiqué les temps du voyage plus rapide sur chaque itinéraire, même avec des correspondances. Si l'on considère seulement les trains directs (sans transbordements), les temps de voyage sur la directrice Rome-Paris sont plus longs. En certains cas (TGV en France, trains "Rapides" en Italie) il faut ajouter un supplément au prix indiqué dans le tableau 4.

Dans cette comparaison, nous n'avons pas considéré la voiture particulière, car le temps de voyage dépend de facteurs personnels comme la vitesse de croisière choisie, la résistance à la fatigue, etc.

L'avantage de l'avion est évidemment plus marqué sur les longues distances.

En moyenne et courtes distances, cet avantage se réduit en faveur du train et de l'autocar.

La comparaison autocar/train dépend des caractéristiques des itinéraires (autoroutes, chemins de fer rapides).

Tableau 5

TEMPS DE VOYAGE (HEURES ET MINUTES) POUR QUELQUES ITINERAIRES

Itinéraire	Longueur (km)	Autocar	Train	Avion	
				Entier	(Vol)
Rome-Stockholm	2 590	46.15'	39.12'	8.15'	(5.30')
Rome-Madrid	1 920	33.00'	33.40'	5.30'	(2.20')
Rome-Londres	1 830	35.15'	24.19'	5.45'	(2.30')
Rome-Paris	1 430	25.38'	14.00'	5.30'	(2.00')
Florence-Paris	1 146	20.52'	11.00'	5.30'	(1.40')
Venise-Paris	1 106	19.30'	10.32'	4.45'	(1.30')
Rome-Vienne	1 087	24.40'	15.37'	5.00'	(1.40')
Florence-Barcelone(1)	1 080	18.15'	19.20'	7.45'	(4.25')
Milan-Prague	900	14.30'	18.07'	4.45'	(1.30')
Milan-Paris	880	15.22'	7.22'	4.45'	(1.25')
Rome-Athènes	770	32.30'	33.51'	6.15'	(2.50')
Venise-Budapest	700	12.15'	13.42'	(2)	
Grado-Salzburg	373	7.15'	9.00'	-	-
Turin-Genève	256	5.15'	4.46'	4.15'	(45')
Milan-St. Moritz	171	4.00'	5.21'	-	-

1. Vol en correspondance.
2. Le vol est en correspondance Venise-Vienne-Prague. Pour le retour il n'y a pas la correspondance le même jour ; aussi il faut passer la nuit à Vienne.

4.4. Souplesse, existence de services ad hoc

La souplesse de la réponse à la demande des utilisateurs, en permettant au transporteur d'offrir un véritable "service à la carte" avec des prestations personnalisées, représente un des principaux atouts de l'autocar.

En effet, les chemins de fer offrent des trains internationaux rapides et confortables seulement pour quelques directrices principales : cela limite beaucoup le nombre des localités qu'il est possible de joindre en un temps de déplacement satisfaisant, sans transbordements ni temps d'attente. On peut dire la même chose pour l'avion.

L'autocar, au contraire, permet un service porte-à-porte ainsi que des visites de sites inaccessibles par train et par avion.

Un point de faiblesse pour les services réguliers est représenté par le caractère saisonnier : pendant l'hiver, de nombreux services ne fonctionnent pas ou fonctionnent avec une fréquence réduite.

4.5. Confort

L'amélioration de l'autocar ces dernières années a élevé la qualité de son confort à celle du train et de l'avion.

Ainsi le bilan des avantages/désavantages plus que le confort du moyen dérive-t-il des caractéristiques particulières de chaque mode de transport.

A cet égard, les points de force pour l'autocar sont :

- l'absence de transbordements ;
- l'absence de longs temps d'attente (en comparaison avec l'avion) ;

pendant que les points faibles sont :

- la moins grande régularité de marche (virages, ralentissements, accélérations) imposée par les caractéristiques des routes et du trafic ;
- la moins grande possibilité de déplacement à l'intérieur du véhicule ;
- La mauvaise qualité des installations (toilettes, etc.) des stations-service en route, en certains cas.

4.6. Fiabilité

Dans le domaine des transports touristiques, l'autocar est le moyen le plus fiable en ce qui concerne la régularité du service, grâce à la faible incidence des conflits syndicaux dans les entreprises qui exploitent ces transports en Italie (presque toutes privées, de dimension moyenne ou petite). Par contre, les transports aériens et par chemin de fer en Italie souffrent de grèves fréquentes (conducteurs, pilotes, contrôleurs du vol, etc.) qui déconcertent les voyageurs et réduisent leur confiance.

La menace la plus sérieuse pour la régularité des services par autocar est constituée par certaines conditions atmosphériques, comme la neige et le brouillard qui, néanmoins, représentent des obstacles aussi pour le trafic aérien et pour la voiture particulière.

4.7. Image, facteurs psychologiques

Il s'agit de facteurs subjectifs qui jouent différemment d'individu à individu ; ce qui est un avantage pour l'un peut être un inconvénient pour l'autre.

Cela dit, on peut de toute façon affirmer qu'en général les points de force de l'autocar à cet égard sont :

- Par rapport à la voiture particulière, l'absence de fatigue nerveuse pour la conduite. En plus, le voyageur est libéré de la plupart des démarches bureaucratiques ;
- Le contact avec le paysage et le milieu, bien plus direct qu'en avion ou en train, et avec quelques avantages aussi par rapport à la voiture grâce à la vue panoramique ("l'Europe vue de haut" c'est le slogan créé par une entreprise de transport par autocar) ;
- La dimension optimale afin de favoriser une atmosphère amicale entre les voyageurs ;
- Le rapport personnel de confiance qui s'établit souvent entre les voyageurs et le chauffeur ;
- La peur de voler qui pousse encore beaucoup de personnes à refuser le voyage aérien.

Les points faibles de l'autocar sont :

- La moindre liberté par rapport à la voiture ;
- Les transits des frontières, qui exigent en général des temps longs ;
- L'image peu attrayante de "transport de masse" qui est encore très diffusée dans les catégories sociales de niveau moyen/haut ;
- L'insuffisant professionnalisme de quelques transporteurs qui emploient des autocars moins fiables et qui souvent ne respectent pas les réglementations, nuisant ainsi à l'image de l'ensemble de la profession.

5. LES TRAFICS INDUITS

5.1. L'autocar dans le contexte des activités d'accueil en Italie

La demande touristique dans ses différentes formes, comme on l'a déjà dit, est le motif principal du transport international de voyageurs par autocar.

C'est, par conséquent, dans le domaine des activités d'accueil (hôtels, restaurants, installations balnéaires et

sportives, shopping, etc.) que se développent les activités économiques liées aux flux d'étrangers qui entrent en Italie par ce moyen de transport.

Même s'il n'y a pas de données exactes (voir chapitre 1), l'autocar tient sans doute une place très importante dans le transport de ces flux, qui constituent pour l'Italie un apport monétaire important (balance touristique italienne 1983 : entrée 13 721 milliards de lires, dépense 2 767 milliards de lires). Particulièrement pour les localités touristiques "mineures", situées loin des aéroports et des chemins de fer, l'autocar présente un pouvoir d'irrigation économique et sociale très élevé, en contribuant à leur valorisation et au développement des activités d'accueil avec la création d'occupation.

5.2. Les transports locaux induits

Les agences de voyage ou les entreprises mêmes de transport organisent des "sightseeing-services" et des excursions au départ des villes et localités touristiques. Les touristes qui entrent en Italie par autocar, vu leur propension pour ce moyen de transport, sont de bons clients pour les susdits services.

Par exemple, de la Riviera Romagnole il y a tous les jours pendant la saison beaucoup d'excursions vers les localités intéressantes de l'intérieur ou les villes d'art comme Venise et Florence.

6. REGLEMENTATION DES SERVICES -- OBSTACLES NORMATIFS ET PRATIQUES AU DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE

6.1. La réglementation actuelle

Dans la CEE le Traité de Rome a tracé les lignes essentielles de la réglementation en posant les principes de la liberté des entreprises d'exploiter l'activité de transport dans tous les Etats de la Communauté et aussi la défense d'aides généralisées aux entreprises, de tarifs de soutien et de formes de protectionnisme. Cela montre une tendance vers une conception plus libérale du marché.

Les principaux règlements promulgués à cet effet par le Conseil de la CEE dans le domaine du transport de voyageurs par route sont les suivants :

- Règlement 117/1966 concernant l'émanation de règles communes pour les services internationaux de transport par autocar. Il définit les types de service et libéralise les services occasionnels qui

répondent à certaines conditions (tours à portes fermées, services avec entrée en charge et retour à vide, quelques cas de services avec entrée à vide et retour en charge).

- Règlement 543/1969 avec des modifications successives (introduites par les Règlements 514/1972, 515/1972, 2827/1977, 2828/1977) qui prescrit les normes sur le travail des équipages avec une attention particulière aux temps de conduite et de repos (très importants pour la sécurité).
- Règlement 1191/1969 concernant les obligations, inhérentes à la notion de service public, imposées aux entreprises de transport. Il prévoit que ces obligations (de service, d'exploitation, de transport et tarifaires) ne devront être maintenues que dans la mesure où leur maintien est indispensable pour garantir la fourniture des services de transport suffisants ou dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières.
- Règlement 1463/1970 qui institue l'obligation du chronotachygraphe.
- Règlement 516/1972 qui dicte les normes pour les services de navette.
- Règlement 517/1972 qui dicte les normes pour les services réguliers.

La Commission (de la CEE) a établi les normes pour l'application de ces règlements (institution des documents de contrôle, etc.).

La CEE a aussi promulgué la Directive 562/1974 concernant l'accès à la profession de transporteur par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux qui, toutefois, malgré les 12 années écoulées, n'a pas encore été introduite dans la législation italienne.

Sur une scène plus vaste, étendue aussi à quelques pays en dehors de la CEE, on a stipulé d'importants accords :

- Convention internationale sur les contrats de voyage (23.4.1970) ;
- Accord AETR du 10.7.1977 concernant le travail des équipages, qui calque presque complètement les normes du Règlement 543/1969 ;
- Accord ASOR du 26.5.1985 qui, en rappelant les Règlements CEE et la Résolution n° 20 de la CEMT, établit des normes pour les services occasionnels, valables pour les pays de la CEE et aussi pour

l'Autriche, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Turquie.

Enfin, en dehors de la CEE, l'Italie a stipulé des accords avec les pays suivants : l'Autriche (1956), la Suisse (1957), la Yougoslavie (1960), la Tchécoslovaquie (1966), la Roumanie (1967), la Bulgarie (1968), la Pologne (1968), la Hongrie (1968), la Turquie (1969), la Suède (1970), la Norvège (1975), la Finlande (1976), la République Démocratique Allemande (1977).

De plus, il y a des accords avec le Danemark, la République Fédérale Allemande, la Grèce et les Pays-Bas, qui établissent des dispositions plus libérales par rapport aux normes CEE.

6.2. Degré de réalisation de l'harmonisation des normes. Lignes de tendance

La susdite réglementation a permis de faire des progrès sur la voie de l'harmonisation des normes, mais les objectifs du traité de Rome n'ont pas été encore complètement atteints.

C'est pourquoi, la Commission de la CEE a récemment présenté au Conseil deux propositions de règlement concernant :

- a) Les conditions auxquelles les entreprises d'un Etat de la Communauté peuvent exploiter les services nationaux de transport de voyageurs dans les autres pays de la CEE, conformément aux lois des pays, mais à parité de conditions avec les entreprises locales.

Cela peut créer des préoccupations pour les entreprises italiennes, qui pourraient être désavantagées, puisque le volume du flux touristique qui entre en Italie en autocar est bien supérieur à celui qui en sort. En effet, les transporteurs étrangers -- dont les autocars arrivent en Italie en exploitant les transports internationaux au service de ce flux "incoming" -- seraient déjà présents sur le marché italien sans aucun coût de transfert avec un nombre d'autocars beaucoup plus grand que celui des autocars dont les transporteurs italiens pourraient disposer aux mêmes conditions sur les marchés nationaux des autres pays de la Communauté.

- b) Les modifications des normes communautaires (Règlements 117/1966, 516/1972, 517/1972) qui régissent le transport international de voyageurs par route.

Cette proposition prévoit la libéralisation des services réguliers spéciaux pour certaines catégories de personnes (travailleurs, etc.) et pour les

services de navette avec prestations hôtelières incluses dans le prix, et en plus des simplifications des documents nécessaires pour les autres services.

En Italie, les documents préparatoires du Plan Général des Transports, en cours d'élaboration par le Ministère des Transports, vu la rapide expansion du réseau des lignes régulières par autocar sur tout le territoire européen, affirment l'utilité de la diffusion ultérieure de ce type de services, afin de réduire progressivement le champ des services occasionnels (dans lequel les abus et les formes impropres d'exploitation échappent plus facilement aux contrôles). De plus, le développement du réseau des lignes peut favoriser la collaboration entre les transporteurs de pays différents et, par conséquent, une intégration professionnelle.

A cet effet, le susdit Plan Général souligne qu'il serait utile :

- de prévoir des procédures homogènes, à établir à un niveau international avec les pays de la CEE et aussi des autres pays européens, pour la délivrance des autorisations ;
- de permettre, dans l'exploitation, la mobilité des conducteurs et des autocars entre les entreprises titulaires des autorisations pour les lignes internationales en "pool" ;
- de faciliter le passage des frontières.

6.3. Discipline de l'accès à la profession

En Italie, le projet de loi pour l'adoption de la Directive CEE 562/1974 nommée ci-dessous a été présenté au Parlement en 1983, mais il est encore actuellement en phase d'examen.

Pourtant, en Italie, seulement l'accès à la profession dans le domaine des services réguliers est soumis à une discipline sévère. Au contraire, il y a un certain vide législatif dans le domaine des services occasionnels, qui sont exploités au moyen de licences délivrées par les municipalités selon des normes différentes et, dans la plupart des cas, anachroniques.

Dans cette situation, le marché des services occasionnels, nationaux et internationaux, est troublé par la présence -- à côté d'entreprises qui opèrent correctement -- de transporteurs peu qualifiés qui offrent à des prix plus bas des services seulement en apparence analogues, mais en réalité très inférieurs quant à la qualité, la fiabilité, la sécurité (et parfois exploités sans le respect des normes du travail et fiscales).

Ainsi, il y a une concurrence "non normalisée" (à produit égal, sélection de l'entreprise économiquement plus efficace, avec des avantages pour les usagers), mais bien "pathologique", avec un dommage, soit pour les entreprises plus qualifiées, qui risquent de finir hors du marché, soit pour les voyageurs, qui sont insuffisamment protégés contre le danger de se voir offrir des services de mauvaise qualité.

6.4. Difficultés au passage des frontières et pendant la traversée de pays étrangers

Les associations italiennes de catégorie des entreprises de transport par autocar ANAC et ENAT ont récemment effectué une recherche sur un échantillon de transporteurs (voir : "ANAC Informa" n. 18, décembre 1984) afin de connaître quels sont les obstacles les plus fréquents qu'ils rencontrent surtout aux frontières pendant l'exploitation des services, soit réguliers, soit occasionnels.

Cette recherche (effectuée auprès d'entreprises qui gèrent beaucoup de services à l'étranger, et dont les conducteurs et les autres employés connaissent bien les normes et les procédures) a mis en évidence des pertes de temps excessives, que nous avons synthétisées ci-dessous :

- contrôle des passeports : aux frontières des pays de l'Europe de l'Est des contrôles sévères avec de longues attentes ;
- contrôle de la liste des voyageurs : très minutieuse aux frontières de la France, de l'Espagne et des pays de l'Europe de l'Est. Pour la France, on a signalé une excessive rigidité : difficulté de décharge de voyageurs en dehors des localités prévues même en cas d'interruption du voyage pour des motifs de santé ;
- contrôle des documents de voyage : très méticuleux à certaines frontières ;
- inspection des bagages : très minutieuse aux frontières des pays de l'Europe de l'Est. En ce qui concerne le Royaume-Uni toutes les entreprises déplorent l'obligation, au débarquement à Dover/Folkestone, de décharger tous les bagages de l'autocar pour les contrôler dans les services de la douane ;
- inspection des véhicules : fréquentes inspections techniques en Allemagne (RFA), Royaume-Uni, Pays-Bas. Aux frontières de l'Europe de l'Est, quelquefois, démontage de la roue de secours, du tableau de bord, etc., pour la recherche de drogue ;
- contrôle de la quantité de carburant en franchise : très sévère, parfois avec vidange du réservoir ;

-- difficultés pour l'entrée à vide de véhicules en cas de défaillances

et, en plus :

-- fréquents contrôles pendant la marche ;

-- taxes (d'entrée, de transit, etc.) dont le paiement est exigé par divers pays (pour la Suisse, le montant est particulièrement élevé).

Le tableau d'ensemble montre une excessive "fiscalité", qui fait perdre beaucoup de temps et irrite les voyageurs.

Certaines normes comme les taxes d'entrée ou de transit et la limitation du gaz-oil en franchise, sont anachroniques.

On se demande si ces comportements des Autorités préposées aux contrôles, dictés par le scrupule légitime de décourager les irrégularités et les excès, sont réellement nécessaires à cet effet.

6.5. Autres obstacles

Plusieurs entreprises déplorent la lenteur bureaucratique, notamment dans l'instruction des demandes d'autorisation de nouveaux services réguliers.

De plus, le développement ultérieur du réseau des services réguliers trouve en Italie un obstacle dans le protectionnisme en faveur des chemins de fer.

7. COUTS -- RESUME DES DONNEES STATISTIQUES

7.1. Les coûts d'exploitation

Le coût d'exploitation d'un service de transport routier de voyageurs est constitué par 5 groupes de composantes :

1. Coûts proportionnels au kilométrage parcouru : carburant, lubrifiants, pneus, entretien, dont la valeur, en Lires par km pour un certain type d'autocar et dans certaines conditions (type de parcours) est constante.
2. Coûts demi-variables : il s'agit du coût du personnel de conduite, qui comprend deux parties : rétribution ordinaire par jour et frais additionnels (heures supplémentaires, indemnités, frais de route, etc.).
3. Coûts fixes de l'autocar : amortissement, assurance et

taxe de circulation. Il s'agit de coûts qui sont fixes par an : par conséquent le coût par jour est inversement proportionnel au nombre des journées pendant lesquelles l'autocar est utilisé dans le courant de l'année, et le coût par kilomètre est inversement proportionnel au nombre moyen de kilomètres parcourus par jour.

4. Coûts de structure, qui comprennent la direction, l'administration, les frais généraux et commerciaux (publicité, etc.), les commissions, l'amortissement des installations et des bâtiments, les charges financières, l'intérêt sur le capital. Il s'agit de coûts que l'entreprise soutient afin d'avoir une certaine capacité de production et qui restent presque fixes indépendamment de l'intensité d'utilisation de cette capacité. En ce qui concerne le coût par jour ou par km, il s'élève à ce que nous avons dit en 3.). De plus -- alors que les composantes 1, 2, 3, sont d'une certaine manière standardisables en fonction des types de véhicule, du nombre des jours d'exploitation par an et du kilométrage par jour -- les coûts de structure dépendent aussi de la dimension de l'entreprise et du type d'organisation.
5. Coûts particuliers de chaque service : air conditionné, péages, parkings, passages, taxes d'entrée ou de transit, hébergement du chauffeur (services de plusieurs jours), etc., qu'il faut calculer chaque fois.

Ainsi l'indication d'un coût générique n'aurait-il qu'une signification partielle, car ces coûts dépendent, pour le même autocar :

- Des caractéristiques du service (kilométrage, temps, péages, etc.) .
- Du nombre de jours d'exploitation par an, lié au caractère saisonnier des services et, en général, aux caractéristiques particulières de la zone où l'entreprise opère .
- Du type de l'organisation de l'entreprise.

Dans le tableau 6, nous indiquons les coûts (valables au 1er février 1986) en Lires/jour et en Lires/km pour les 3 types suivants de services internationaux :

- a) tour d'Europe de 20 jours avec un kilométrage total de 5 000 km ;
- b) service régulier "non-stop" à longue distance (km. 1 300) ;
- c) service régulier à moyenne distance (km 150) avec aller et retour le même jour.

avec les hypothèses suivantes :

- autocar de 12 mètres (type Iveco 370.12.35, Setra 215 HD, Mercedes 303) en parfait état de fonctionnement ;
- emploi d'un chauffeur pour les services a) et c) ; de deux chauffeurs pour le service b) ;
- 240 jours d'emploi de l'autocar pendant l'année : c'est-à-dire emploi de 25/26 jours par mois pendant la haute saison et sporadique pendant les autres mois ;
- période d'amortissement de l'autocar de 7 ans, avec valeur restant à 10 pour cent à la fin de la période ;
- exploitation par une entreprise industriellement organisée, avec un montant annuel des coûts de structure qui -- d'après cette organisation et aussi le volume total d'activité en corrélation avec le susdit nombre de jours d'emploi du véhicule -- équivaut à 40 pour cent du montant annuel des coûts proportionnels aux km, de conduite et de l'autocar, indiqués ci-dessus aux points 1, 2, 3.

Les coûts ont été calculés avec la méthode indiquée par l'ENAT (l'Association Nationale Italienne à laquelle adhèrent les entreprises plus importantes exploitant location d'autocars et transports touristiques) dans sa publication : "Valuazione del costo di produzione di un servizio privato di trasporto".

On doit toutefois souligner que les cas exposés ci-dessous ne peuvent pas être généralisés car de nombreux facteurs influent sur le coût.

Par exemple, dans le cas c) (ligne de 150 km), nous avons considéré une vitesse commerciale de 50 km-h, qui permet d'utiliser un seul chauffeur pour le voyage aller et retour. Si la vitesse commerciale avait été de 30 km-h (exemple : services franchissant les Alpes) le temps de voyage aurait été plus long et il aurait ainsi fallu employer deux chauffeurs : dans ce cas le coût de conduite aurait été presque le double.

7.2. Résumé des données statistiques

On peut indiquer les données chiffrées annuelles sur l'ensemble des transports internationaux par autocar, qui intéressent l'Italie seulement comme ordre de grandeur et sous réserve, vu le manque de renseignements officiels.

En particulier, il est très difficile d'évaluer le kilométrage parcouru. En effet, alors que cette évaluation est possible avec une approximation satisfaisante pour les services réguliers et de navette, on ne dispose d'aucune donnée à l'égard des services occasionnels.

Tableau 6

COUT DU TRANSPORT -- ETUDE DE TROIS CAS

Composantes du coût	Cas 1 Tour d'Europe		Cas 2 Ligne longue distance		Cas 3 Ligne moyenne distance	
	km 250		km 1 300		km 300	
(km par jour)	Coût		Coût		Coût	
	L/jour	L/km	L/jour	L/km	L/jour	L/km
1. Carburant	46 000	183	238 000	183	55 000	183
.Lubrifiant	6 000	23	30 000	23	7 000	23
.Pneus	13 000	55	71 000	55	16 000	55
.Entretien	35 000	139	181 000	139	42 000	139
2. Chauffeurs	110 000	440	300 000	231	120 000	400
3. Amortissement du véhicule	125 000	500	125 000	96	125 000	417
.Taxes, assurance	7 000	28	7 000	5	7 000	23
4. Coûts de structure	123 000	492	381 000	293	149 000	497
TOTAL	465 000	1 860	1 333 000	1 025	521 000	1 737

C'est pourquoi, pour ces services, nous avons essayé une estimation, bien que très faiblement approchée, fondée sur les hypothèses suivantes : nombre moyen de 40 voyageurs par autocar et kilométrage moyen de 1 000 km environ par voyage. Avec ces hypothèses, puisque le nombre total de voyageurs, soit étrangers soit italiens, est de 2 900 000 environ (voir chapitre 1), le nombre des voyageurs-km résulte de 2 900 000 et le kilométrage résulte de (= voyageurs-km/voyageurs par autocar) km 72 000 000 environ.

Avec cette estimation, en ce qui concerne les services occasionnels et d'après les données sur le trafic et les kilométrages des services réguliers et de navette (voir chapitre 1) et les estimations des coûts (voir 7.1), les principales données chiffrées sur le susdit ensemble des transports internationaux par autocar entre l'Italie et les autres pays sont les suivantes :

-- Kilométrage parcouru : km 83 000 000

dont : services réguliers : 7 900 000
navettes : 3 200 000
services occasionnels : 72 000 000 (~)

-- Voyageurs (nombre) : 5 000 000 dont :
étrangers : 3 200 000
italiens : 1 800 000

-- Chiffre d'affaires : 150 milliards de lires

La consommation de gaz-oil, d'après le kilométrage parcouru, est de 23 000 à 24 000 tonnes environ.

-- LES PAYS-BAS --

H.B. BLOMMERS
Secrétaire, Département des Autocars de Tourisme

et

H.E. RUNIA
Secrétaire adjoint, Département des transports
routiers internationaux

L'Association royale des entreprises de transport
des Pays-Bas
[KNVTO]
LA HAYE

ETUDE DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR DU POINT DE VUE
DES COMPAGNIES D'AUTOCARS TOURISTIQUES DES PAYS-BAS

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	43
1. CARACTERISTIQUES DU SECTEUR DES AUTOCARS TOURISTIQUES AUX PAYS-BAS : DONNEES STATISTIQUES ET AUTRES	43
1.1. Evolution du marché.....	43
1.2. Evolution de l'activité.....	45
1.3. Autres aspects du secteur des autocars touristiques	48
2. REGIME JURIDIQUE DU SECTEUR AUX PAYS-BAS.....	49
2.1. Législation actuelle.....	49
2.2. Législation en projet.....	51
3. POSITION RELATIVE DE L'AUTOCAR PAR RAPPORT A LA VOITURE PARTICULIERE, A L'AVION ET AU CHEMIN DE FER.....	53
4. COMMERCIALISATION.....	54
5. REGLEMENTATION INTERNATIONALE.....	59
5.1. Description.....	59
5.2. Goulots d'étranglement dus à l'organisation du marché.....	61
5.3. Autres goulots d'étranglement.....	64
6. MESURES D'ENCOURAGEMENT EN FAVEUR DU TRANSPORT PAR AUTOCAR	64
6.1. La position de départ.....	64
6.2. Mesures pratiques.....	65
7. CONCLUSIONS.....	66

INTRODUCTION

On a cherché dans les six chapitres qui suivent à traiter le transport international de voyageurs par autocar de manière assez détaillée, du point de vue des compagnies d'autocars de tourisme des Pays-Bas. Les premiers chapitres sont consacrés à une présentation d'ensemble de ce secteur, sous l'angle du marché comme sous l'angle des entreprises. On examinera ensuite la législation néerlandaise en la matière, ce qui a son importance du point de vue d'une évolution parallèle éventuelle de la législation des transports aux Pays-Bas et de la politique européenne en la matière. Après avoir situé l'autocar par rapport à la voiture particulière, à l'avion et au chemin de fer, on abordera les différents aspects de la commercialisation du secteur des autocars de tourisme. On examinera ensuite la réglementation européenne pour terminer par une analyse des possibilités de mesures d'encouragement en faveur du transport international par autocar.

Comme la répartition en chapitres l'indique, on s'est employé à analyser le transport international par autocar du point de vue des Pays-Bas, aussi bien pour le marché que pour la réglementation, ainsi que leurs relations réciproques. Le facteur déterminant dans toute l'étude a été la place de l'autocar sur le marché.

Le manque de données a constitué un handicap majeur pour cette étude, ce qui ne surprendra pas ceux qui connaissent les compagnies d'autocars de tourisme néerlandaises. Etant donné la structure de ce secteur, les entreprises sont peu incitées à fournir des renseignements quels qu'ils soient. Cela peut être parfois une cause de difficultés, comme dans le cas de cette étude, mais s'avérer dans d'autres circonstances un avantage.

1. CARACTERISTIQUES DU SECTEUR DES AUTOCARS TOURISTIQUES AUX PAYS-BAS : DONNEES STATISTIQUES ET AUTRES

1.1. Evolution du marché

En 1984, les compagnies d'autocars de tourisme des Pays-bas ont transporté 3.2 millions de voyageurs en transport international. En transport intérieur, les services occasionnels ont de leur côté transporté quelque 9.8 millions de passagers. Au total, 13 millions de voyageurs ont été

transportés par les autocars de tourisme, soit un trafic de 5.25 milliards de voyageurs-kms. En dehors des services d'autocars touristiques -- dits services occasionnels -- les compagnies d'autocars touristiques des Pays-Bas interviennent pour une part importante dans le marché qualifié par elles de transport de groupes. Comme pour les transports en commun, le transport de groupes est un service régulier, en cela que les services sont exploités selon un horaire établi. A la différence des transports en commun, toutefois, le service est effectué sur la base d'un contrat conclu avec un client. Il s'agit principalement du transport d'un personnel d'entreprise ou de ramassage scolaire. En 1984, le transport intérieur de groupes a représenté 54.2 millions de voyageurs, soit 1.740 millions de voyageurs-kms. Il convient d'ajouter le transport international de groupes, qui s'est élevé à 1.4 million de voyageurs en 1984, (soit 70 millions de voyageurs-kms).

Ayant considérablement tiré profit de l'expansion du tourisme dans les années 50, le secteur des autocars touristiques a souffert dans les années 60 d'un sérieux recul du fait de la concurrence de la voiture particulière et de l'avion. En raison, entre autres facteurs, de la crise de l'énergie, la baisse a pu être enrayée et le secteur a pu regagner une partie du terrain perdu. La tendance paraît se maintenir dans le transport international de voyageurs. Il est, par exemple, caractéristique qu'en dehors de l'augmentation du nombre de voyageurs en transport international par autocar -- qui est passé de moins de 2.5 millions en 1979 à près de 3.2 millions en 1984 -- on puisse observer une croissance plus forte en voyageurs-kms -- de moins de 2.3 milliards en 1979 à plus de 3.5 milliards en 1984. Non seulement le nombre de voyageurs s'est accru mais la distance moyenne parcourue a augmenté. Le trafic intérieur de groupes, dont on a parlé plus haut, n'a cessé d'être depuis des années marqué par une tendance à la baisse. Comme pour les transports en commun, la raison principale en est la concurrence de la voiture particulière.

Bien que, dans l'ensemble, la voiture particulière et l'avion jouissent de positions dominantes sur ce que l'on peut qualifier de trafic de vacances, on observe un certain nombre d'évolutions caractéristiques dans le secteur des voyages touristiques par autocar. Aux Pays-Bas, la proportion de population partant en vacances est élevée, même si on fait la comparaison avec les pays riches voisins : 62 pour cent en 1985. Ainsi, sur 14 millions d'habitants, plus de 8.5 millions sont partis en vacances. En outre, un grand nombre de personnes sont parties en vacances plus d'une fois. On a enregistré en 1985, plus de 12 millions de départs en vacances, chiffre remarquablement élevé là aussi, si l'on fait la comparaison avec d'autres pays de l'Europe occidentale. L'autocar a joué un rôle relativement important sur le marché des vacances. Il convient particulièrement de noter la part croissante de l'autocar touristique sur le marché en expansion des sports

d'hiver : elle s'est élevée à 13 pour cent en 1985. La croissance des circuits touristiques d'été est également remarquable en ce qui concerne par exemple l'Espagne où la part de marché de l'autocar touristique n'a pas été moins de 18 pour cent. Dans ces deux derniers cas, il s'agissait principalement de services de navette.

Les destinataires-types des autocars de tourisme néerlandais sont -- naturellement -- les pays voisins, l'Allemagne et la Belgique. En 1984, les compagnies d'autocars touristiques ont transporté vers ces pays 895 000 et 770 000 voyageurs respectivement. Il faut ajouter à ces pays l'Autriche pour la saison d'hiver -- les autocars y ont transporté 270 000 passagers en 1984 -- et, pour la saison d'été, la France (265 000 voyageurs), l'Espagne (175 000), l'Italie (50 000) et la Yougoslavie (30 000).

Comme les autres secteurs touristiques le transport par autocar de tourisme a un caractère très saisonnier. Après la pointe des vacances de février, la saison du voyageur moyen commence aux environs de Pâques. La pointe se produit en mai et juin. La demande baisse légèrement en juillet et août pour remonter en septembre. Le trafic diminue considérablement en octobre pour remonter ensuite pendant la pointe de Noël et du Jour de l'An. Ainsi, en mai 1984, plus de 2 millions de voyageurs ont emprunté l'autocar sur des liaisons intérieures ou internationales, contre 550 000 en décembre de la même année. Les chiffres approximatifs pour les autres mois sont les suivants : 470 000 en janvier, 975 000 en avril, 1 970 000 en juin, 1 125 000 en juillet, 1 200 000 en août, 1 550 000 en septembre, 1 040 000 en octobre et 710 000 en novembre.

Le transport de groupe accuse également de fortes variations de demande, qui sont inversées par rapport au trafic touristique. La demande baisse fortement en été, de juin à août. Cette évolution est plus ou moins liée aux hausses et baisses de trafic des autocars de tourisme. C'est pour cette raison, et aussi parce qu'il est possible de combiner aisément les deux types de transport, que de nombreuses compagnies ont combiné transports en commun et accueils touristiques par autocar jusque dans les années 70. Aujourd'hui, les compagnies d'autocars touristiques des Pays-Bas n'assurent plus de services de transports en commun, ceux-ci étant à présent entièrement pris en charge par neuf entreprises de transport municipales (une par ville) et par une quinzaine d'entreprises de transport publiques (transports régionaux).

1.2. Evolution de l'activité

Au 1er janvier 1985, il y avait aux Pays-Bas 288 compagnies d'autocars touristiques autorisées à exploiter un parc de 3 658 autocars. La taille moyenne d'une compagnie était donc d'à peu près 13 autocars, chiffre relativement élevé. Plus de 45 compagnies étaient propriétaires de

21 autocars ou plus, et trois compagnies seulement ne possédaient qu'un véhicule. La taille des entreprises a progressivement augmenté dans le temps. Ainsi, en 1957, il y avait aux Pays-Bas 507 compagnies d'autocars autorisées pour un parc de 2 701 autocars. Parmi elles, 66 ne possédaient qu'un seul autocar et 15 en avaient 21 ou plus. L'augmentation de la taille des compagnies résulte nettement de la politique d'attribution de licences des Pays-Bas, qui vise à faire bénéficier les détenteurs de licences existants d'une certaine protection en n'autorisant l'entrée sur le marché de nouvelles compagnies que lorsqu'elles peuvent prouver que des besoins non satisfaits existent, que les compagnies existantes ne peuvent satisfaire. Quand des licences sont accordées, les entreprises en place ont la préférence sur les nouveaux candidats.

Dans les totaux mentionnés ci-dessus de 288 compagnies d'autocars de tourisme et de 3 658 autocars la capacité de transport touristique des entreprises de transports en commun est incluse. Comme on l'a signalé plus haut, il existe des entreprises de transport municipales et régionales dont le capital appartient à l'Etat. En dehors de leur licence d'exploitation des transports en commun, ces entreprises possèdent en général une licence leur permettant d'exploiter des autocars touristiques. Le chiffre de 3 658 ne se rapporte donc pas à l'ensemble des autocars utilisés pour les transports en commun. En 1984, il y avait aux Pays-Bas plus de 10 000 autocars, y compris ceux utilisés pour les transports en commun. Le chiffre de 3 658 autocars ne représente donc pas l'ensemble du parc que les entreprises d'autocars de tourisme ont à leur disposition. Il ne s'agit que des autocars bénéficiant d'une licence d'exploitation pour les circuits touristiques et les services occasionnels. Le transport de groupes, comme on l'a mentionné, peut être effectué par autocar, mais aussi par autobus, dont le nombre n'est pas commun. Pour les Pays-Bas, le parc total d'autocars de tourisme peut être estimé de 4 000 à 5 000 autocars. Le nombre de conducteurs de ce secteur serait d'environ 5 500.

La compagnie-type d'autocars touristiques néerlandaise est une entreprise mixte. La branche a connu une grande diversification. En dehors des activités propres aux divers secteurs du marché, existent des opérations conjointes avec des agences de voyages, des voyagistes -- pour des circuits en autocar aussi bien que des circuits en avion ou des croisières -- avec des exploitants d'hôtels, de camps de vacances, des propriétaires d'appartements ou autres propriétés immobilières, de petites entreprises de transport (taxis) et (parfois) des entreprises de transport en commun.

Ce n'est pas que dans le secteur des autocars de tourisme qu'il y a eu expansion. On constate une évolution similaire dans le secteur connexe de l'organisation de voyages. Des groupes de compagnies d'autocars touristiques sont actives sur le marché des vacances pour le compte de voyagistes avec des programmes très complets qui leur sont propres. Aux

Pays-Bas, De Jong Intratours, OAD, Holland International (HINT) et Arke sont des voyagistes bien connus, non seulement dans le cas de certains d'entre eux pour leurs circuits en autocar mais également pour des voyages en avion ou en voiture de location, par exemple. Certains de ces voyagistes appartenaient auparavant au secteur des autocars touristiques. Leurs relations avec ce secteur prennent des formes multiples, ainsi on trouvera dans certains cas une entreprise conjointe constituée par un certain nombre de compagnies d'autocars touristiques, ou bien une compagnie d'autocars et un voyageur appartiendront à la même société de holding bien que chaque entreprise soit rattachée à des filiales différentes, ou encore un voyageur passera un accord avec un groupe de compagnies d'autocars touristiques. Dans pratiquement tous les cas, le voyageur passe également des accords avec un grand nombre de compagnies d'autocars de tourisme exploitant des services dans l'ensemble des Pays-Bas. On se trouve ainsi dans une situation caractérisée par la participation de groupes de compagnies d'autocars touristiques au marché des vacances par l'intermédiaire d'un petit nombre de grandes sociétés d'organisation de voyages, tout en ayant des programmes de voyages touristiques par autocar qui leur sont propres. La plupart de ces groupes ont des centaines d'autocars à leur disposition.

D'une manière générale, c'est par les grandes organisations de voyages que les produits ont été mis au point. Il s'agit de programmes très complets, avec des circuits touristiques en autocar vers un très grand nombre de pays d'Europe, en été comme en hiver ; de services de navette, par exemple vers les stations estivales ensoleillées de l'Espagne et les stations de sports d'hiver de l'Autriche, de voyages à destination unique et des circuits. Les autocars ont des fauteuils aménagés pour dormir, en particulier pour les services de navette, dotés de sièges transformables ; il y a des autocars spéciaux avec remorques pour planches à voile et bicyclettes ; des autocars avec un compartiment spécial à l'arrière pour les skis ; des autocars spécialement équipés pour les passagers en fauteuils roulants ; des autocars de luxe pour une clientèle à hauts revenus ; des autocars confortables, dont les équipements haut de gamme sont décrits en détail dans les brochures de voyages, des "jumbolances", pour le transport de grabataires, des autocars avec des compartiments séparés pour fumeurs et non fumeurs. La dernière innovation est l'autocar de nuit ; il circule la nuit alors que les transports en commun ne fonctionnent habituellement pas et assure les correspondances avec les derniers trains ; il relie un certain nombre de villes du nord, de l'est et du sud du pays avec celles situées à l'ouest. Il est nécessaire de mentionner à ce sujet les services de ramassage des voyageurs. Du fait de la dispersion des lieux de résidence, chaque compagnie d'autocars a ses services de ramassage. Toute personne achetant un voyage en autocar pourra être prise en charge à son domicile. Après le parcours de ramassage, les voyageurs, qui viennent de toutes les régions du pays, arrivent à un point de regroupement à

proximité de la frontière et sont transférés dans l'autocar qui les emmènera à leur lieu de destination. Cette organisation a entraîné la création de stations de transit, dont certaines constituent de véritables terminaux dotés de toutes les installations requises telles qu'un restaurant, des boutiques, un bureau de change, des cabines téléphoniques, des cabinets de toilette et un parc de stationnement.

1.3. Autres aspects du secteur des autocars touristiques

Le secteur des autocars touristiques est caractérisé aux Pays-Bas par une concurrence sévère. De manière générale (et c'est en effet trop souvent le cas), cette concurrence se fait en termes de prix et non de qualité de la prestation. On ne dispose que de peu de renseignements sur les résultats d'activité des entreprises du secteur. Il est vrai que le Bureau des études économiques des transports routiers et fluviaux (EBW) effectue chaque année une analyse financière comparative des entreprises mais une trentaine d'entreprises seulement y participent (principalement les plus importantes). Bien que l'on ne puisse considérer les bénéfices réalisés comme insuffisants, on ne peut affirmer non plus qu'ils soient satisfaisants.

Les conditions d'emploi dans ce secteur sont identiques dans tous les Pays-Bas. Les organisations d'employeurs et de salariés de ce secteur ont conclu une convention collective du travail (CAO) pour l'ensemble du pays. Le fonctionnement de cette convention n'ayant pas donné de résultats satisfaisants, les organisations nationales d'employeurs et de salariés ont fondé il y a plusieurs années un institut : la "Fondation pour l'information et la réglementation des voyages touristiques en autocar, des services occasionnels et du transport de groupes" (ST.O), afin de contrôler l'application de la convention. Les organisations d'employeurs et de salariés sont représentées au conseil d'administration de l'Institut. Une enquête préliminaire du ST.O a montré que plus de 75 pour cent des compagnies d'autocars touristiques des Pays-Bas n'appliquaient pas la Convention, ce qui provoque l'inégalité des conditions de concurrence. C'est là le résultat de la concurrence en termes de prix dont on a déjà parlé. Le ST.O s'efforce de faire adopter des mesures, et même des mesures juridiques, pour obliger les compagnies à appliquer la Convention.

Comme dans la plupart des pays d'Europe occidentale, les entreprises d'autocars touristiques néerlandaises doivent remplir certaines conditions sur le plan de la compétence professionnelle, de la surface financière et du respect des normes professionnelles, conformément à la directive n° 74/562 du Conseil des Ministres de la CEE. En ce qui concerne la compétence professionnelle, elles sont soumises aux mêmes obligations sur le plan commercial que celles qui s'appliquent aux entreprises des autres branches d'activité des Pays-Bas.

Les conducteurs d'autocars de tourisme doivent également se conformer aux règles de compétence professionnelle du décret sur les horaires de conduite des chauffeurs aux Pays-Bas. Il convient de noter, entre parenthèses, que ces règles ne sont pas encore imposées à toutes les catégories de conducteurs d'autocars, mais n'entrent que progressivement en application. La formation professionnelle des conducteurs d'autocars est très voisine de celle des autres catégories de conducteurs, comme les conducteurs de véhicules de transports en commun ou de poids lourds. En outre, une formation complémentaire est actuellement en voie d'élaboration en vue de fournir -- sur une base de volontariat -- une formation répondant aux besoins spécifiques des conducteurs d'autocars touristiques.

Comme dans d'autres pays, des innovations techniques considérables sont apparues. Il s'agit souvent d'équipements luxueux construits spécialement pour les besoins des transports internationaux. Cela a l'inconvénient toutefois de rendre ces autocars moins adaptés à d'autres secteurs du marché, comme les transports en commun et le transport de groupe. C'est cependant à de telles innovations que le transport par autocar doit la place qu'il occupe actuellement sur le marché. Il ne fait pas de doute que la tendance à l'innovation se maintiendra. Des moteurs toujours plus puissants, des freins plus efficaces, des suspensions pneumatiques, des doubles vitrages, des systèmes de ventilation très performants, la stéréophonie, des équipements sonores et visuels, des réfrigérateurs, des bars, des sièges du même type que ceux des avions, des sièges transformables, des cabinets de toilette et des vestiaires sont considérés comme devant normalement se trouver sur un autocar moderne. Dans la recherche de la clientèle, les compagnies néerlandaises d'autocars touristiques se sont adaptées aux besoins et leurs équipements soutiennent fort bien la comparaison avec ceux de n'importe quel autre pays.

2. REGIME JURIDIQUE DU SECTEUR AUX PAYS-BAS

2.1. Législation actuelle

Le transport de voyageurs aux Pays-Bas est régi par la "loi sur le Transport routier de voyageurs (WAP)", qui remonte à 1939. Cette loi distingue cinq secteurs, chacun requérant une licence particulière. Ces secteurs sont les suivants :

- Les services réguliers, également désignés sous le terme de transports publics (terme qui ne figure pas dans la loi), pour lesquels existe une réglementation en matière de subventions prévoyant le financement par l'Etat des déficits d'exploitation ;
- Le transport de groupe ou, en d'autres termes, les services réguliers ayant fait l'objet d'un contrat

avec un client particulier. Selon la terminologie de la CEE il s'agit de services réguliers spécialisés ;

- Les voyages touristiques par autocar : il s'agit de services de transport touristiques tels qu'excursions, voyages à destination d'un site touristique donné, circuits ou voyages internationaux à destination unique, effectués avec ou sans horaires de transport ;
- Les services occasionnels, c'est-à-dire tout autre type de transport par autocar ne figurant pas dans l'une des catégories précédentes ;
- Le transport par taxi.

En application de la loi sur le transport de voyageurs, un service de délivrance de licences a été créé : la Commission d'attribution des licences de transport. Celle-ci se conforme aux directives fixées par le gouvernement en ce qui concerne les critères d'attribution de licences. Pour le reste, la Commission est libre d'agir comme elle l'entend. Elle accorde les différentes licences mentionnées plus haut, à l'exception de celles des transports locaux et des taxis, pour lesquels l'attribution de licences est du ressort des autorités municipales.

Aux Pays-Bas, il faut avant tout que la compagnie d'autocars de tourisme soit détentrice d'une licence pour voyages par autocar et services occasionnels, autrement dit, transport en autocar touristique. Ces deux secteurs de marché font l'objet d'une seule licence qui spécifie le nombre maximum d'autocars que le détenteur d'une licence peut exploiter. Les licences pour le transport de groupe sont, quant à elles, accordées pour un itinéraire donné, l'entreprise étant libre de choisir les véhicules à assigner à ce service, autocars de tourisme ou autobus qui ne font pas l'objet d'une licence de transport touristique par autocar. Comme on l'a déjà signalé, la Commission d'attribution des licences de transport a un comportement protectionniste à l'égard des détenteurs de licences. A moins qu'il ne leur soit possible de racheter une entreprise existante, il est difficile aux candidats à l'accès dans la profession, d'y pénétrer. En plus d'une licence, l'entreprise d'autocars touristique doit posséder une autorisation par voyage pour les séries de voyages à effectuer. Ces autorisations sont délivrées par l'une des six Inspections nationales des transports qui sont responsables sur le plan régional des services du Ministère des Transports et des Travaux Publics (1).

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Le terme "Waterstaat" se réfère à l'entretien des digues, du réseau routier, des tunnels, des ponts et des canaux.

L'attribution de licences pour le transport de groupes ou encore l'autorisation accordée par voyage pour le transport touristique par autocar relèvent d'un critère : la protection des services réguliers ou des transports en commun. Cette protection est le principe de base de la loi sur le transport de voyageurs.

La structure du secteur du transport de voyageurs s'est trouvée bouleversée depuis la fin des années 60. La formidable augmentation du taux de motorisation et la progression considérable des subventions accordées aux transports en commun ont créé une structure du secteur entièrement nouvelle. En raison principalement des subventions aux services réguliers, les entreprises privées ont disparu du marché des transports en commun. Aux Pays-Bas, les transports en commun sont à présent entièrement contrôlés par neuf entreprises municipales -- pour Amsterdam, Rotterdam, la Haye, Utrecht, Groningue, Maastricht, Nimègue, Arnhem et Dordrecht -- et par une quinzaine d'entreprises régionales. Ces entreprises étaient autrefois des filiales des Chemins de fer néerlandais ; elles étaient le résultat de fusions ou de rachats d'entreprises autrefois privées, que la compagnie ferroviaire avait acquises au fil des années. Les chemins de fer néerlandais ont cédé à l'Etat leur capital social le 1er janvier 1982. En conséquence, les compagnies d'autocars touristiques se sont trouvées exclues de l'exploitation des transports en commun qui se serait combinée de manière idéale avec leurs activités dans le domaine touristique.

2.2. Législation en projet

Depuis longtemps, la loi sur le transport de voyageurs est considérée comme dépassée, et on ne peut souvent plus l'appliquer en raison des évolutions récentes. C'est en particulier le cas dans le secteur des transports en commun ou, en application de la loi, c'est la Commission d'attribution des licences de transport qui contrôle la politique de délivrance de licences pour les services réguliers, mais où c'est en réalité le Ministre des Transports et des Travaux Publics qui définit les limites de ce secteur, en raison des subventions qu'il accorde. C'est pourquoi, un projet de loi a été élaboré en vue de l'établissement d'une réglementation entièrement nouvelle : "Loi sur le transport des voyageurs". Ce projet de loi, qui est à présent devant le Parlement, n'avait pas encore fait l'objet de débats au moment des élections (mai 1986). Il reste donc à savoir ce que seront les intentions du nouveau gouvernement après les élections. Il n'en demeure pas moins que, dans les années qui viennent, une réforme de la législation régissant le transport de voyageurs aux Pays-Bas est probable. Il est généralement admis, aussi bien par le gouvernement que par l'opposition, que la loi en vigueur doit être changée. Il existe, en outre, un consensus sur les principaux axes de la politique future, du moins en ce qui concerne le secteur du transport touristique par autocar.

Selon le projet de loi, il n'y aurait à l'avenir que trois secteurs de marché, avec les licences d'exploitation correspondantes : transports en commun, transports par autocar et transports par taxi. Les transports en commun sont définis comme étant l'ensemble des services accessibles à toute personne désirant les emprunter et qui circulent conformément à des horaires. Tous les autres services de transport sont soit des services d'autocars, soit des taxis. Les licences accordées actuellement pour les voyages touristiques par autocar et les services occasionnels seront abolies et remplacées par une licence unique de transport par autocar. Cette licence de transport spécifiera le nombre d'autocars pouvant être exploités. Ce ne sera plus la Commission d'attribution des licences de transport qui sera compétente en la matière -- car elle sera dissoute -- mais le Ministère des Transports et des Travaux Publics.

Les transports en commun ne seront plus dorénavant protégés par une politique restrictive d'attribution de licences ou par l'octroi d'autorisations par voyage en autocar, comme c'est le cas actuellement. La seule protection dont bénéficiera le secteur des transports en commun résultera de la définition très large donnée par la nouvelle loi du concept de "transport public" : services de transport pouvant être empruntés par toute personne le désirant et fonctionnant conformément à des horaires. Les transports publics inclueront par conséquent non seulement les services réguliers mais aussi les "services à la demande". Cette définition reflète de très près l'évolution d'ensemble du secteur des transports en commun aux Pays-Bas. Conformément aux recommandations de la société de conseil de gestion McKinsey, les subventions dont bénéficient les transports en commun n'auront plus pour objet de couvrir les déficits mais seront accordées en fonction de normes définies à l'avance. Il devrait en résulter un plus grand esprit d'entreprise chez les exploitants des services de transport en commun. On observe déjà les premiers effets de cette politique nouvelle. Les entreprises de transport public deviennent de plus en plus actives sur les marchés du transport par autocar et par taxi. Les bénéfices réalisés sur ces marchés vont aux entreprises de transports publics, alors qu'antérieurement ils allaient en partie alimenter les caisses de l'Etat. Le même processus s'applique aux déficits.

Le Ministre des Transports et des Travaux Publics à l'intention d'assouplir la politique d'attribution de licences de transport par autocar. Contrairement à la politique en vigueur actuellement, l'accès au marché d'entreprises nouvelles sera encouragé. Les autorisations par voyage, ou même par sens de voyage, qui sont encore obligatoires pour le transport de groupe, seront complètement supprimées. Ce projet de loi manifeste une volonté de libéralisation et de dérèglementation.

En ce qui concerne le transport par autocar, le projet de loi comporte certaines dispositions particulières destinées à renforcer la protection sociale dans ce secteur. Les

entreprises candidates dont, conformément à la politique nouvelle d'attribution de licences, l'accès au marché sera facilité, ne se verront attribuer au départ qu'une licence provisoire qui, après deux ans et à condition, entre autres dispositions, que ces entreprises se soient informées aux stipulations de la Convention collective du travail (CAO), sera convertie en licence définitive. L'entreprise qui n'appliquera pas les dispositions de la Convention ou qui aura été condamnée pour fraude fiscale ou non paiement de cotisations sociales, se verra retirer sa licence par le Ministère des Transports et des Travaux Publics. Les conducteurs d'autocars ne pourront à l'avenir être employés que par une entreprise détentrice d'une licence de transport par autocar, ce qui donne une garantie supplémentaire du respect des dispositions de la Convention collective du travail. Toutes ces mesures ont été incorporées dans le projet de loi après consultation des organisations nationales d'employeurs et de salariés du secteur.

3. POSITION RELATIVE DE L'AUTOCAR PAR RAPPORT A LA VOITURE PARTICULIERE, A L'AVION ET AU CHEMIN DE FER

Il a été indiqué dans la Section 1.1. que les compagnies d'autocars touristiques néerlandaises avaient transporté en 1984, 3.2 millions de voyageurs en trafic international -- ce qui représente près de 3.6 milliards de voyageurs-kms. Si l'on ajoute à ces 3.2 millions de voyageurs un trafic international de 1.4 million de voyageurs en transport de groupe, on constate que la part de l'autocar dans le trafic international de voyageurs est presque égale à celle du chemin de fer. En 1984, les Chemins de fer néerlandais ont transporté 4.7 millions de voyageurs en trafic international, soit 450 millions de voyageurs-kms. A titre de comparaison, près de 11 millions de passagers -- à l'arrivée ou au départ -- sont passés par les aéroports des Pays-Bas en 1984. La part de l'autocar dans le transport intérieur et dans le transport international est donc relativement faible. En 1984, les déplacements en voiture particulière aux Pays-Bas ont totalisé 121 milliards de voyageurs-kms, chiffre très supérieur à la part de l'autocar sur le marché intérieur : 1.75 milliard de voyageurs-kms. La part des Chemins de fer dans le transport intérieur de voyageurs a été de 8.5 milliards de voyageurs-kms.

Les chiffres ci-dessus mettent en évidence également les perspectives possibles. Si l'on considère, par exemple, la part de l'autocar sur le marché des vacances, un certain nombre d'évolutions intéressantes apparaissent. En premier lieu, en ce qui concerne la part croissante de l'autocar dans les voyages à destination ou en provenance des stations de sports d'hiver : en dépit de la place prépondérante de la voiture particulière -- qu'elle conservera probablement -- la part de marché de l'autocar pour les voyages à destination ou en provenance des stations de sports d'hiver s'élève à 13 pour cent soit un total

de 120 000 vacanciers. La progression des services de navette joue un rôle important en la matière, tout comme le trafic touristique d'été vers d'autres pays européens. En 1985, la part de marché de l'autocar pour les vacances à l'étranger a été de 10 pour cent, contre 67 pour cent pour la voiture particulière, 15 pour cent pour l'avion et 4 pour cent pour les chemins de fer. Dans le cas de l'Espagne, toutefois, la part de marché de l'autocar a même atteint 18 pour cent, bien que l'avion joue toujours un rôle de premier plan sur ce marché (46 pour cent), la voiture particulière intervenant pour 32 pour cent et le chemin de fer pour 4 pour cent seulement. Pendant la saison d'hiver, la part de l'autocar reste considérable dans la catégorie des "autres voyages de vacances", qui inclut les voyages touristiques intercontinentaux, les voyages culturels, etc. Dans cette catégorie, la part de marché de l'autocar s'est élevée à 11 pour cent en 1985, tandis que celle de la voiture particulière, de l'avion et du chemin de fer était, respectivement, de 60 pour cent, 19 pour cent et 6 pour cent. Ce segment de marché représenterait pour les autocars de tourisme un total d'environ 90 000 voyageurs.

4. COMMERCIALISATION

Jusqu'ici, les compagnies d'autocars touristiques néerlandaises ont fait peu de publicité ou ont peu participé à des actions commerciales communes à l'ensemble de la profession, autrement dit il n'y a pas eu de campagnes communes. Les campagnes publicitaires et les actions commerciales sont effectuées le plus souvent par les entreprises individuellement. Cette attitude résulte nettement de la structure de ce secteur, que l'on a décrite à la section 1.2. Les grandes compagnies ou les groupes de compagnies d'autocars touristiques en concurrence sur le marché préfèrent faire la publicité de leurs propres produits plutôt que de participer à des compagnies communes. Il en est de même pour les actions commerciales. Certaines compagnies ont réalisé des études de marché pour leur propre compte mais les résultats n'en ont jamais été rendus publics.

On n'a pas trouvé jusqu'ici de bases pour l'établissement d'une classification des autocars de tourisme aux Pays-Bas, comme il en existe depuis quelques années en République Fédérale d'Allemagne et en Belgique -- classification que l'Union Internationale des Transports Routiers s'est employée à développer encore. Là aussi, compagnies et groupes de compagnies préfèrent se soucier de leurs intérêts propres.

Toutefois, certaines recherches ont été effectuées pour le compte du secteur des autocars touristiques au cours de ces dernières années. A l'occasion du centenaire du KNVTO, en 1981,

l'une des plus grandes agences de publicité des Pays-Bas, McCann Erickson, a fait une enquête sur les voyages touristiques en autocar. Le KNVTO a attribué à la fin de 1985 le premier prix à un étudiant de l'Institut du Tourisme et des Loisirs des Pays-Bas (NWIT), situé à Breda, pour son essai sur la politique commerciale des compagnies d'autocars touristiques. Au début de 1986, "Travel Market Magazine", périodique professionnel de l'industrie touristique néerlandaise, a conduit une enquête auprès de la clientèle des autocars à destination des sports d'hiver. Les principaux résultats en sont les suivants :

- Comme il a été mentionné à la Section 1.3, le secteur des autocars touristiques des Pays-Bas se caractérise par une concurrence sévère en matière de prix. Le prix jouant un rôle majeur, au stade de la commercialisation, on s'est moins attaché aux autres facteurs de commercialisation. Il ne fait pas de doute que le secteur des autocars de tourisme doit en partie sa croissance aux tarifs relativement bas qui sont pratiqués, en particulier le transport de navette. Lorsque l'on compare le coût du transport par autocar avec celui de la voiture particulière, du chemin de fer ou de l'avion, le résultat est presque toujours favorable à l'autocar. On constate qu'en pratique le prix joue un rôle important dans le choix fait par le client.
- Cela ne saurait surprendre étant donné que la clientèle provient plutôt des tranches à faibles revenus. On peut tirer des différentes enquêtes le portrait-type du voyageur d'autocar : âge moyen supérieur à 50 ans, faible niveau éducatif, appartenance aux catégories sociales les moins privilégiées, faible niveau de revenu, citadin ou résident d'une zone urbanisée (sauf Amsterdam, Rotterdam et La Haye), souvent sans emploi (à la retraite ou bénéficiant d'une pension d'invalidité), peu d'expérience en matière de voyages, prépondérance des femmes et des personnes seules. Autrement dit, le passager moyen d'un autocar appartient, par comparaison aux autres vacanciers, aux couches inférieures du marché touristique. Selon une enquête de 1977, 61 pour cent des personnes voyageant en autocar avaient 50 ans, et plus de 69 pour cent avaient 40 ans ou plus. Dans une enquête de 1982, on a constaté que 69 pour cent des voyageurs avaient 55 ans ou plus et 79 pour cent, 45 ans ou plus. Toutes ces données sont confirmées par d'autres enquêtes.
- On peut également caractériser l'utilisateur moyen de l'autocar par référence aux avantages et aux inconvénients évidents des voyages touristiques en autocar. En dehors du prix, les avantages suivants

sont souvent cités : le fait d'être pris en charge -- ce qui séduit en particulier les maîtresses de maison -- ; l'espoir de voir beaucoup de choses -- parce que le conducteur ou le guide est censé bien connaître le pays à visiter (réponse souvent obtenue de personnes ayant peu voyagé et se rendant à l'étranger ou dans le pays considéré pour la première fois) ; l'avantage d'être un passager, ce qui supprime toute inquiétude au sujet de la conduite en montagne, des mauvaises routes ou de la circulation à gauche ; le confort des autocars d'aujourd'hui ; la possibilité de contacts avec les compagnons de voyage. Naturellement, le transport par autocar présente aussi des inconvénients : la liberté personnelle se trouve limitée, ce qui gêne plus particulièrement les hommes, qui tendent à être très attachés à leur voiture et aimeraient continuer à en user pendant leurs vacances. Tout le monde n'est pas enthousiasmé par les voyages en groupe, qui imposent parfois des contacts avec les autres voyageurs. Pour les enfants, le voyage touristique en autocar est jugé tout à fait inadapté. Le côté "grosses plaisanteries" que l'on trouve souvent dans les voyages en autocar semble revêtir moins d'importance qu'on ne le croit habituellement. Par contre, le confort qu'offre le plus souvent l'autocar moderne est nouveau pour nombre de touristes et comme l'on dit aux Pays-Bas, "on n'aime pas ce que l'on ne connaît pas" (ce que l'esprit ne connaît pas, le coeur ne peut s'en affliger). Enfin, pour de nombreuses personnes, l'autocar est un moyen de transport pour personnes âgées, ce qui ne contribue pas à attirer les autres voyageurs.

- Cela amène à parler de l'idée que l'on se fait du voyage en autocar. Le fait qu'il convient très bien aux personnes âgées explique l'image plutôt négative que l'on en a. Elle écarte les jeunes et les personnes appartenant aux catégories à revenus élevés. Il est intéressant de noter à ce sujet que les usagers de l'autocar sont généralement satisfaits de lui en tant que moyen de transport. Cela apparaît également dans les résultats de l'enquête 1986 de "Travel Market Magazine" : plus de 80 pour cent des personnes interviewées étaient satisfaites de leur voyage -- aussi bien de l'aller que du retour. D'autres aspects du voyage, comme le ramassage des voyageurs, les points de ramassage, le personnel d'accueil, le nombre d'arrêts en cours de route et les divers services offerts à bord de l'autocar sont très bien notés. Très peu de voyageurs déclarent avoir moins apprécié le voyage en cours que le voyage précédent, la majorité le trouvant aussi agréable ou même plus agréable. Il est intéressant de noter également le succès des fauteuils aménagés pour la

nuit, qui ont été récemment introduits, l'équipement des services de navette avec des sièges transformables dans lesquels les voyageurs peuvent dormir tout en voyageant. Tandis que les usagers des autocars ont généralement une attitude positive à l'égard de ce mode, ceux qui ne l'ont jamais emprunté le sont rarement, ce qui prouve une fois de plus combien est vrai le dicton que l'on "n'aime pas ce que l'on ne connaît pas", état d'esprit qui peut être entretenu par des articles à connotations négatives dans la presse, par exemple, après qu'un autocar ait eu un accident. Certaines compagnies d'autocars touristiques paraissent être parvenues à créer une image différente du transport par autocar en s'adressant à une clientèle aisée, ou bien en tirant parti de l'attrait de vacances de luxe, ou encore en cherchant à satisfaire des demandes de vacances bien spécifiques -- voyages de jeunes, vacances sportives, voyages organisés par les membres d'une association. Il va sans dire qu'il existe bien d'autres possibilités dans ce domaine : vacances "hors des sentiers battus", circuits culturels, périples gastronomiques, voyages linguistiques, voyages d'amateurs d'informatique, pour ne donner que quelques exemples. On a l'impression que les compagnies d'autocars touristiques n'explorent pas suffisamment la possibilité d'introduire plus de variété dans leur offre de voyages, en proposant des formules originales, en démarchant activement certains segments de clientèle, etc. Il paraît cependant y avoir de grandes possibilités en la matière comme le montre, par exemple, un sondage d'opinion auprès de vacanciers effectué par la compagnie aérienne néerlandaise KLM il y a quelques années. On pourrait conclure de cette enquête que la clientèle est très variée, chaque voyageur ayant des besoins, des exigences et des goûts qui lui sont propres. On trouve dans la clientèle aussi bien les amis de la nature que ceux qui ont parcouru superficiellement des brochures de voyage, des touristes typiques, des voyageurs "cherchant leur confort" ou des adeptes de l'aventure culturelle.

- Que font les compagnies elles-mêmes pour promouvoir leurs produits ? On a déjà abordé la question de la concentration du secteur des voyages aux Pays-Bas, y compris dans la branche des voyages touristiques par autocar. Chaque année sont publiées en nombre limité des brochures à grand format, de style magazine, faisant la publicité d'un certain nombre de voyages touristiques en autocar. La brochure de voyages est l'un des principaux moyens pour la compagnie d'autocars de se faire connaître. Il est frappant de constater que les photographies publiées montrent souvent des personnes âgées, ce qui renforce encore

l'image de l'autocar comme moyen de transport-type des personnes du troisième âge. On observe le même phénomène à la télévision dans les spots publicitaires sur les circuits touristiques en autocar. Pour donner une bonne image de cette activité, il faudrait opérer quelques changements : rendre moins hermétiques les brochures de voyages, souvent volumineuses. Il faut actuellement que le client potentiel "se donne du mal" pour parvenir à sélectionner ce qui peut l'intéresser. L'industrie touristique se plaint quelquefois du coût élevé des brochures et du grand nombre qu'il faut distribuer avant même d'avoir gagné un seul client. On peut naturellement y parvenir de manière plus efficace, par exemple, en concentrant les efforts sur d'autres modes de prospection.

- La brochure de voyages s'adresse non seulement aux clients potentiels mais aussi aux agences de voyages vendant des voyages par autocar. Il s'agit là aussi d'un domaine où bien des améliorations pourraient intervenir. Ce qui est essentiel en la matière ce sont les relations entre le transporteur et l'agence de voyages et ses employés. Quelles sont les compagnies d'autocars que les employés de l'agence préfèrent ? Est-ce que l'employé lui-même achèterait le voyage sur lequel le client l'interroge ? Il ne faut donc pas sous-estimer les informations fournies aux agences de voyages et la façon dont se présentent les brochures semestrielles de voyages. Certains employés des agences semblent avoir beaucoup de critiques à formuler à ce sujet sur certaines compagnies d'autocars. Les compagnies pourraient inviter les agents de voyages à la présentation de leurs brochures en leur fournissant des informations, sur les destinations nouvelles par exemple. L'opinion qu'ont de la compagnie d'autocars les employés d'une agence a aussi son importance. D'une manière générale, les relations entre compagnies d'autocars et employés d'agences de voyages sont essentielles et -- comme les recherches l'ont montré -- gagneraient à être améliorées, en particulier du côté des compagnies d'autocars. L'usage consacré de stimuler les ventes d'une agence de voyages par des cadeaux d'entreprise ou en lui attribuant des points est bien moins efficace qu'on ne le pense et peut même avoir des effets pervers. Le nombre de points de vente (c'est-à-dire d'agences de voyages) qu'un voyageur peut utiliser a également son importance. Certaines compagnies d'autocars touristiques ont des milliers de points de vente : agences de voyages, banques et grands magasins, dans l'ensemble des Pays-Bas. Il existe également des transporteurs qui se servent du support publicitaire le plus récent : l'écran de télévision (à savoir, Viditel).

-- On a considéré ici les relations entre la compagnie d'autocars et les employés des agences de voyages qui vendent ses produits touristiques. Il va de soi que les relations avec d'autres catégories d'employés sont également de la plus grande importance. On a déjà mentionné à ce sujet les mesures intervenues pour la formation des conducteurs d'autocars (Section 1.3). La formation permanente du personnel est essentielle comme l'est le contrôle du produit final. Certaines compagnies d'autocars s'en préoccupent actuellement. Elles organisent régulièrement des cours pour conducteurs d'autocars, le plus souvent pour les conducteurs des entreprises sous-traitantes aussi bien que pour leurs propres conducteurs. Parmi les autres exigences de qualité que les compagnies d'autocars doivent respecter, en ce qui concerne les conducteurs et le matériel, il y a l'obligation de porter des vêtements uniformes pour les conducteurs et la couleur, la marque d'identification commerciale et l'intérieur des autocars.

De l'enquête de "Travel Market Magazine" émerge une image d'un secteur d'activité qui, si on le considère comme un tout, se préoccupe peu de la commercialisation et de la promotion de ses ventes, alors qu'il en est tout autrement pour les compagnies prises individuellement, en particulier pour certaines qui y attachent une grande importance. Certaines grandes compagnies néerlandaises d'autocars, qui possèdent des centaines d'autocars, publient de volumineuses brochures de voyages décrivant des circuits touristiques à travers l'Europe et sont très actives en matière de commercialisation et de promotion des ventes. Les éléments essentiels de la réussite dans le secteur sont les brochures de voyages destinées aux professionnels, la formation des employés des agences de voyages, les informations fournies aux agences, les spots publicitaires à la télévision, les normes élevées de formation pour le personnel d'accompagnement et les conducteurs d'autocars, les normes élevées également de qualité d'équipements, l'existence de toute une gamme de brochures destinées à faire face à la diversité des goûts de la clientèle. En résumé, il faut une commercialisation et une promotion des ventes de niveau professionnel pour réussir.

5. REGLEMENTATION INTERNATIONALE

5.1. Description

La licence accordée par la Commission d'attribution des licences de transport (Chapitre 2) autorise en principe le transporteur à exploiter des services intérieurs aussi bien qu'internationaux. En pratique, toutefois, la compagnie doit

vérifier qu'elle n'a pas besoin d'une autorisation étrangère pour chaque voyage. Il lui faut donc savoir à quelle réglementation internationale elle est soumise en la matière. Selon les relations qu'entretiennent les Pays-Bas avec le pays considéré et le type de transport il s'agira d'un accord bilatéral, d'un règlement de la CEE, de l'Accord sur les services routiers internationaux occasionnels de voyageurs par autocar ou autobus (ASOR) ou encore d'une résolution de la CEMT.

Conformément à la résolution de la CEMT, il n'est pas nécessaire de posséder une autorisation internationale pour effectuer des circuits touristiques et des voyages aller en charge vers un pays touristique européen quelconque. Une feuille de route suffit amplement pour permettre aux autorités d'exercer leur contrôle. Les services occasionnels au sens de l'Accord ASOR mentionné ci-dessus -- retours en charge autres que les circuits à porte fermée et les allers en charge -- ne nécessitent pas non plus d'autorisations à condition qu'ils commencent ou se terminent dans un pays signataire de l'Accord. L'Accord ASOR a été ratifié par la CEE, l'Autriche, la Norvège, la Suède, la Finlande et la Turquie. Le voyage retour en charge signifie aux termes de cet Accord un voyage aller à vide quelconque et un point de ramassage unique des voyageurs, étant entendu que ces voyageurs :

- Se déplacent en groupe conformément à un contrat établi avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge ;
- Ou bien se sont précédemment déplacés avec le même transporteur vers le pays où ils sont pris en charge ;
- Ou encore étaient invités à se rendre dans un autre pays Membre, les frais de transport étant à la charge de l'organisme invitant. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement pour les besoins du voyage considéré. Ce voyage peut être effectué sans autorisation spéciale si les conditions suivantes ont été remplies :
 - a) Aucun citoyen du pays où les voyageurs sont pris en charge ne peut être transporté. Ainsi, des touristes néerlandais ou canadiens peuvent être pris en charge en Suisse, mais non des citoyens suisses ;
 - b) le voyage doit commencer et se terminer dans le pays d'immatriculation de l'autocar.

Pour les compagnies néerlandaises d'autocars de tourisme, ce sont les voyages transitant par les pays de la CEE ou entre ces pays qui sont numériquement les plus importants. La réglementation actuelle de délivrance des autorisations pour les voyages touristiques internationaux par autocar (règlements

n° 117/66, 1 016/68, 516/72, 517/72 et 1 172/72) constituent un système d'organisation du marché. Le règlement n° 117/66 est le principal instrument réglementaire ; il comporte les règles communes applicables aux transports internationaux de voyageurs. Dans son préambule, il est précisé que l'établissement de règles communes ne peut être réalisé que sur la base de définitions uniformes des différentes catégories de transport de voyageurs, en d'autres termes, on prend pour point de départ l'organisation du marché. Le règlement distingue trois secteurs de marché : les services réguliers, les services de navette et les services occasionnels. Le règlement n° 117/66 définit les services occasionnels comme des voyages effectués selon un itinéraire donné, les voyageurs ne pouvant monter ou descendre qu'à des arrêts fixes. Pour être complet, il faut ajouter que les services réguliers pour le transport des travailleurs entre domicile et lieu de travail et pour le transport des écoliers entre domicile et établissement d'enseignement, et inversement, sont dénommés "services réguliers spécialisés". Dans le même règlement, les services de navette sont définis comme des services organisés pour transporter en plusieurs allers et retours d'un même lieu de départ à un même lieu de destination des voyageurs préalablement constitués en groupes et inversement. Chaque groupe, composé des voyageurs ayant accompli ensemble le voyage aller, est ramené au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur. Tout transport ne correspondant ni à la définition du service régulier ni à celle du service de navette est considéré comme service occasionnel, catégorie dans laquelle figurent les circuits à portes fermées et les voyages aller en charge et retour en charge.

Dans cette réglementation, l'essentiel est la stipulation selon laquelle les règles et règlements communs applicables aux services occasionnels entrent en vigueur à compter du 1er janvier 1967 et celle selon laquelle les règles communes applicables aux services réguliers et aux services de navette doivent être fixées avant le 1er janvier 1968. Les règlements n° 516/72 et 517/72 s'appliquent à présent respectivement aux services de navette et aux services réguliers.

5.2. Goulots d'étranglement dus à l'organisation du marché

Les règles et règlements, fixés il y a 20 ans dans la perspective d'une politique des transports commune sur la base des dispositions du Traité de Rome ont représenté un certain progrès pour le secteur des autocars touristiques : des règles et règlements communs existent à présent et l'on a réduit à un seul le nombre des documents de contrôle et d'autorisations nécessaires. Il subsiste toutefois un certain nombre de goulots d'étranglement.

Obtenir une licence d'exploitation de services réguliers est pratiquement impossible. Le peu d'empressement auquel se

heurte un entrepreneur lorsqu'il présente une licence peut en grande partie être attribué à la volonté des pouvoirs publics de protéger les chemins de fer nationaux subventionnés. D'une manière générale, les pouvoirs publics craignent que le transport international par autocar ne détourne du chemin de fer des voyageurs potentiels, ce qui manifeste une ignorance des caractéristiques spécifiques du marché des compagnies d'autocars. Lorsque, exceptionnellement, une licence de transport international par autocar est accordée, la compagnie se voit imposée tout un ensemble d'obligations, en particulier en matière d'horaires et de tarifs, qui doivent recevoir l'approbation des pouvoirs publics. En outre, conformément à un accord passé entre les gouvernements des pays par lesquels transitent les autocars de la compagnie, le transporteur est contraint de passer des accords de pool avec les compagnies des pays en question. Ainsi, une compagnie d'autocars touristique néerlandaise possédant une licence d'exploitation de services internationaux réguliers ne peut vendre à sa clientèle qu'une partie de son propre produit ; les entreprises étrangères, avec leurs équipements et leurs conducteurs, seront responsables du reste. En conséquence, le voyageur néerlandais qui décide de se rendre à l'étranger et achète un circuit touristique en autocar ne sait pas avec quelle compagnie il voyagera. En outre, il est hors de question qu'un organisme tiers quelconque, par exemple une autre compagnie d'autocars néerlandaise, se voit jamais accorder une licence pour assurer des services sur le même itinéraire.

En ce qui concerne les services de navettes, la licence requise pour des services comportant une prestation d'hébergement peut être obtenue relativement aisément. Bien que le cas soit mentionné dans le règlement n° 516/72, il est pratiquement impossible d'obtenir une autorisation pour des services de navette ne comportant pas d'hébergement. En pratique, toute la souplesse que permet la réglementation communautaire sur les services de navette -- par exemple la disposition du règlement n° 516/72 qui indique que dans un voyage international la composition des groupes de voyageurs peut n'être pas la même à l'aller et au retour -- est restée lettre morte. Même dans le cas de services de navette comportant un hébergement, la compagnie ne peut faire face aux nécessités du transport sans transgresser la réglementation existante. Par opposition aux types de transports décrits jusqu'ici, les services occasionnels ont fait l'objet d'une libéralisation partielle : les circuits à portes fermées et les voyages aller en charge peuvent être effectués sans autorisation, avec seulement une feuille de route. Certains voyages de retour en charge peuvent également être effectués sans autorisation à condition que certaines conditions soient remplies.

En ce qui concerne toujours le problème des goulots d'étranglement, on va voir que les dérogations par rapport à la réglementation des services de navette avec hébergement ne répondent plus aux nécessités actuelles. La réglementation

communautaires admet des dérogations à la règle selon laquelle, dans les services de navette, les groupes à l'aller et au retour doivent être toujours constitués des mêmes voyageurs. Il est admis que dans le voyage de retour il puisse y avoir des personnes qui ont fait le voyage aller avec un autre groupe, à condition que leur nombre ne dépasse pas 25 pour cent des passagers du voyage aller. Ce pourcentage peut être porté à 50 pour cent avec l'accord des autorités compétentes. Par suite de la variabilité de plus en plus grande que l'on constate dans les durées de séjour dans le pays de destination, il est de plus en plus évident qu'avec un plafond de 25 ou 50 pour cent les services de navette décrits dans les brochures de voyages ne peuvent plus être effectués sans enfreindre la réglementation communautaire. L'étalement des vacances scolaires, qui existe également en dehors des Pays-Bas, ne peut que compliquer le problème. Ces deux facteurs peuvent provoquer des pointes de trafic pour les voyages aller ou retour, suivies de voyages à vide (qui sont illégaux).

Un autre goulot d'étranglement bien connu résulte de la création de trois secteurs de marché distincts : les services réguliers, les services de navette et les services occasionnels, chacun ayant son système d'autorisation spécifique. Cette organisation du marché a été constituée il y a bien vingt ans en vue de parvenir à une politique commune de transports conforme au Traité de Rome. Elle a sans nul doute été utile, si l'on considère les règles et règlements communs actuels et la réduction à un seul du nombre de documents de contrôle exigés. Cela n'en met pas moins en évidence les rigidités du système. La configuration des secteurs de marché n'a pas changé, mais le marché lui-même s'est développé considérablement. En vue de répondre aux besoins de la demande, la compagnie d'autocars doit élaborer des produits qui ne relèvent d'aucun secteur. Un exemple bien connu est celui d'"Europe Tours" qui offre des voyages circulaires à travers l'Europe, principalement destinés à une clientèle non européenne. Si un voyage à vide précède ou suit le circuit Europe Tour et si les points de départ et la destination du circuit se trouvent dans le même pays Membre ou dans un autre pays Membre, on se trouvera en présence d'un service qui ne correspond à aucun des trois secteurs réglementés, ce qui provoquera des difficultés sans fin lorsqu'il s'agira de savoir si une autorisation est requise -- et, dans ce cas, laquelle ? Il en va de même pour un voyage à vide précédant ou suivant un circuit Europe Tour, lorsque le point de départ est dans un pays Membre et la destination dans un pays tiers. On peut donner d'autres exemples de situations de ce genre : voyages combinés aller et retour en charge, dans lesquels les voyageurs ne sont pas les mêmes à l'aller et au retour ; parcours effectués à la suite d'une panne ; circuits à portes fermées avec ou sans excursions et un nombre variable de passagers. Il s'agit là de types de transports que la réglementation communautaire ne prévoit pas.

5.3. Autres goulots d'étranglement

Ce n'est pas seulement l'organisation du marché qui entrave le libre développement du transport par autocar, d'autres facteurs jouent également un rôle. Bien que les trains et les voitures particulières puissent franchir librement les frontières par suite des nombreuses mesures prises en leur faveur, l'autocar doit s'arrêter à la frontière et se soumettre à un certain nombre de formalités : contrôle de l'autorisation, quelquefois par contrôle des voyageurs (les clients de la compagnie) ; fixation et paiement de taxes, souvent par des méthodes dépassées et compliquées ; estimation et taxation du contenu du réservoir. L'autocar est soumis à bien des règles et règlements particuliers, qui ne s'appliquent ni au train ni à la voiture particulière, telle que l'interdiction en France des autocars articulés et du transport de groupes d'enfants pendant certains week-ends ; l'obligation en Espagne de transporter l'ensemble du groupe de voyageurs au cours des excursions ; les autorisations spéciales pour traverser en transit un pays, telles que l'autorisation des navettes en transit en Allemagne ; l'imposition aux autocars de limitations de vitesses différentes de celles appliquées aux autres véhicules, et le manque d'uniformisation en la matière en Europe. Toutes ces restrictions sont fortement discriminatoires à l'égard de l'autocar, par rapport au chemin de fer et à la voiture particulière.

6. MESURES D'ENCOURAGEMENT EN FAVEUR DU TRANSPORT PAR AUTOCAR

6.1. La position de départ

Comme on l'a dit à la Section 5.1, la protection dont bénéficient les chemins de fer est l'une des raisons principales de la politique européenne des transports. Le système d'autorisations du transport par autocar aboutit à donner un avantage aux chemins de fer. Le chemin de fer et la voiture particulière peuvent passer librement à la frontière, alors que l'autocar est soumis à toutes sortes de formalités -- souvent dépassées -- doivent être accomplies. Alors que la politique européenne des transports a libéralisé très largement les règles applicables aux chemins de fer et à la voiture particulière, le Traité de Rome reste lettre morte en ce qui concerne l'autocar. L'expansion du transport international par autocar ne s'est pas faite à cause de la politique européenne des transports mais en dépit d'elle.

Cette politique protectionniste est fondée sur l'hypothèse qu'une libéralisation complète des transports entraînerait la mort des chemins de fer. Cette hypothèse (autocars pleins et trains vides) n'a jamais été démontrée et d'autres arguments n'ont jamais été mis en avant. L'autocar n'est-il pas le concurrent de la voiture particulière -- et

vice-versa -- plutôt que du chemin de fer ? Lorsque l'on considère les parts de marché (voir Chapitre 3), on constate que chaque fois qu'un type particulier de voyage touristique par autocar est annulé du fait de la réglementation administrative, les voyageurs recourent alors en majorité à leur voiture. Il y en aura peu qui prendront le train. Les chiffres précis, relatifs à ces hypothèses diffèrent selon le segment de marché et les relations existant entre les pays mais, étant donné la position dominante de la voiture particulière, on peut soutenir que l'autocar est un concurrent plus dangereux pour la voiture particulière que pour le train. On le voit nettement pour les voyages de sports d'hiver à destination de l'Autriche, pour lesquels la majorité des passagers de l'autocar utilisaient autrefois leurs voitures. On peut faire la même constatation pour les voyages d'été à destination de l'Espagne : le chemin de fer ne constitue pas une solution de rechange, voyageurs et vacanciers choisissent entre l'autocar, l'avion et la voiture particulière.

Les services de navette sans hébergement font l'objet d'une forte demande. Aucune autorisation n'est cependant accordée, si bien que les quelque quarante passagers potentiels de l'autocar utiliseront, faute de mieux, leurs voitures. Au lieu d'un autocar de quarante touristes, on aura vingt voitures particulières traversant l'Allemagne et la France vers leur destination de vacances.

Il n'est nul besoin que la politique européenne des transports soit discriminatoire à l'égard de l'autocar. Si une certaine dose de discrimination était vraiment nécessaire, c'est en termes de discrimination positive qu'il faudrait poser le problème. La protection de l'environnement, l'emploi et la sécurité routière constituent des raisons qui justifient qu'un traitement favorable est accordé à l'autocar en tant que mode de transport en commun plutôt qu'à la voiture particulière, mode de transport individuel.

Une réforme d'ensemble de la politique européenne des transports est nécessaire de toute urgence. Il n'existe pas un seul argument pour justifier la politique discriminatoire actuelle dont souffre l'autocar par rapport à la voiture particulière, aux chemins de fer et à l'avion. Il serait plus opportun de prendre des mesures de discrimination positive. La protection de l'environnement, l'emploi et la sécurité routière imposent un choix en faveur des modes de transport en commun, parmi lesquels figure l'autocar.

6.2. Mesures pratiques

Il est évident que la commercialisation et la promotion des ventes ne peuvent être ignorées dans ce chapitre, mais elles ont déjà été abordées de manière assez détaillée dans le Chapitre 4. Il faut remarquer aussi que la politique gouvernementale en particulier peut avoir une influence sur le développement en fonction du marché des services d'autocars.

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), le reconnaît également. Son manifeste sur "la création d'une dimension européenne pour les voyages par autocar" montre que certaines des demandes du secteur des voyages touristiques par autocar peuvent être satisfaites par les responsables. Il s'agit de la simplification et de l'harmonisation de la réglementation de l'organisation du marché et, aux frontières, de l'abolition des taxes et/ou de la modernisation des procédures de paiement, de l'abolition des pratiques bureaucratiques, du libre passage des autocars de tourisme et de la suppression du contrôle des autorisations (sous forme, par exemple, de contrôle des passagers), de l'amélioration des infrastructures, comme la création de parcs de stationnement et de voies spéciales pour les autocars dans les agglomérations urbaines et à proximité des sites touristiques et des hôtels.

Avant tout, la libéralisation et la déréglementation du transport par autocar, actuellement en cours d'examen aux Pays-Bas, devraient servir d'exemple pour la politique européenne des transports. La subdivision du marché du transport de voyageurs en secteurs -- services réguliers, services de navette et services occasionnels, dotés chacun d'une réglementation particulière -- ne reflète plus la réalité et présente de nombreux inconvénients. Les différences entre secteurs du marché, -- tels que les services réguliers et les services de navette sans hébergement, les services de navette sans hébergement et les services de navette avec hébergement, les services de navette avec hébergement et services occasionnels -- sont devenues insignifiantes alors que chaque secteur est soumis à un régime différent et souvent divergent. Il serait préférable qu'un transporteur -- une fois autorisé à transporter des voyageurs -- soit libre d'offrir les services de transport qui répondent à la demande. On évoluerait ainsi vers un système de licence d'exploitation laissant à son bénéficiaire la liberté d'opter pour quelque type de transport par autocar que ce soit. Il conviendrait parallèlement d'exiger des transporteurs des pays où ils sont enregistrés des normes élevées en ce qui concerne leur compétence professionnelle, leur solvabilité, la fiabilité de leurs services et le respect des réglementations administratives et sociales. Il est évident que l'objectif est de parvenir à une harmonisation de ces mesures au niveau européen, au remplacement de l'organisation actuelle du marché par des mesures visant à l'égalisation des conditions de concurrence et des conditions marginales d'exploitation, qui permettraient de créer une plus grande liberté d'entreprise dans le secteur du transport de voyageurs et de limiter les interventions des pouvoirs publics, en d'autres termes de réaliser la libéralisation et la déréglementation du transport de voyageurs.

7. CONCLUSIONS

Le transport international de voyageurs par autocar se développe en dépit plutôt qu'à cause de la politique européenne

des transports. Les voyages touristiques par autocar, les services internationaux réguliers et les services de navette avec hébergement en particulier, n'ont pas progressé au même rythme que le marché. Ce n'est qu'au prix de gros efforts que le secteur des autocars touristiques peut se soustraire aux restrictions que lui imposent les pouvoirs publics. En conséquence, les voyageurs n'ont pas le libre choix en matière de transport.

Une réforme d'ensemble d'un grand nombre de règlements nationaux et internationaux est nécessaire si l'on veut que cette branche d'activité économiquement importante prenne son plein essor. Pour cela, la condition préalable à réaliser est de mettre sur un pied d'égalité l'autocar, la voiture particulière, l'avion et le chemin de fer. S'il devait y avoir discrimination, il conviendrait de prendre des mesures en faveur de modes de transport en commun, comme l'autocar pour des raisons tenant à la protection de l'environnement, à l'emploi et à la sécurité routière.

Les compagnies d'autocars touristiques peuvent toutefois collectivement aussi bien qu'individuellement contribuer à améliorer leur chiffre d'affaires. Le marché incontestablement existe, surtout lorsque l'on compare la faible part relative de marché de l'autocar et celle de la voiture particulière. En traitant de la situation du marché aux Pays-Bas, et du contexte législatif néerlandais, cette étude montre de quelle manière la politique européenne des transports pourrait et devrait être libéralisée.

-- LA SUEDE --

A. LJUNGBERG
Svenska Busstrafikförbundet
STOCKHOLM

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	71
1. LES SERVICES D'AUTOCARS EN SUEDE.....	73
1.1. Les fondements juridiques des services d'autobus et d'autocars.....	73
1.2. Orientation et portée.....	75
1.3. Les entreprises de transport par autobus et autocar.....	76
1.4. Les conditions financières d'exploitation du transport par autocars.....	77
2. LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE PASSAGERS PAR LES ENTREPRISES SUEDOISES D'AUTOCARS.....	80
2.1. Sources de données.....	81
2.2. Entreprises de transport de voyageurs et agences de voyage.....	83
2.3. Importance du transport de voyageurs-pays de destination/répartition saisonnière.....	85
2.4. Importance du transport de voyageurs-types de transport, distances et nombre de voyageurs.....	87
3. LE MARCHÉ, LES OBSTACLES AU MARCHÉ ET LES STRATEGIES DE VENTE POUR LES DIFFERENTES CATEGORIES DE TRANSPORTS...	88
3.1. Services réguliers.....	88
3.2. Transport touristique général.....	90
3.3. Transport touristique spécifique.....	92
3.4. Transport à la demande.....	93
3.5. Autres types de transport.....	94
4. BREVE RESUME DES OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT.....	95
GRAPHIQUES.....	97

AVANT-PROPOS

Après la voiture, l'autocar est le moyen de transport de passagers le plus largement utilisé. Cette constatation, qui s'applique à la Suède, est aussi sans doute vraie pour la plupart des autres pays. Malgré tout, il me semble que les services d'autocars sont plus mal connus de la majeure partie de la population que, par exemple, le chemin de fer et l'avion. Cette remarque s'applique en particulier aux personnes occupant des positions clefs dans l'opinion publique, la politique ou l'administration, qui elles-mêmes utilisent peu les services d'autocars. Mais cela vaut aussi pour tous ceux qui utilisent quotidiennement un autobus pour se rendre à leur travail et qui bien qu'ayant appris à utiliser les services locaux d'autobus à leur disposition, connaissent en général mal les services d'autobus proposés ailleurs ou sous d'autres formes.

L'une des raisons de cette méconnaissance est sans doute que les services d'autobus se présentent de façons fort différentes. En tant qu'usagers du chemin de fer ou de l'avion, les passagers savent plus ou moins se retrouver dans les gares et les terminaux aériens de n'importe quelle région du monde. Tout comme pour les procédures d'enregistrement des passagers et de prestation de services, l'organisation fonctionnelle de ces modes de transport est pratiquement la même partout.

Rien qu'à l'échelon local, les services d'autobus peuvent se présenter sous des aspects très différents selon les villes -- par exemple pour ce qui est du système de tarification, des modalités de billetterie, des procédures d'embarquement et de débarquement, des horaires et des informations concernant les itinéraires -- aspects qui déroutent un étranger. Une autre explication tient au fait que les services d'autobus sont assurés par un nombre beaucoup plus grand d'exploitants que les services de chemin de fer ou de transport aérien et qu'un nombre encore plus grand de personnes, y compris les exploitants eux-mêmes et les responsables des administrations publiques chargés de la planification et de l'octroi de subventions au titre du financement des activités, veulent imprimer leur marque aux services proposés.

Tel n'est cependant pas l'objet du rapport, mais cela explique d'un autre point de vue pourquoi les services d'autobus sont méconnus. En Suède du moins, il n'existe pas de

statistiques nationales sur les services d'autobus, qui pourraient indiquer de façon fiable l'importance des services d'autobus sous leurs divers aspects, et leur évolution dans le temps. Ceux-ci se présentent sous des aspects tout simplement trop nombreux, le nombre d'acteurs qui veulent imposer leur volonté est trop grand, et les systèmes internes de comptabilité des entreprises sont trop disparates pour qu'un effort raisonnable de traitement et de compilation statistiques permette de rassembler des données fiables.

Cela ne signifie pas pour autant que l'on ignore tout de la structure des services d'autobus et de ce qu'ils accomplissent. Il existe malgré tout un nombre non négligeable de sources auprès desquelles il est possible d'obtenir des informations. L'on trouvera à ce sujet des précisions dans les paragraphes qui suivent.

Cependant, si les services d'autobus sont en général relativement mal connus, que dire du transport international de passagers par autocar. La rédaction de ce rapport représentait donc en quelque sorte un défi. Celui-ci a pour objet de brosser la toile de fond pour un débat en table ronde entre scientifiques et autres experts sur le thème du transport international par autocar. Pour être à la hauteur de la tâche, l'auteur se devait, pour le moins, de présenter le strict minimum de faits essentiels.

L'auteur a donc consacré l'essentiel du temps alloué pour la préparation du rapport à la collecte et au dépouillement d'informations susceptibles d'éclairer quelque peu ce domaine obscur. Il s'agit d'un domaine que l'auteur connaît assez bien par les travaux qu'il réalise depuis une vingtaine d'années sur les questions de transport national et international par autocar. Cependant, il n'est pas si facile de communiquer à autrui une vision née d'une expérience personnelle acquise en tâtonnant parmi des structures floues aux contours mal dessinés. Les résultats obtenus par dépouillement des réponses à d'innombrables questionnaires et par de nombreuses recherches auprès d'autres sources d'information ne prétendent pas à la précision scientifique, mais il semble que personne ne soit encore allée plus loin dans l'analyse de la situation du transport international de passagers par autocar en Suède.

L'auteur considère également, en se basant sur son expérience, que le tableau qu'il a brossé n'est pas particulièrement spécifique, si ce n'est qu'il a été fait par un suédois pour décrire la situation suédoise. Dans la majorité des pays d'Europe occidentale du moins, des spécialistes nationaux mettraient sans aucun doute en évidence des situations analogues en utilisant les mêmes méthodes. En tout état de cause, l'auteur espère que l'image qu'il présente et les commentaires qu'il en fait constitueront une base suffisante pour des débats fructueux sur la question du transport international par autocar.

1. LES SERVICES D'AUTOCARS EN SUEDE

1.1. Les fondements juridiques des services d'autobus et d'autocars

Comme dans la plupart des autres pays, est considéré comme autobus en Suède un véhicule conçu pour transporter plus de 8 personnes, outre le chauffeur. Pour le transport de passagers, la loi sur les véhicules destinés au transport public de passagers (1979:559) établit une distinction entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Entrent dans la première catégorie les véhicules d'un poids total maximal de 3.5 tonnes, c'est-à-dire essentiellement les automobiles et les minibus pouvant transporter jusqu'à 15-16 personnes. Ceux-ci sont normalement utilisés et considérés comme des taxis, et ils font l'objet de réglementations spéciales.

Les véhicules lourds -- autobus d'un poids total de plus de 3.5 tonnes -- peuvent être utilisés pour le transport public de passagers uniquement par des personnes ayant reçu une autorisation d'exploitation d'un service d'autobus ou d'autocars. Ces autorisations peuvent être accordées aux personnes dont la candidature est jugée recevable, si un tel service apparaît nécessaire et souhaitable. La loi sur les véhicules destinés au transport public de passagers distingue trois catégories de services commerciaux de transport de passagers par autobus et autocars : le transport à la demande, le transport touristique et le transport interurbain. Des autorisations spécifiques sont exigées pour chacune de ces catégories de transport.

Le transport à la demande vise le transport de passagers pour lequel un agent de voyage affrète le véhicule (avec chauffeur) et pour lequel le paiement est calculé pour l'ensemble de l'affrètement, et non pas individuellement pour chaque passager. Le transport touristique désigne les transports de personnes auxquels s'appliquent des dispositions communes à l'ensemble des passagers et pour lesquels l'objet principal n'est pas le transport lui-même. Tous les autres services commerciaux d'autobus et d'autocar sont classés dans la catégorie des transports interurbains, qu'il s'agisse ou non de services isolés ou réguliers le long d'un itinéraire déterminé ou entre certaines localités.

Pour l'étude des demandes d'autorisation, on accorde une grande importance à la question de savoir s'il existe déjà d'autres services établis qui permettent de satisfaire les besoins de transport de passagers en question. C'est la raison pour laquelle il est rare qu'il existe plus d'un service régulier sur un itinéraire donné, sauf éventuellement dans le cas d'entreprises de transport ayant des missions de transport de passagers très différentes, telles que dessertes locales et services à longue distance, pour lesquelles il est possible d'établir une distinction claire par les horaires, les tarifs,

etc. Pour l'étude des demandes d'autorisation de transport touristique, l'existence éventuelle de services de transport interurbain susceptibles d'assurer le transport de passagers en question est également pris en considération. Pour l'étude des demandes d'autorisation de transport interurbain, surtout dans le cas de transports à longue distance, les services de transport ferroviaire existants doivent également être pris en considération, le cas échéant. De ce fait, le transport à longue distance par autocar est relativement rare en Suède et les lignes en service sont presque exclusivement exploitées par les chemins de fer suédois (SJ) ou leur filiale GDG Biltrafik AB.

Des conditions spéciales régissent aujourd'hui le transport interurbain local et régional. En effet ce type de transport revêt une importance politique particulière dans les services de transport public de passagers. Entre 30 et 70 pour cent des coûts de ces services (qui dans certaines régions englobent également le transport de passagers par rail) sont financés dans diverses régions au moyen de fonds publics. Il existe dans chacune des 24 régions des administrations spéciales pour planifier les services, établir les horaires, déterminer les tarifs et vérifier que les services sont bien assurés, en général dans le cadre d'accords avec différentes entreprises de transport de passagers (entreprises d'Etat, entreprises municipales, entreprises privées), mais dans certaines régions (Comté de Stockholm et trois autres comtés dans le centre de la Suède) ce sont ces administrations spéciales qui assurent elles-mêmes pour une large part ces services.

Les autorisations de transport interurbain local et régional sont en général délivrées aux entreprises de transport de passagers, mais aussi parfois aux administrations régionales, auquel cas les entreprises de transport doivent disposer d'une autorisation de concession pour offrir des services de transports de passagers conformément aux accords conclus avec l'administration considérée. (Aux termes d'une nouvelle loi, toutes les autorisations spéciales pour le transport interurbain local et régional deviendront caduques à la mi-1989. Les administrations régionales auront alors le droit exclusif d'assurer elles-mêmes les services de transport de passagers ou de conclure des accords avec d'autres entreprises d'autobus pour qu'elles assurent ces services.)

Les autorisations pour le transport à la demande et le transport touristique précisent le nombre maximal d'autocars pouvant être mis en service simultanément, ainsi que le nombre maximal de passagers par véhicule. Les autorisations de transport à la demande précisent également la zone de circulation (en général une municipalité) à l'intérieur de laquelle le service de transport de passagers doit être assuré. Cela n'interdit pas cependant à l'exploitant d'offrir des services de transport de passagers en dehors de sa zone de circulation. Toutefois, les demandes de transport doivent être

enregistrées à l'intérieur de la zone de circulation, le dépôt des autocars doit être situé dans la zone et les véhicules doivent y retourner après l'exécution du transport à la demande lorsque celui-ci a été effectué en dehors de la zone couverte par l'autorisation.

Dans la pratique, les réglementations en matière d'autorisation font que toutes les entreprises suédoises d'autobus doivent disposer d'une autorisation pour exploiter un ou plusieurs autocars pour le transport à la demande. Certaines d'entre elles ont par ailleurs demandé et obtenu des autorisations de transport touristique. En règle générale, ces dernières autorisations portent sur les mêmes autocars que ceux utilisés pour le transport à la demande. Pour le transport interurbain, il n'existe pas de limite officielle au nombre d'autocars pouvant être exploités. Les entreprises qui détiennent une autorisation de transport interurbain n'ont en général qu'un nombre limité d'autocars utilisés spécifiquement pour le transport à la demande. Le plus souvent, elles utilisent les mêmes autobus et autocars en alternance pour le transport interurbain et le transport à la demande.

Enfin, certaines règles additionnelles simples régissent le transport international routier par autocar. En vertu de ces règles, le titulaire d'une autorisation de transport à la demande ou de transport touristique n'a pas besoin d'autorisation additionnelle des autorités suédoises pour assurer ces types de transport en provenance ou à destination de pays étrangers. De fait, les activités de transport routier international ne font même pas l'objet d'une étude des besoins en Suède. Il n'est pas non plus fait de distinction dans la pratique entre le transport à la demande et le transport touristique pour les services en provenance et à destination de pays étrangers. Une autorisation nationale de transport à la demande non soumise à des restrictions particulières (comme par exemple validité uniquement pour certains types spécifiés de transport) constitue de fait une autorisation d'exploitation de ces services. Elle donne droit au titulaire d'assurer des services de transport international routier de passagers dans la limite et avec le nombre d'autocars que permet le marché dès lors qu'il respecte les règles en vigueur dans les autres pays et les accords conclus entre la Suède et ces pays, comme par exemple l'accord ASOR.

1.2. Orientation et portée

Tant en valeur qu'en volume, le transport interurbain représente l'essentiel du transport de passagers par autobus et autocars en Suède. Malgré le manque de statistiques officielles, une estimation assez raisonnable est que plus de 80 pour cent du chiffre d'affaire des transports (aides gouvernementales comprises), plus de 70 pour cent du nombre d'autobus-kilomètres et plus de 60 pour cent du volume de transport (personne-kilomètres parcourus) sont à l'actif de

cette catégorie de transport et, à l'intérieur de cette catégorie, principalement du transport local dans les zones à forte densité de population.

L'on peut estimer que le transport à longue distance (transport inter-villes) à l'intérieur du pays représente à peine 3 pour cent de l'ensemble des recettes du transport et environ 6 pour cent du volume de l'activité. (Il s'agit essentiellement de transports en fin de semaine et les jours fériés, à tarif réduit.)

Le transport de passagers destiné uniquement à des écoliers et payé par les autorités scolaires (transport scolaire) relève du transport à la demande. Dans une large mesure, l'on utilise pour ce type de transport des autocars de plus faible capacité, pouvant accueillir jusqu'à 30 à 35 enfants. On peut estimer que le transport scolaire représente environ 5 pour cent du chiffre d'affaire total et du volume d'activité des exploitants suédois d'autocars. Le reste du volume de transport à la demande et le transport touristique à l'échelon national représentent à peine 10 pour cent des recettes et légèrement plus de 20 pour cent du volume d'activité du transport de passagers.

Cela ne laisse qu'une faible part pour le transport international routier. A peine 2 pour cent des recettes de transport, environ 3.5 pour cent environ du nombre d'autocars-kilomètres parcourus et un peu plus de 5 pour cent du volume d'activité du transport de passagers peuvent être attribués à cette catégorie de transport, qui sera analysée plus en détail dans une section ultérieure.

Au total, on peut estimer qu'en 1985 en Suède, le transport par autocar a représenté près de 6.5 milliards de couronnes suédoises de recettes (dont près de 2.5 milliards sous la forme d'aides publiques aux lignes locales et régionales d'autobus), plus de 700 millions de véhicules-kilomètres (pour un total de quelque 11 500 autocars) et environ 12 milliards de passagers-kilomètres. Ce dernier chiffre signifie que le transport par autobus et autocars a représenté environ 12 pour cent de l'ensemble des activités de transport de passagers par véhicule à moteur dans le pays, soit plus que l'ensemble des lignes aériennes intérieures, des lignes de transport maritime et du transport ferroviaire. (La part du transport de passagers par automobiles a été de plus de 70 pour cent.)

1.3. Entreprises de transport par autobus et autocar

L'on compte sans doute plus de 1 500 titulaires d'autorisations de transport à la demande par autocar. (Il n'est pas effectué de compilation et de publication périodiques de leur nombre effectif.)

Plusieurs de ces titulaires d'autorisations ne sont pas toutefois des entreprises de transport par autocar au sens véritable du terme. Il s'agit souvent d'entreprises de taxis titulaires d'une autorisation pour "véhicules légers" qui utilisent des minibus comme taxis ou les affectent exclusivement à des transports scolaires locaux. De nombreuses autorisations ont également été accordées à la condition qu'elles n'étaient valables que pour certaines catégories de transport ou de clients. Le plus souvent, elles portent sur de petits véhicules spécialement aménagés pour le transport scolaire ou le transport d'handicapés en fauteuil roulant.

On peut évaluer à un millier le nombre des entreprises assurant des services de transport de passagers de caractère plus général, au moyen d'autobus lourds. La plupart sont membres de l'Association suédoise des transports par autobus (environ 650) et ou de l'Association suédoise des transports locaux, qui est une organisation placée sous la tutelle des pouvoirs publics rassemblant les entreprises municipales de transport et les administrations régionales de transport public.

Quelque 600 entreprises de transport par autobus et autocar détiennent également des autorisations de transport interurbain. Tel est le cas de toutes les grandes entreprises ayant un parc de plus de cent véhicules. On ne dénombre que douze entreprises de cette taille. La plus importante de toutes est celle des chemins de fer d'Etat suédois (SJ), qui possède environ 2 350 autocars, dont environ 650 par l'intermédiaire de sa filiale GDG Biltrafik AB. En deuxième position vient AB Storstockholms Lokaltrafik, qui appartient à l'administration régionale et possède près de 1 900 véhicules. Sur les dix autres entreprises restantes, deux sont privées et une autre appartient à l'Etat (le Service des postes), le reste appartenant à des municipalités ou des administrations régionales.

Par ailleurs, trente entreprises municipales et cinquante entreprises privées de transport interurbain possèdent plus de dix autocars. Tel est aussi le cas d'une dizaine d'entreprises privées assurant exclusivement des transports à la demande et des transports touristiques. Les autres entreprises de transport par autocar, qui sont toutes privées, exploitent donc un maximum de neuf autocars et, pour la plupart d'entre elles, un à cinq véhicules.

1.4. Conditions financières d'exploitation du transport par autocar

Il va sans dire que les entreprises d'un secteur qui offrent des structures d'organisation et d'activité aussi diverses que celles décrites plus haut fonctionnent également dans des conditions financières extrêmement variées. Dans une certaine mesure, les entreprises de transport interurbain bénéficient d'une situation privilégiée, en ce sens qu'elles ont

la garantie d'être indemnisées pour la prestation des services de transport local et régional de passagers dans le cadre d'accords avec les administrations régionales, cette indemnisation étant censée couvrir les coûts d'exploitation de ces services.

Pour le transport à longue distance, les tarifs (maximaux) sont fixés par une administration centrale des transports et l'on peut penser que l'expansion des services fournis n'est limitée que par l'impératif de rentabilité.

Pour tous les autres transports à la demande, la tarification est libre, c'est-à-dire que les entreprises peuvent demander les prix qu'elles souhaitent et jugent appropriés. Cela peut sembler surprenant pour une activité qui, pour être autorisée, implique une évaluation des besoins. Toutefois, les conditions de concurrence sur le marché sont fortement déterminées par l'ensemble des structures de l'activité de transport de passagers. Un certain nombre d'entreprises de transport interurbain peuvent utiliser alternativement leur personnel et leurs autocars pour le transport interurbain ou pour les transports à la demande, aux périodes qui s'y prêtent, de telle manière que le surcoût lié à ces transports à la demande se limite à celui du carburant et de l'usure. Plusieurs accords à long terme concernant le transport interurbain local et régional ou le transport scolaire comportent même des dispositions stipulant que le client, les jours où a lieu le transport à la demande, peut également utiliser le personnel et le véhicule pour d'autres affrètements temporaires sous réserve du versement d'un faible supplément convenu, qui s'ajoute à la somme prévue au contrat. De ce fait, les autres entreprises de transports par autocar ont naturellement des difficultés à soutenir la concurrence sur les prix pour ce type de transport temporaire à la demande, qui peut couvrir les sorties scolaires et autres activités de transport temporaire de passagers pour le compte d'administrations municipales.

La combinaison du transport interurbain et du transport à la demande a également rendu difficile l'analyse préalable des besoins. Les autorités n'ont pas la possibilité de savoir dans quelle mesure une autorisation de transport à la demande signifie en réalité qu'un véhicule est toujours disponible pour ce type de transport. Très souvent, cette difficulté s'est traduite par une attitude généreuse pour l'octroi des autorisations de transport à la demande, surtout si le demandeur pouvait montrer que l'administration scolaire municipale ou l'administration régionale chargée des transports interurbains, était favorable à la possibilité d'une utilisation plus intensive des conducteurs et des autocars car cela pourrait faire baisser les coûts des concessions de service public.

En conséquence, les pénuries d'autocars pour le transport à la demande ou le transport touristique sont rares,

comme le montre la vive concurrence qui existe en matière de prix, et les niveaux tarifaires généralement bas. Dans ce domaine, la structure de l'entreprise et l'origine de son capital jouent aussi car les entreprises qui déterminent les prix (à la baisse) sont souvent de petits transporteurs privés dont les coûts administratifs sont faibles et qui bénéficient d'une grande souplesse, le patron (et sa famille) apportant par ailleurs une contribution importante mais peu rémunérée.

Malheureusement, il n'existe aucune indication du niveau réel de rentabilité dans ce secteur d'activité. Si l'on devait évaluer le prix de tous les facteurs de production (main-d'oeuvre, immobilisations et exploitation) selon un barème uniforme basé sur les salaires prévus dans les conventions collectives, les taux d'intérêt en vigueur, les loyers pour les locaux, les prix du carburant, les frais d'atelier, etc, la rentabilité du transport par autocar serait sans doute extrêmement médiocre, pour ne pas dire négative. Dans ce type de comparaison, les plus défavorisées sont sans doute la majorité des petites entreprises privées qui doivent accepter des taux d'intérêt plus élevés sur les emprunts et des prix d'achat plus élevés que les grosses entreprises qui bénéficient d'une situation financière plus confortable. Toutefois, les petites entreprises peuvent souvent compenser ce fait par un allongement des heures de travail au volant, au bureau et dans les ateliers, et par l'utilisation de locaux administratifs et de dépôts de véhicules simples et peu coûteux.

En réduisant au maximum les tâches administratives et en utilisant souvent de façon plus efficace le personnel, de nombreuses petites entreprises d'autocar sont également parvenues à un taux d'utilisation comparativement élevé de leurs autocars. Le faible niveau des prix est donc compensé par un accroissement des volumes. Il n'est pas rare que les autocars d'entreprises assurant principalement des transports à la demande et des transports touristiques parcourent en moyenne 100 000 kilomètres par an. Les grandes entreprises assurant principalement des transports interurbains dans des zones fortement peuplées n'atteignent que rarement ne serait-ce que la moitié de ce kilométrage.

Le fait que les informations disponibles fassent apparaître des différences considérables dans les coûts par autocar-kilomètre selon l'entreprise n'est donc pas entièrement dû à des différences de nature quant à la catégorie de transport et à des gains possibles par temps unitaire, mais aussi à l'origine du capital et à la structure des entreprises qui pour la plupart assurent les divers types de transport.

Les services réguliers locaux et régionaux sont complètement dominés par des entreprises contrôlées par le secteur public, qui assurent plus des 4/5 de ce type de transport. La part restante -- essentiellement services réguliers en zone rurale -- se répartit entre plus de 500 entreprises privées de transport par autocar.

Les entreprises publiques (d'Etat) de transport de passagers assurent également l'essentiel du transport à longue distance par autocar, tandis que le transport scolaire, les autres transports intérieurs à la demande et à vocation touristique et les transports internationaux par la route sont dominés par les entreprises privées.

Les chiffres moyens peuvent être facilement trompeurs. Cependant, pour éclairer les différences de coûts de production pour les différentes catégories de transport, la répartition relative des coûts moyens par autocar-kilomètre présentée ci-dessous peut néanmoins servir de guide. Ces chiffres ont été établis à partir d'informations tirées des comptes des différentes entreprises, et ils ne sont pas représentatifs d'une quelconque moyenne nationale précise. En tant que catégorie de transport entraînant le parcours du plus grand nombre de kilomètres, il a été assigné aux services réguliers locaux entre zones fortement peuplées (centres de desserte) et les villages environnants la valeur 100.

Services réguliers dans les zones fortement peuplées	185
Autres services réguliers locaux	100
Services réguliers régionaux	90
Services réguliers inter-régionaux (longue distance)	75
Transports scolaires	67
Autres transports nationaux à la demande et touristiques	69
Transport international de passagers par la route	65

Faute de données empiriques fiables et collectées de façon systématique, il n'a été possible d'obtenir d'autres données plus précises sur les comptes financiers du transport par autocar qu'en ayant recours, dans une large mesure, à des modèles de calcul fondés sur les données connues en matière de salaires, de cotisations de sécurité sociale, de prix, de taux d'intérêt, de loyers, de durée des investissements, etc. L'Association suédoise des transports par autocar compte plusieurs experts formés à ce type de calcul. Ces experts aident de nombreuses petites entreprises affiliées à établir les données nécessaires pour négocier avec leurs clients des accords à long terme de transport régulier local et de transport scolaire, ainsi que pour les négociations elles-mêmes. Par contre, il est rare que les entreprises sollicitent une assistance pour conclure des accords de prix avec des agences de voyage, par exemple, pour des contrats de transport touristique ou pour la détermination des tarifs des services qu'elles assurent.

2. LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE PASSAGERS PAR LES ENTREPRISES SUEDOISES D'AUTOCAR

Si l'exposé qui vient d'être fait est comparativement détaillé, c'est parce qu'il a été jugé important pour bien

comprendre la situation du transport international de passagers par autocar.

2.1. Sources des données

Comme indiqué dans l'avant-propos, le manque de chiffres officiels et d'autres informations plus précises sur ce secteur particulier ont rendu nécessaire de consacrer un temps considérable à des travaux d'analyse permettant de donner une image plus précise de la situation.

Certaines sources ont permis d'obtenir des données qui, considérées séparément, fournissent certaines indications et, prises dans leur ensemble dessinent certains contours sur la carte. Ces sources étaient principalement les suivantes :

- Les programmes et encarts publicitaires publiés dans la presse par les agences de voyage, décrivant des circuits touristiques généraux par autocar ;
- Les horaires des services internationaux d'autocar ;
- Les chiffres de l'Association suédoise des transports par autocar concernant ces ventes de documents ASOR pour les services "sans autorisation" de transport international de passagers par autocar, cette association étant la seule habilitée à délivrer ces documents ;
- Les chiffres de vente de l'Association suédoise des transports par autocar concernant les livrets individuels de contrôle du conducteur conformément à la Convention AETR, et les ventes par l'Union internationale du transport routier (IRU) de cartes d'assistance mutuelle internationale (AMI-P) pour les réparations d'autocars et autres formes d'assistance à l'étranger.
- Le fichier des adhérents de la Caisse de garantie suédoise des agences de voyage, auprès de laquelle les agences doivent, conformément à la loi, déposer une caution protégeant leur clientèle de voyages touristiques commerciaux hors de Scandinavie ;
- Les statistiques du Conseil national des impôts concernant les kilométrages parcourus en dehors de la Suède, lesquels, conformément aux réglementations en vigueur, sont déduits pour le calcul de la taxe au kilomètre applicable aux autocars suédois ;
- Les données du Conseil des transports (autorité centrale pour le transport international routier en Suède) relatives aux autorisations spéciales pour certains services internationaux par autocar.

Certaines des informations disponibles auprès de ces sources avaient été auparavant utilisées pour confirmer les propres impressions que l'auteur avait tirées de ses expériences pratiques de ce secteur. D'autres contributions sont également venues des relations de longue date établies avec des entreprises et organisations du secteur du transport de passagers et des agences de voyage. A cela s'ajoutent également des enquêtes antérieures sur des sujets particuliers, comme les divers obstacles et autres difficultés rencontrés par les entreprises de transport de passagers pour assurer des services de transport international par autocar.

Cependant, malgré toutes ces données, qui s'appuient sur des faits et sur l'expérience, l'image obtenue était trop vague pour le présent rapport. C'est pourquoi l'Association suédoise des transports par autocar, après consultation de l'Association des agences de voyage suédoises, a réalisé deux enquêtes pendant l'hiver 1985/86. Des données plus précises sur le nombre de voyages par autocar effectués de la Suède vers des pays étrangers en 1985, sur le nombre de passagers transportés et sur le nombre de kilomètre-autocars parcourus (kilométrage total aller-retour) ont été obtenues auprès d'entreprises de transport de passagers et d'exploitants de circuits touristiques par autocar, avec ventilation par pays de destination et type de services. En outre, des précisions sur les autocars suédois (d'une longueur supérieure à 6 mètres) ayant utilisé des services internationaux de ferries chaque mois de l'année 1985 ont été obtenues auprès d'entreprises de transports maritimes. La recherche de ces derniers renseignements avait pour objet d'une part de corroborer les indications précédentes et, d'autre part, d'apporter des éclaircissements sur la répartition saisonnière du transport international de passagers par autocar.

Il serait trop long d'entrer dans le détail des méthodes de traitement utilisées. Un rapport spécial donnant ces renseignements ainsi que les différents résultats de l'analyse sera présenté en Suède. L'objet de ce travail était de déterminer avec la plus grande précision possible l'importance et l'orientation des activités dans ce domaine. Malheureusement, les 86 réponses fournies au questionnaire par les entreprises de transport de passagers et de circuits touristiques par autocar représentaient moins de 40 pour cent du kilométrage total estimé assuré par des autocars suédois pour le transport international de passagers en 1985. En outre, très souvent, la présentation des indications fournies pour les différentes catégories de transport faisait que l'analyse détaillée de la répartition saisonnière des circuits touristiques et des services de transport régulier par exemple, ceux-ci étant classés dans la rubrique "transports touristiques généraux", ou des transports scolaires, des circuits pour "émigrants" et des excursions, classés sous la rubrique "transports touristiques spécifiques", ne permettait pas d'obtenir des résultats significatifs.

L'analyse des différentes informations a donc dû être limitée à cinq grandes catégories de transport, à savoir :

1. Les services réguliers (généraux) ;
2. Le transport touristique général (voyages en autocar faisant partie de circuits touristiques commerciaux destinés au public principalement proposés par l'intermédiaire de brochures de voyage ou d'encarts publicitaires dans la presse) ;
3. Les transports touristiques spécifiques (voyages en autocar faisant partie d'itinéraires organisés par une entreprise commerciale à l'intention de groupes particuliers (écoles, associations d'émigrants, clubs sportifs, entreprises, organismes professionnels, etc.), vendus par contacts directs avec les représentants du groupe) ;
4. Le transport à la demande (transports par autocars effectués sur demande spéciale de représentants de groupes de personnes ayant eux-mêmes pris à titre non commercial les dispositions nécessaires pour le reste du voyage) ;
5. Les autres transports (voyages occasionnels en autocars effectués avec l'assentiment des autorités compétentes, pour satisfaire des besoins particuliers de transport de passagers résultant de la perturbation d'autres services de transport de passagers ; ainsi, la plupart des informations fournies concernaient des transports effectués en provenance ou à destination des aéroports d'Oslo et de Copenhague lors de la grève des personnels aéroportuaires en Suède en 1985).

Il a été également possible d'analyser les informations obtenues sur le transport touristique (transports des catégories 2 et 3) pour déterminer si l'entreprise de transport (ou l'agence de voyage qui lui était affiliée) avait également organisé le circuit touristique ou si elle avait assuré le transport pour le compte d'un autre agent de voyage.

2.2. Entreprises de transport de passagers et agences de voyage

Grâce à des sources autres que celles ayant répondu à l'enquête par questionnaire, il a été possible d'estimer le nombre des entreprises de transport par autocar qui avaient assuré au moins une fois en 1985 un transport international de passagers. Leur nombre a été d'environ 425. L'on y retrouve tous les types d'entreprises précédemment décrits. Toutefois, leur activité globale de transport par autocars n'est pas du tout représentative de l'importance de leur activité de

transport international. Nombre d'entre elles, essentiellement les entreprises municipales, n'ont assuré aucun transport international, tandis que certaines des entreprises possédant au maximum 5 autocars ont assuré un plus grand nombre de voyages de ce type que la plupart des entreprises possédant un parc de plus de 100 véhicules.

Une estimation assez fiable des kilométrages parcourus par les différentes entreprises en transport international fait apparaître la répartition suivante des entreprises, par kilométrage :

Transport international par autocar en 1985, kilométrage	Proportion d'entreprises assurant ce type de transport, en pourcentage
A. Plus de 1 000 000	0.5
B. 200 001 - 1 000 000	3.3
C. 100 001 - 200 000	10.6
D. 50 001 - 100 000	12.3
E. 10 001 - 50 000	32.2
F. Maximum 10 000	41.1

Ce classement a également servi de point de départ pour les analyses et les calculs concernant l'orientation des activités de transport de passagers assurés par les "entreprises étrangères" par type de transport et pays de destination. L'on peut noter dès maintenant que la majorité des entreprises appartenant à la catégorie E et F ont assuré des transports à la demande uniquement ou principalement vers les pays scandinaves voisins.

Parmi les entreprises de transport de passagers, on estime qu'un peu plus de 200 d'entre elles (soit près de la moitié) ont, à des degrés divers, organisé des voyages en autocar vers des pays étrangers. Pour la plupart de ces entreprises, il s'agissait le plus souvent de circuits touristiques vers le Danemark, la Finlande ou la Norvège.

Outre les entreprises de transport de passagers qui ont des activités d'agents de voyage, il existe également un certain nombre d'agents de voyage indépendants qui font appel pour leurs circuits touristiques en autocar aux services d'entreprises de transport de passagers spécialisées. Il est difficile d'estimer le nombre de ces agents. L'association suédoise des agents de voyage (SRF) compte 85 sociétés adhérentes, dont au moins 35 sont également des entreprises de transport de passagers ou ont des liens financiers avec de telles entreprises. Toutefois, l'on dénombre plus de 350 agents de voyage ayant déposé la caution prescrite par la loi pour l'organisation de voyages à forfait en dehors de la Scandinavie. L'on peut évaluer à 300 environ le nombre de ceux qui organisent des circuits en autocars. Parmi eux, nombreuses sont les entreprises combinant l'activité de transport de

passagers et l'organisation de voyages qui ne sont pas membres de l'Association suédoise des agents de voyage, auxquelles il faut sans doute ajouter une centaine d'agents indépendants.

Ces chiffres ne portent que sur les agents qui organisent des circuits à l'étranger hors de Scandinavie. A ces chiffres, il faut ajouter les agents qui n'organisent des circuits qu'à l'intérieur de la Scandinavie. Il n'existe pas de fichier de ces agents et leurs activités ne sont absolument pas réglementées par la législation. Quiconque le souhaite peut organiser des voyages à forfait et essayer d'en tirer un revenu. Nombreux sont ceux qui se lancent dans cette activité en complément de leur emploi régulier. Il arrive, par exemple, que des chauffeurs employés par des entreprises de transport de passagers organisent des voyages, en fassent la publicité, effectuent les réservations et perçoivent une rémunération sur leur "temps libre", puis fassent appel pour le transport lui-même aux services de l'entreprise d'autocars qui les emploie. On trouve également dans ce type d'activité extra-professionnelle des enseignants, des responsables d'association et des rédacteurs de journaux locaux. Nombre d'entre eux n'organisent des voyages qu'en des occasions isolées ou durant une saison donnée (par exemple, vacances de ski vers les Alpes ou les montagnes norvégiennes). On peut également inclure dans cette catégorie la majorité des entreprises de transport de passagers qui organise leurs propres voyages à forfait.

On couvre ainsi tout l'éventail de l'organisation de voyages en autocar, depuis les grandes agences de voyage spécialisées jusqu'aux organisateurs purement occasionnels d'excursions touristiques. Les premiers éditent des brochures très complètes et organisent jusqu'à plusieurs centaines de voyages internationaux par autocar chaque saison, tandis que ceux de la dernière catégorie font de la publicité pour leurs circuits soit en publiant des encarts dans la presse quotidienne locale, soit en distribuant des affichettes simplement ronéotées.

Pour compléter l'exposé de la situation, on peut ajouter qu'entre le transport touristique commercial et le transport à la demande, la frontière n'est pas rigide. Il n'est pas rare que l'entreprise de transport participe à l'organisation de certaines prestations -- par exemple hébergement et restauration -- pour différents agents de voyage et reçoive à ce titre une rémunération complémentaire (commission). Toutefois, si l'initiative de l'organisation de l'ensemble du circuit a été prise par la personne ou l'entreprise qui réserve l'autocar, le transport devrait, en toute rigueur, être classé dans la catégorie du transport à la demande.

2.3. Importance du transport de passagers-pays de destination/répartition saisonnière

Les réponses à l'enquête faite auprès des entreprises

montrent qu'en 1985 des autocars suédois ont transporté des passagers vers tous les pays d'Europe, à l'exception de l'Albanie, de la Bulgarie, de l'Islande, du Portugal et de la Roumanie. Toutefois, on ne peut exclure la possibilité que ces pays également, de même que des pays d'Afrique du Nord, aient accueilli un certain nombre de groupes de touristes venus de Suède en autocar.

C'est le pays le plus lointain, dans les circuits comportant des étapes dans plusieurs pays, qui a été mentionné comme pays de destination dans les réponses au questionnaire.

Au total, on peut estimer qu'environ 15 500 voyages en autocar vers des pays étrangers ont eu lieu au départ de la Suède, lesquels représentaient un total de 615 000 passagers. La distance totale couverte par ces voyages s'est élevée à 25 millions de kilomètres (y compris le trajet de retour).

Le Graphique 1 montre la répartition du transport de passagers entre les différents pays de destination telle qu'elle ressort des informations tirées de l'enquête et des horaires. Le transport de passagers par services réguliers est indiqué en grisé, en partie pour illustrer l'importance comparative des services réguliers spéciaux à courte distance qui fonctionnent depuis 1984 sur l'öresund entre Copenhague et certaines villes de la province suédoise la plus méridionale.

De ce fait, le Danemark est devenu le principal pays de destination pour le transport international par autocar au départ de la Suède.

Rien indique en tout état de cause que ces services réguliers aient conduit à une réduction sensible du nombre de voyages en autocar pour les autres catégories de transport.

En raison de l'importante frontière terrestre entre la Suède et la Norvège, ce dernier pays est depuis longtemps une destination populaire pour les groupes de touristes suédois voyageant à forfait par autocar. Les réponses au questionnaire confirment ce fait. La République fédérale d'Allemagne et la Finlande sont deux autres pays de destination d'une importance approximativement analogue.

En ce qui concerne l'ensemble des quatre pays susmentionnés, l'enquête montre que le transport à la demande représente de façon tout à fait naturelle une proportion considérable des voyages en autocar, tandis que les voyages vers des destinations plus lointaines correspondent essentiellement à des voyages touristiques organisés. Pour les voyages en autocar vers le Danemark et la Norvège, des services spéciaux ont également été mis en place en avril-mai 1985, lors de la fermeture des aéroports suédois pour fait de grève. L'on estime que ces voyages ont représenté plus de 4 pour cent de l'ensemble des voyages à l'étranger effectués par des autocars suédois au cours de l'année.

L'Autriche et la France sont des pays de destination relativement importants car les circuits en autocar vers les Alpes pour les vacances de ski en hiver et durant la semaine de vacance scolaire en février/mars, sont populaires.

Cela étant, la grande majorité des voyages effectués par autocar à l'étranger a lieu pendant l'été. C'est ce que montre le Graphique 2, établi à partir d'informations fournies par des entreprises de transports maritimes portant sur 6 800 autocars suédois transportés par ferry de la Suède vers d'autres pays, soit, d'après les estimations, environ 60 pour cent de l'ensemble des transports d'autocars par ferry au départ de la Suède.

Le Graphique 3 indique le nombre de voyages touristiques -- estimé à partir des réponses au questionnaire -- vers cinq des pays de destination mentionnés dans le présent rapport, ventilé selon les différentes catégories de transport.

2.4. Importance du transport de passagers -- types de transport, distances et nombres de passagers

Il a également été possible d'analyser les réponses au questionnaire pour déterminer le nombre des voyages à l'étranger, les distances couvertes par voyage et le nombre de passagers pour les différents types de transport. Les résultats sont résumés dans le Graphique 4. L'on peut voir que la proportion relative des voyages et du nombre de passagers est approximativement la même pour tous les types de transport, sauf dans le cas des services réguliers pour lesquels le taux d'occupation par voyage vers l'étranger a été inférieur à ce qu'il était pour les autres types de transport. De fait, les chiffres montrent que le taux moyen d'occupation, tous types de transport confondus, a été d'environ 40 passagers, tandis qu'il atteignait à peine 30 pour les services réguliers.

Le fait que pour les services réguliers le kilométrage total parcouru soit sensiblement plus faible s'explique naturellement par la forte proportion de voyages effectués dans le cadre de services réguliers à courte distance vers le Danemark. Par ailleurs, les données font apparaître un certain nombre de voyages le long d'un itinéraire d'environ 3 500 km vers le sud de l'Espagne.

L'on trouvera dans les paragraphes suivants des indications et commentaires additionnels sur ce qu'il a été possible de déduire de certaines réponses au questionnaire et/ou des informations rassemblées par ailleurs au sujet du marché pour les différentes catégories de transport.

3. MARCHE, OBSTACLES AU MARCHE ET STRATEGIES DE VENTE POUR LES DIFFERENTES CATEGORIES DE TRANSPORT

3.1. Services réguliers

Tout d'abord, l'on peut affirmer que le marché du transport régulier international est le plus difficile. Il faut obtenir des autorisations spéciales auprès des services responsables des transports dans tous les pays concernés, même s'il s'agit simplement de traverser en transit le territoire d'un pays, sans changement de passagers.

En règle générale, il n'est possible d'obtenir une autorisation que pour des services réguliers organisés en association avec des entreprises de transport de passagers dans les différents pays. Lors de l'étude des demandes d'autorisations, les politiques nationales de transport des pays concernés, et notamment leur politique à l'égard des chemins de fer, jouent un rôle de première importance.

Ces obstacles politiques et administratifs ont freiné à eux seuls le développement des services internationaux réguliers par autocar. La difficulté qu'il y a à trouver des partenaires appropriés et à conclure avec eux des accords pour l'organisation du transport des passagers constitue également un obstacle à la création de nouveaux services réguliers. Les entreprises de transport de passagers intéressées doivent être prêtes à consacrer beaucoup de temps et d'argent aux travaux préparatoires avant de pouvoir envisager de faire une demande d'autorisation, puis ensuite à affecter des ressources considérables à l'exploitation si elles obtiennent, contre toute attente, cette autorisation. Plus il y aura de pays traversés, plus élevé sera le coût de mise en place du service. Lorsqu'il s'agit simplement de services réguliers entre pays voisins, la procédure peut être plus simple et moins coûteuse. Cependant, les perspectives d'obtention d'une autorisation sont en général faibles, surtout si les entreprises qui exploitent déjà des services de chemins de fer et d'autres services réguliers par autocar peuvent montrer qu'elles subiront un préjudice (ce qu'elles peuvent presque toujours démontrer).

C'est pourquoi quelques entreprises seulement de transport de passagers ont les ressources suffisantes pour tenter de créer de nouveaux services réguliers internationaux. Les problèmes de langue peuvent également constituer un obstacle à cet égard.

Les exploitants de services réguliers internationaux qui assurent cependant des liaisons avec la Suède ont dû généralement surmonter des difficultés semblables à celles mentionnées plus haut. Une seule entreprise suédoise exploite des services express réguliers vers des pays non scandinaves et cette société est une filiale des Chemins de fer d'Etat suédois, et elle a constitué, avec la Deutsche Bundesbahn, une

filiale commune qui est chargée de défricher le terrain et d'assurer la coopération avec les autres pays. La coopération internationale dans le cadre de ces services réguliers s'étend également à des partenaires en France et en Espagne et, pour le compte de l'entreprise suédoise, à la Norvège et à la Finlande, où les exploitants de services réguliers ont des correspondants.

Il existe des services réguliers par autocar entre le sud de la Suède et le Danemark pour desservir l'aéroport international de Kastrup, mais surtout, le centre de Copenhague. Pour ce service, des entreprises privées sont parvenues à un accord de coopération et elles ont pu obtenir une autorisation pour une durée limitée. L'entreprise participante suédoise, qui est la plus grosse entreprise privée, a également pu obtenir, en association avec une entreprise norvégienne, une autorisation en 1985 pour exploiter des services réguliers sur un itinéraire plus long entre Trondheim, en Norvège, et Sundsvall, en Suède, qui sont deux centres régionaux importants et sont de fait déjà reliés par rail (mais ces liaisons ne sont ni fréquentes ni commodes).

Il existe un certain nombre d'autres services d'autocar de caractère plus régional ou touristique, entre des villes de Norvège et de Suède, ainsi que des services locaux pour le franchissement de la frontière terrestre entre la Finlande et la Suède. Toutefois, ces services n'ont que peu d'importance par rapport au trafic total par autocar entre les deux pays.

Les services réguliers vers le continent sont principalement destinés à la clientèle des jeunes qui voyagent en vacances, services qui bien que proposés à des prix inférieurs aux tarifs ferroviaires ordinaires subissent durement la concurrence d'Inter-Rail, ainsi qu'à celle des étrangers résidant temporairement ou de façon permanente en Suède ou des ressortissants suédois vivant à l'étranger. Ces services sont également utilisés pour des circuits organisés dans lesquels les voyageurs se déplaçant à titre individuel ou en petit groupe se voient proposer un hébergement pour des périodes variables dans des stations touristiques le long de l'itinéraire. Ce type de transport offre donc des facilités qui ne peuvent être obtenues avec les services de transport ne nécessitant pas d'autorisation, qui supposent que tous les passagers de l'autocar restent ensemble, dans le temps et dans l'espace, dans le cadre d'un programme commun. Pour les personnes vivant à l'étranger, ce type de transport constitue également une formule sensiblement moins coûteuse que l'avion, lorsqu'elles veulent se rendre en Suède ou lorsque des parents leur rendent visite.

Les voyages vers l'Espagne et, en été, vers l'Italie (Rome) comprennent des étapes de nuit, le logement à l'hôtel étant assuré contre supplément.

La réservation préalable sur les lignes vers le continent est obligatoire et ce n'est que lorsque les

exploitants peuvent s'attendre à une demande très importante qu'ils mettent en service plus d'un autocar sur le même circuit.

Les autocars offrent les meilleures conditions de confort (quatre étoiles) et les passagers bénéficient pendant le voyage, d'un service de bonne qualité assuré par le personnel de l'entreprise de transport. Il est également proposé de bonnes correspondances avec d'autres lignes, qu'il s'agisse des lignes nationales à longue distance de l'entreprise de transport ou de celles des autres entreprises affiliées exploitant en coopération des lignes nationales et internationales.

Les services réguliers entre le sud de la Suède et Copenhague sont de caractère différent. Le trafic quotidien entre ces deux régions a toujours été important. D'une manière générale, les voyageurs devaient se rendre par leurs propres moyens aux embarcadères et acheter leurs billets aussi bien pour le ferry que pour les autocars de liaison. Avec les lignes directes par autocar, il est maintenant possible de se rendre du centre d'une ville à l'autre sans changement.

3.2. Le transport touristique général

La catégorie la plus importante de transport international par autocar est celle du transport touristique général. La législation suédoise n'impose aucune restriction particulière à l'exploitation de ces services de transport. L'objet et les modalités du voyage, de ce fait, n'influent pas sur la liberté d'organiser ce type de transport. Tant que le service d'autocar relève des activités internationales ne nécessitant pas d'autorisation définies dans les accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par la Suède avec d'autres pays (par exemple, Accord ASOR), les entreprises nationales d'autocar qui disposent d'une autorisation sont libres d'exploiter ces services sans que ceux-ci fassent l'objet d'une étude complémentaire de la part des autorités suédoises. Les seuls "obstacles" légaux à considérer sont ceux de la sécurité, et concernent la compétence du chauffeur, les heures de conduite (convention AETR et réglementation nationale de la Suède), les vitesses, les charges à l'essieu et l'équipement de sécurité des autocars, conditions pour lesquelles il convient également d'observer les réglementations nationales en vigueur. Dans certains cas, il existe également certains obstacles "économiques", sous forme de taxes spéciales perçues sur le transport international dans certains pays (par exemple Danemark et République fédérale d'Allemagne).

Le marché pour ce type de transport est extrêmement vaste et les méthodes utilisées pour l'exploiter sont nombreuses. L'on trouve toutes les formules, depuis les brefs voyages d'une journée vers les pays voisins pour effectuer des excursions, faire des achats ou assister à des manifestations temporaires (expositions, festivals, rencontres sportives,

etc.) jusqu'aux circuits thématiques pouvant durer deux semaines, dont la destination finale est située dans des pays éloignés. Il n'a pas été possible d'obtenir des chiffres exacts sur la répartition de ces voyages entre ce que l'on peut appeler les circuits organisés (avec programmes organisés dans plusieurs localités d'étapes différentes) d'une part, et les voyages de séjour (utilisés pour séjourner dans une localité déterminée, le voyage en autocar constituant simplement un moyen de s'y rendre et d'en revenir le plus rapidement possible) d'autre part. Toutefois, il est évident d'après les itinéraires des agences de voyages et leurs encarts publicitaires dans la presse quotidienne que la première catégorie représente une plus forte proportion des voyages entrepris en été, alors que pendant les mois d'hiver, ce sont les circuits vers les stations de sports d'hiver qui sont les plus populaires.

A cet égard, il importe de s'intéresser plus particulièrement aux voyages organisés pour les sports d'hiver. Pour ce type de voyage, l'on peut affirmer que l'autocar concurrence vivement les autres moyens de transport : automobile, train et avion. La concurrence se fait principalement par les prix. Pour l'hiver 1986, il est proposé au départ du centre de la Suède des circuits complets de dix jours en autocar (y compris l'hébergement à l'hôtel en demi-pension) vers des stations de sports d'hiver dans les Alpes autrichiennes et françaises pour environ 1 500 couronnes. Cela n'est que la moitié du prix d'un circuit de neuf jours vers ces mêmes pays proposé dans un catalogue général de circuits par autocar pour l'été de 1986.

Les différents agents de voyage se livrent aussi entre eux à une concurrence acharnée sur les prix pour les circuits de sports d'hiver, ce qui influe par ailleurs sur la qualité des voyages. Il s'agit d'organiser des voyages rapides et peu coûteux dans des autocars transportant le maximum de passagers. Bien que pour ces voyages, les organisateurs utilisent principalement des autocars couchettes spéciaux ou des autocars comportant des aménagements tels que projection vidéo, toilette ou kitchenette, il est évident d'après plusieurs affaires ayant reçu une large publicité que le confort et la sécurité ont baissé. Les contrôles ont montré que les réglementations relatives aux heures de conduite et aux charges admissibles sont souvent ignorées.

Le problème des surcharges s'est notamment révélé difficile à maîtriser. Des autocars équipés de 50 sièges, d'une vaste soute à bagages, de systèmes vidéo et de toilettes ne peuvent souvent être utilisés que pour transporter une quarantaine de passagers, voire moins, avec leurs équipements de ski, si l'on veut respecter les réglementations régissant les maxima autorisés en matière de charge utile et de charge à l'essieu (en Suède 10 tonnes). Les entreprises de transport de passagers et les agents de voyage se sont fait sérieusement rappeler à l'ordre sur ce point.

Dans la catégorie des transports touristiques généraux, l'on trouve également des programmes spécifiques destinés à des catégories différentes de voyageurs, qui sont en conséquence plus ou moins sensibles aux prix. Les transports par autocar pour des voyages dont la clientèle est particulièrement sensible aux prix sont, le plus souvent, assurés par de petites entreprises, tout simplement parce que les grosses sociétés ne peuvent couvrir leurs frais avec les tarifs offerts par les agents de voyage. Le "coût standard" d'un transport d'une dizaine d'heures sur environ 500 kilomètres s'établit à quelque 3 500 couronnes suédoises. Certains voyages sont proposés et effectués pour environ la moitié de cette somme.

Nombreux sont les angles sous lesquels l'on peut considérer la situation du marché du transport international par autocar. Nous en ajouterons simplement un. Il s'agit de la structure des entreprises de transport de passagers intervenant sur ce marché. Comme indiqué précédemment, la plupart d'entre elles assurent d'autres types de transport, outre le transport touristique, comme activité principale. En conséquence, très souvent, ce ne sont non pas les variations saisonnières de la demande de transport mais les besoins liés à ces autres types de transport qui déterminent en premier lieu les moyens qu'elles affectent au transport touristique. En conséquence, elles considèrent le transport touristique comme une activité d'appoint (qui leur permet par exemple d'organiser elles-mêmes parfois des circuits touristiques lorsqu'elles disposent d'autocars et de chauffeurs à cet effet) et elles ne sont pas intéressées par un quelconque développement indépendant de cette activité qui solliciterait leurs ressources.

A l'opposé, il existe aussi des entreprises de transport de passagers et des agences de voyage qui se consacrent tout spécialement au marché du transport touristique, y compris au plan international. Elles font preuve d'un très grand professionnalisme dans leur approche à la fois commerciale et administrative (par exemple utilisation de systèmes informatisés pour la planification des voyages, les réservations d'hôtel, les réservations de billets et la planification des moyens internes, des transports et des ressources).

3.3. Le transport touristique spécifique

Le transport touristique destiné à des groupes spéciaux (écoles, entreprises, organisations -- y compris organisations d'émigrants) ne se différencie du transport touristique général que par la conception et le contenu des produits touristiques et par les stratégies de vente. Il n'est pas rare que des entreprises de transport ou des agences de voyage mènent de front les deux activités, mais il existe aussi des sociétés spécialisées.

Ces dernières années, de nombreuses agences de voyage

commerciales ont constaté que le secteur du transport touristique spécifique (transport de groupe) offrait de plus grandes possibilités de développement que le secteur du transport touristique général. Certaines agences de voyage commerciales dont les activités sont plus particulièrement tournées vers le marché international ont découvert un nouveau marché davantage sensible à la qualité du service qu'aux prix, correspondant à des circuits de salons commerciaux et de conférences, parmi les entreprises industrielles, les administrations publiques et les organisations syndicales. Les entreprises de transport de passagers ont répondu aux besoins de ce marché en proposant des autocars spécialement équipés pour les conférences, dans lesquels il est possible d'offrir à une vingtaine de passagers au maximum un haut niveau de confort et de bonnes installations de conférence à bord. Grâce à ces méthodes, ils sont parvenus à prendre pied sur le marché des voyages d'affaire, qui était auparavant pratiquement inaccessible au transport par autocar. Il a été découvert que pour ce type de voyage l'autocar pouvait, dans ces conditions, à la fois être meilleur marché et offrir un service de meilleure qualité que l'avion pour des visites de salons commerciaux, des visites d'entreprises ou des voyages d'affaires à l'étranger. De ce fait, l'autocar rend aussi financièrement possible les voyages à l'étranger de catégories de personnel autres que celles qui ont en général la responsabilité de maintenir des contacts commerciaux dans d'autres pays.

Les méthodes de vente et les stratégies utilisées dans ce secteur ainsi que pour les autres formes de transport touristique organisé, à l'échelon tant national qu'international, sont fonction naturellement du volume et du type d'activités de l'entreprise de transport de passagers ou de l'agence de voyage. Les petites entreprises exploient en général un marché local limité sur lequel elles peuvent par contre occuper une position solide. Leurs contacts étroits et bien établis avec les autorités, les écoles, les clubs sportifs, les entreprises et d'autres organisations peuvent rendre difficile l'accès au marché par des concurrents extérieurs. Inversement les petites entreprises ont rarement soit la compétence soit les ressources financières pour étendre leurs activités à des marchés plus vastes dépassant leur région. En conséquence, les grosses entreprises et les petites entreprises ciblent leurs produits touristiques et leurs actions commerciales sur des segments de marché différents. Il n'est pas rare également qu'elles coopèrent, le résultat étant qu'elles peuvent, ensemble, offrir un éventail de produits commerciaux plus large que celui qu'elles pourraient proposer individuellement.

3.4. Le transport à la demande

Le transport international de passagers par autocar à la demande est soumis aux mêmes lois que le transport touristique.

La seule différence entre les deux types de transport tient à celui qui prend l'initiative d'organiser le transport. Pour le transport à la demande, la personne en question (physique ou morale) ne doit avoir aucun intérêt commercial propre dans le voyage en autocar proprement dit ou dans l'ensemble du voyage organisé. Pour l'entreprise de transport de passagers il s'agit donc d'une activité de caractère plus "passif", pour laquelle les mesures commerciales et les stratégies de vente doivent viser à inciter les autres à prendre l'initiative d'utiliser les services de transport proposés. Dans l'ensemble, toutefois, le marché pour ce type de transport est analogue à celui du transport touristique spécifique (transport de groupe), qui sert donc de modèle en matière d'action commerciale.

Des mesures spéciales sont utilisées pour encourager l'utilisation accrue de l'autocar pour le transport à la demande, comme la création de centres de réservation associant plusieurs entreprises de transport de passagers, ce qui permet de mettre en commun les ressources et d'offrir par exemple une gamme plus large d'autocars adaptés aux divers types de transports spécifiques (par exemple, équipements spéciaux pour le transport d'handicapés en fauteuils roulants). Plutôt que de s'affilier à un centre commun de réservation, l'entreprise de transport de passagers peut chercher à centraliser les demandes pour le compte d'autres entreprises de transport, et mettre en place à cet effet une organisation administrative particulière.

3.5. Autres types de transport

Nous venons de voir dans les parties qui précèdent des exemples de différentes activités relevant du transport international de passagers. Toutefois, il faut peut-être évoquer les transports internationaux spéciaux qui ne peuvent être effectués "sans autorisation". Indépendamment des services réguliers, très rares sont les transports de ce type sur des liaisons avec la Suède -- du moins seul un très petit nombre d'autorisations a été accordé pour le transport de frontaliers, par exemple, ou pour la prise en charge de passagers dans des pays étrangers en dehors du cadre de l'accord ASOR.

Cela ne signifie pas pour autant que les transports de cette nature soient également rares. L'attention a été attirée en plusieurs occasions sur des cas qui sortaient des limites de la légalité. Etant donné que le contrôle du respect des règlements ASOR est manifestement loin d'être parfait en Suède et dans d'autres pays, on ne peut exclure la pratique d'un nombre non négligeable de transports pour lesquels il faudrait légalement des autorisations spéciales délivrées par les autorités des pays concernés mais qui sont manifestement effectués sans autorisation. Malheureusement, c'est dans la nature même des choses de ne disposer d'aucunes données sur lesquelles on puisse fonder une estimation de l'ampleur de ces activités.

4. BREF RESUME DES OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT

Comme il sera ressorti clairement de ce qui précède, les restrictions juridiques au transport international par autocar ne peuvent être considérées comme des obstacles au développement. Une exception évidente est toutefois celle des services réguliers.

Parallèlement aux réglementations particulières qui sont en tout état de cause applicables, il existe des obstacles liés au manque d'harmonisation entre les réglementations des différents pays et à leur mise en oeuvre et leur contrôle. Cela étant et dans le cadre de son action visant à promouvoir le transport par autocar entre les pays, l'Union internationale des Transports Routiers a publié en 1985 un programme intitulé "Pour la création d'un espace européen du tourisme en autocar" dans lequel elle évoque les mesures qui pourraient être nécessaires pour stimuler le développement de ce secteur (1).

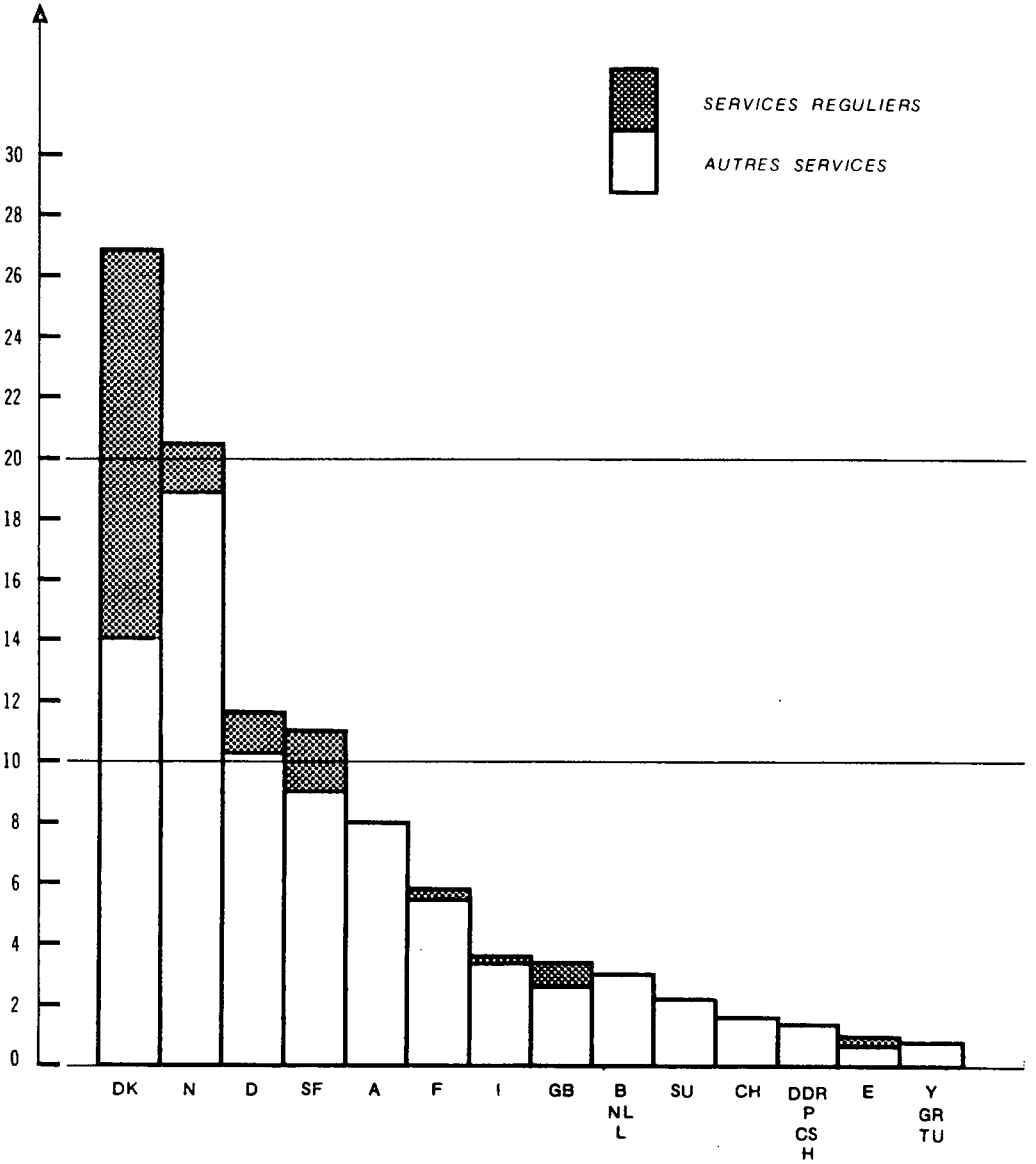
En regard de la situation suédoise tout du moins, l'on peut néanmoins trouver dans les structures des entreprises de transport de passagers et des agences de voyage qui sont actives dans ce secteur un nombre assez important d'obstacles au développement. L'auteur est convaincu que le développement soutenu de ce secteur dépendra des capacités intrinsèques de ces branches au moins autant que du cadre réglementaire. La concentration de compétences et de ressources administratives dans des unités nouvelles et efficaces sera indispensable pour éviter que l'autocar demeure comparativement malconnu du grand public et de la clientèle des voyageurs.

1. Disponible auprès de l'Union Internationale des Transports Routiers, 3 rue de Varembe, 1211 Genève 20, Suisse.

GRAPHIQUES

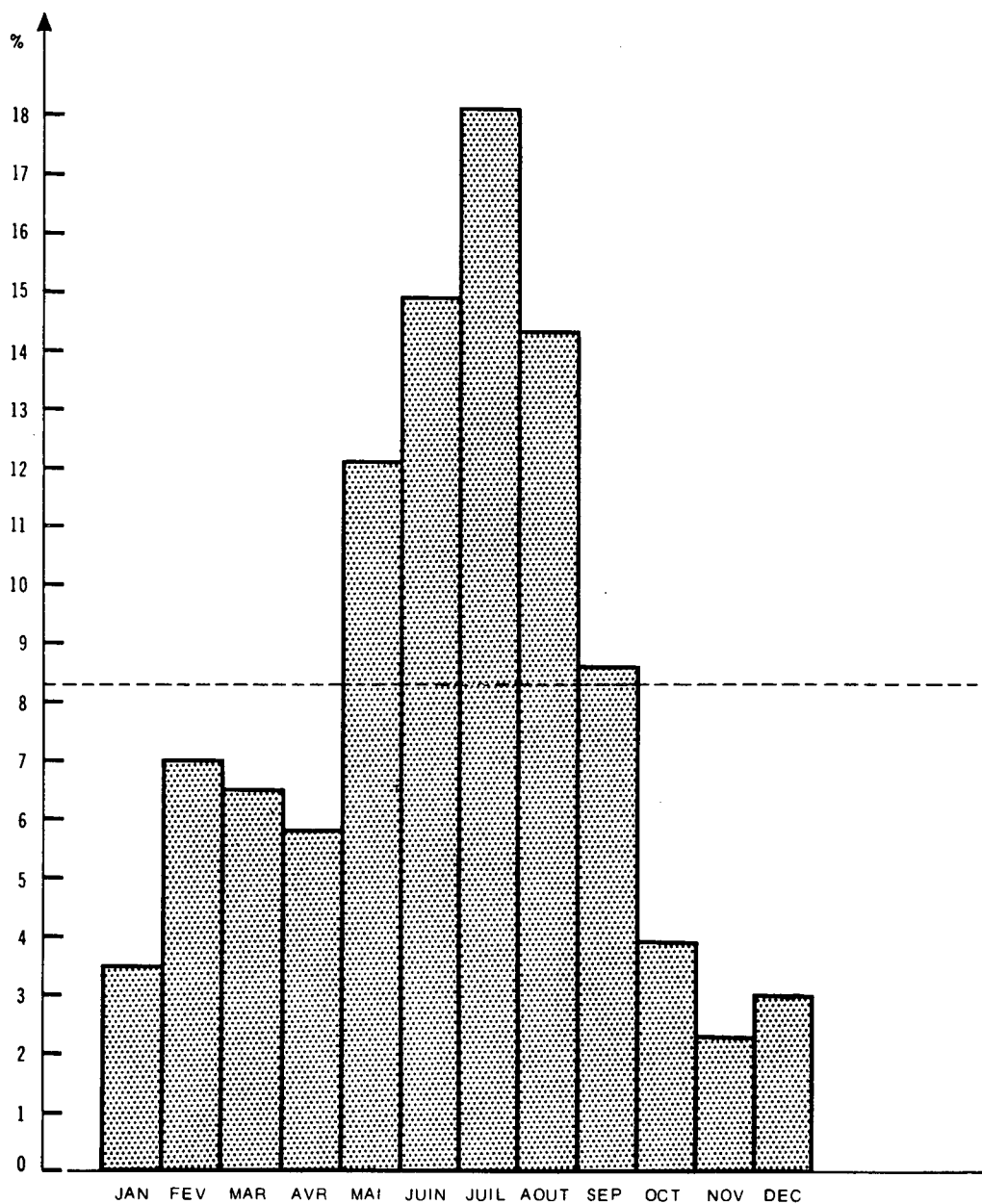
Graphique 1. REPARTITION (EN POURCENTAGE) PAR PAYS DE DESTINATION DES AUTOCARS SUEDOIS AYANT ASSURE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX EN 1985

Pourcentage des autocars en départ de la Suède



Pays de destination
(Code minéralogique)

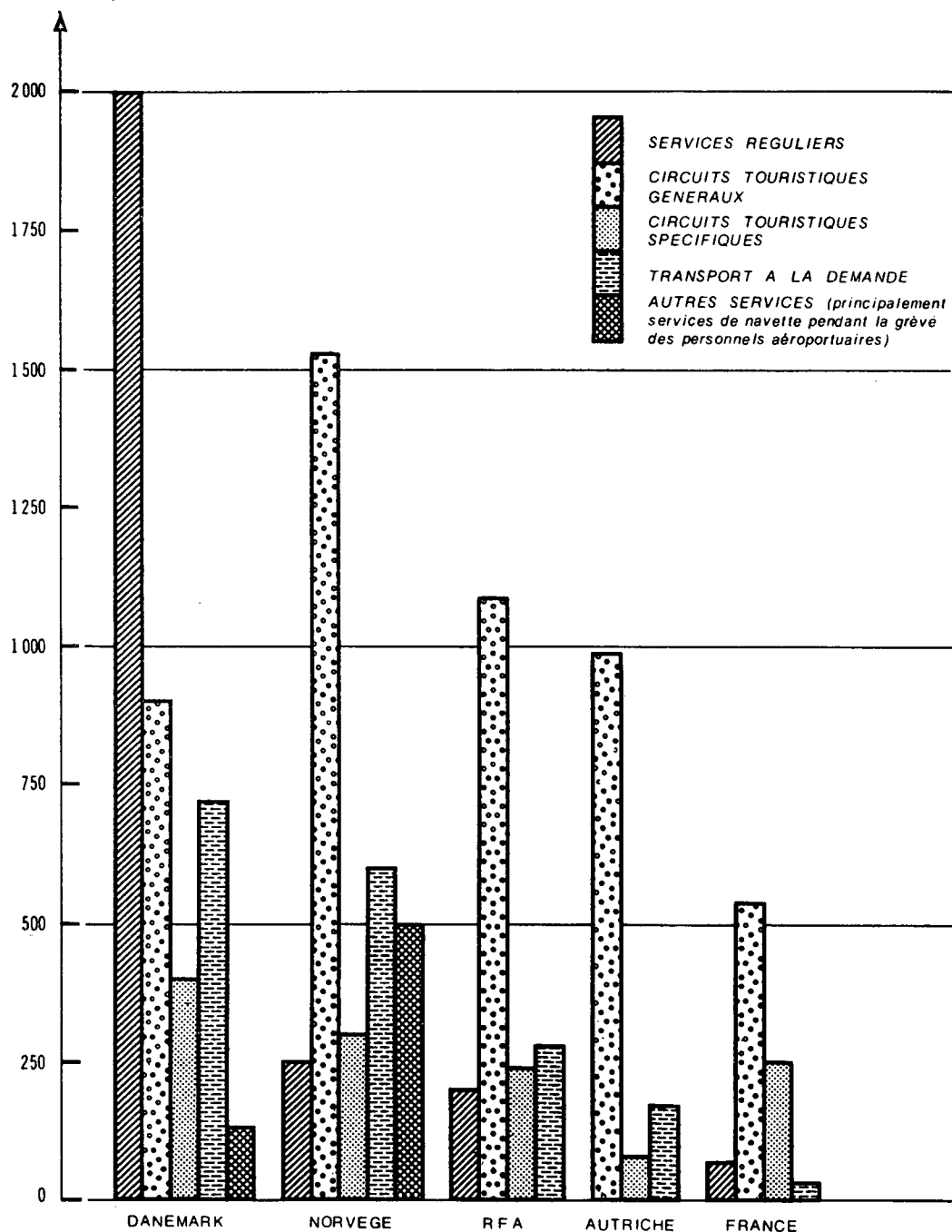
Graphique 2. REPARTITION MENSUELLE DES AUTOCARS (LONGUEUR SUPERIEURE A 6 M) ACHEMINES PAR FERRY AU DEPART DE LA SUEDE SUR CERTAINS ITINERAIRES* EN 1985



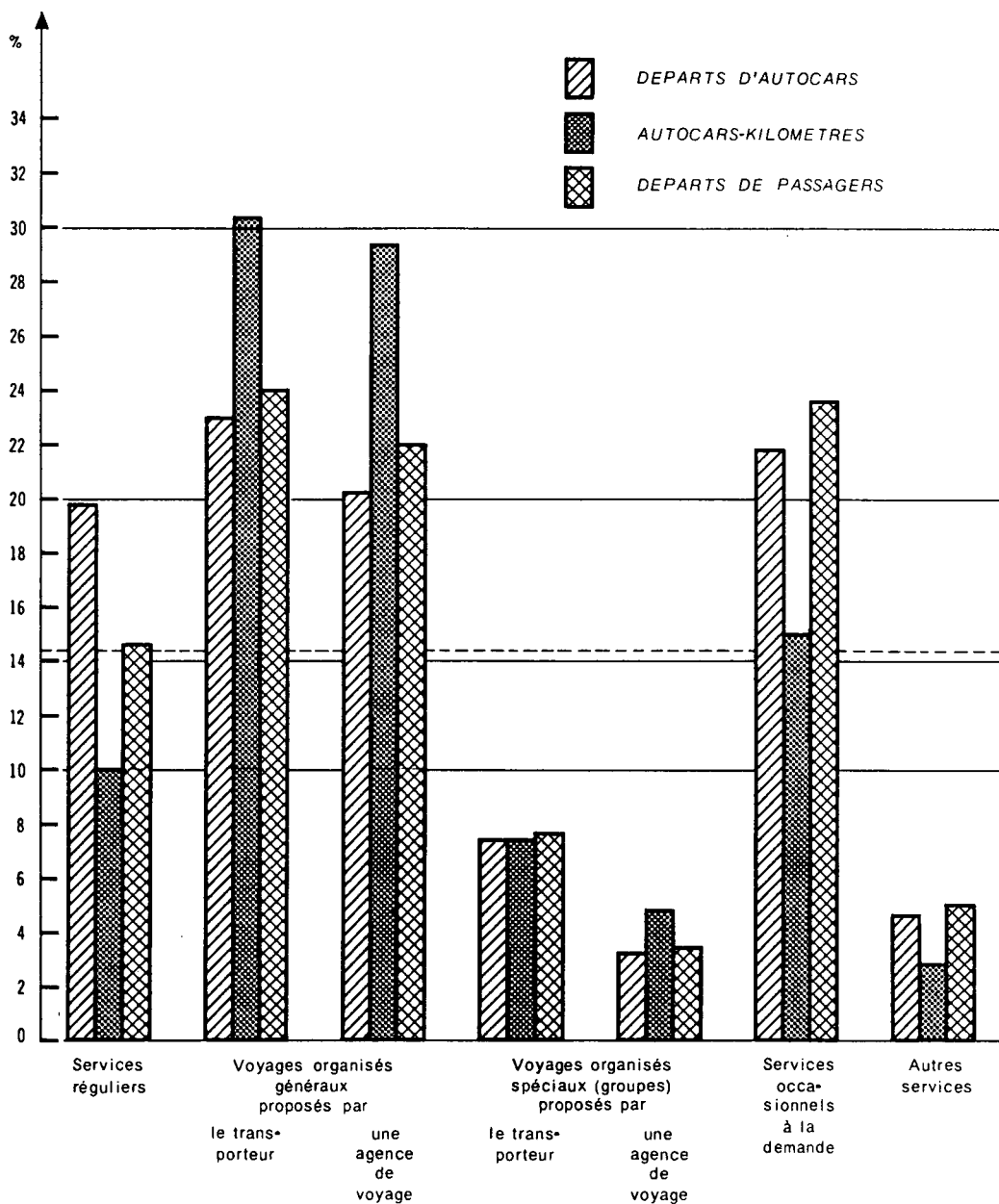
* Calculé sur un total de 6823 autocars transportés par ferry sur 10 itinéraires différents à destination du Danemark, de la Finlande, du Royaume-Uni, de l'Union soviétique et de la RDA.

Graphique 3. SERVICES INTERNATIONAUX ASSURES PAR DES AUTOCARS SUEDOIS VERS CINQ PAYS DE DESTINATION EN 1985 (ESTIMATIONS)

Nombre de départs d'autocars



Graphique 4. REPARTITION DES DEPARTS D'AUTOCARS, DES AUTOCARS-KILOMETRES PARCOURUS ET DES DEPARTS DE PASSAGERS ENTRE LES DIFFERENTS SERVICES DE TRANSPORT INTERNATIONAL ASSURES PAR DES AUTOCARS SUEDOIS EN 1985



SYNTHESE DE LA DISCUSSION

INTRODUCTION

La perspective de voir se réaliser un libre marché des transports n'est pas sans soulever des appréhensions. C'est notamment le cas des transporteurs de ligne qui assument un service public.

Par ailleurs, les règles qui encadrent la concurrence internationale n'ont pas suivi l'évolution de la demande qui est essentiellement un accroissement énorme de la mobilité. Cet accroissement est également stimulé par des innovations substantielles dans l'offre, notamment dans le secteur des autocars.

Il convient donc d'établir une distinction nette entre deux types de préoccupations : d'une part, une politique visant à préserver une offre de services publics et de maintenir à un niveau acceptable le coût de cette offre ; d'autre part, l'autocar qui constitue une importante activité économique et dessert des segments spécifiques de la demande. Les cas de conflit entre ces deux éléments se limitent au transport de ligne. Par contre, il n'existe pas de raison pour soumettre le transport occasionnel à des restrictions d'ordre concurrentiel.

1. SITUATION ACTUELLE

Le grand nombre d'exploitants et l'expansion rapide de leurs activités rendent parfois incomplètes les données disponibles sur ce secteur et sur ses tendances d'évolution.

Les données disponibles indiquent qu'une vaste majorité de déplacements touristiques se fait en voiture. Cependant, les proportions varient beaucoup suivant les relations et suivant les distances. Une remarque similaire peut être faite au sujet des tendances d'expansion.

Il en résulte que si concurrence il y a celle-ci se situe souvent entre la voiture et l'autocar et moins entre le train et l'autocar. En fait, une spécialisation des moyens de transport pour tel ou tel type de trafic est en train de se créer ; elle se substitue graduellement au concept ancien de concurrence tous azimuts.

L'autocar a bénéficié de deux axes de progrès. Il dispose désormais de réseaux autoroutiers qui permettent des

vitesse plus élevées. Quant aux véhicules, ils se dotent d'éléments de confort très poussé : vidéo, toilettes, air conditionné, sièges/couchettes, hôtesses à bord, etc. En deux décennies, l'offre a été véritablement révolutionnée.

Les professionnels estiment toutefois que cette mutation est encore insuffisamment perçue par la clientèle qui considère toujours l'autocar dans l'optique d'expériences vécues naguère et assez défavorables au car. En effet, l'autocar d'aujourd'hui n'est plus comparable aux véhicules utilisés naguère pour les lignes, pour le ramassage et même pour le tourisme.

Par conséquent, il est permis d'entrevoir l'ouverture de nouveaux segments du marché -- principalement la tranche d'âge qui correspond à la vie active -- moyennant un marketing approprié. Trop souvent, les possibilités offertes par le car restent inconnues.

Par rapport au transport de ligne, le transport occasionnel peut mieux choisir ou répartir ses points de desserte. A cet effet, il dispose des réseaux routiers qui sont infiniment plus ramifiés que les systèmes de lignes.

Comme le suggère son nom, l'autocar de tourisme combine deux fonctions : le tourisme et le déplacement. La première de celles-ci est souvent prépondérante et détermine les éventuels champs de concurrence.

On constate actuellement un attrait croissant de services routiers offrant un haut degré de confort. A ce niveau pourrait certainement intervenir une concurrence entre autocars, plus qu'avec d'autres offres touristiques dont la qualité est jugée différente par l'utilisateur.

Ces constatations confirment l'impression que, à côté de champs concurrentiels parfois mouvants, se développent des segments de marché auxquels convient en particulier tel ou tel moyen de transport. La voiture reste souvent indispensable en raison des bagages transportés ou des personnes accompagnantes. Le choix du moyen dépend de nombreux facteurs mais il ne peut être influencé de façon significative que si l'effort de promotion porte sur les facteurs réellement prépondérants.

Il subsiste à peine un type d'offre qui puisse se considérer comme universel. Dès lors, il ne peut plus, non plus, être question de concurrence dans tous les domaines. Sur certaines distances, la supériorité de l'avion est indéniable, mais les bateaux et les trains gardent une clientèle s'ils parviennent à offrir le confort et le gain de temps escomptés ; les succès de certains nouveaux services de nuit le démontrent. Dans d'autres cas, le prix constituera un facteur décisif du choix du moyen de transport ; cet aspect sera ultérieurement repris par rapport aux exigences de sécurité et avec une couverture correcte des coûts.

De nouvelles offres modifient également les aires de coopération entre différents moyens de transport. Ainsi, par exemple, un train très rapide n'a plus avantage à desservir des bouts de ligne si les destinations finales imposent de toute manière une correspondance avec des autocars. Mieux vaut alors choisir les points de relais aux endroits qui confèrent une rotation optimale aux trains et aux cars.

Ce champ de coopération pourrait être considérablement élargi au bénéfice de tous si une technique efficace de transfert de bagages intermodes pouvait être mise en place ; par exemple, des containers aisément transbordables entre cars, trains et avions. Chacun de ces modes aurait apparemment à y gagner car certains handicaps à l'usage de tel ou tel mode seraient effacés devant une offre intermodale qui combinerait des avantages que chaque mode est incapable d'offrir séparément. Cette remarque s'applique spécialement à des déplacements touristiques dépassant certains plafonds de distance et de durée.

Les critères de comparaison des prestations et des conditions de prestation diffèrent parfois suivant les moyens. Les voyageurs/km se rapportent à l'ensemble des déplacements offerts par les cars d'un pays, également au-delà des frontières de ce pays. Il est donc possible que les prestations effectuées à l'étranger soient supérieures à celles effectuées à l'intérieur du territoire où le car est immatriculé. Par contre, les chiffres des chemins de fer ne donnent que le transport effectué sur le réseau qui coïncide généralement avec le territoire.

Ceci n'empêche, toutefois, que les données sur les prestations permettent de mieux juger de l'importance d'une activité de transports qui est souvent mal connue ou sous-estimée. Dans cet ordre d'idées, il est intéressant de juxtaposer certains chiffres : les services occasionnels d'autocars immatriculés aux Pays-Bas ou en Belgique transportent respectivement 5,25 et 3 milliards de voyageurs/km par an ; les chemins de fer de ces pays assument un trafic respectif de 9,2 et 6,6 milliards de voyageurs/km par an.

Les comparaisons des prix sont à manier avec une extrême prudence en raison des gammes de prix très divers qui sont appliqués : prix réduits, forfaits, etc.

Les participants de la Table Ronde ont insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de ne pas confondre services occasionnels et services de lignes. Possédant des caractéristiques très différentes, ces services appellent des régimes juridiques également différents.

Pour ce qui est des services occasionnels, une adéquation des règles s'impose. D'une part, il convient d'écarter une concurrence qui ne répondrait pas aux critères de sécurité, de conditions de travail, de solvabilité et de

capacité professionnelle. D'autre part, une fois ces conditions satisfaites, il ne subsiste pas de motif valable pour maintenir des rigidités ou des protections.

Les professionnels considèrent notamment comme dépassée l'actuelle classification en quatre types de service : réguliers, navettes sans hébergement, navettes avec hébergement et services occasionnels.

La libéralisation des transports occasionnels par les accords ASOR a facilité certains types de trafic et même parfois donné lieu à de fortes expansions (notamment dans les trafics avec la péninsule ibérique). Il semble toutefois que de grosses modifications n'en aient pas résulté pour l'ensemble de la CEE.

Les pays de transit ont un intérêt particulier à veiller au respect des normes de sécurité, des temps de conduite et de confort. A juste titre, il a été souligné que ces normes devraient également être appliquées au trafic de voitures où les abus et les risques sont nettement plus importants.

Les transports de ligne constituent un cas particulier ; ceux-ci fonctionnent plus ou moins indépendamment des fluctuations de la demande. L'obligation de transporter est continue et ne peut donc fournir à l'exploitant des taux d'occupation comparables aux services occasionnels. Cette rigidité entraîne des coûts élevés d'exploitation. Or, ces services subissent parfois une concurrence de services-pirates aux périodes de forte demande, subissant ainsi un écrémage de leurs recettes. C'est pourquoi, la profession estime que ces services devraient être protégés contre une concurrence sauvage. Un cas particulier se pose pour les services exploités en pool par plusieurs entreprises de différents pays : dans la mesure où ces pools ont été imposés et non librement consentis, l'échéance de 1992 pourrait poser des problèmes.

La libéralisation des prestations implique logiquement une libéralisation analogue pour la concurrence. Dans cet ordre d'idées, on peut notamment relever les tarifs des chemins de fer, les services de correspondance aux gares et aux aéroports.

L'impression qui prévaut pour cette partie de la discussion est que le domaine d'expansion réside moins dans la concurrence, au sens conventionnel du terme, que dans une spécialisation des offres dans une mobilité croissante.

2. LA DEMANDE ET L'OFFRE

L'expérience de la dérégulation au Royaume-Uni montre que les grandes entreprises de transport routier de voyageurs ont subsisté en rationalisant leurs services. En développant

surtout des services rapides sur autoroutes, ils obtiennent une rotation élevée du matériel roulant et peuvent ainsi offrir des prix relativement bas.

D'après des estimations, 69 pour cent des usagers du bus seraient d'anciens ou de nouveaux usagers de ce moyen ; 30 pour cent sont d'anciens clients du train et seulement 1 pour cent d'anciens usagers de la voiture. La concurrence s'est surtout installée sur les routes intervilles et ont causé une augmentation du déficit des chemins de fer.

Un aperçu de trafic de voyageurs entre le Royaume-Uni et l'Europe de l'Ouest indique que ce trafic porte sur un total annuel de 15 millions de voyageurs qui se répartissent en deux parts sensiblement égales : voie aérienne et voie maritime. Cette dernière achemine 3 millions de voyageurs ferroviaires, 2,1 million de voyageurs d'autocars de tourisme et 1,7 million de voyageurs de lignes d'autobus.

Le tunnel sous la Manche n'apportera pas, aux yeux des représentants de la profession, un gain de temps substantiel et il risque d'être relativement coûteux. Déjà à l'heure actuelle les tarifs ferroviaires apparaissent comme fort complexes et, dans l'ensemble, comme plus élevés que ceux des autocars.

Souvent des données statistiques existent à l'état brut, mais les pouvoirs publics ne s'en servent pas toujours. La clientèle préférentielle des autocars consiste surtout en jeunes gens et en émigrants. La classe d'âge entre 25 et 55 ans paraît susceptible d'être explorée davantage.

La dérégulation risque-t-elle de transformer de petits entrepreneurs en sous-traitants de grosses sociétés touristiques, hôtelières, culturelles, etc. ?

En fait, le marché est déjà largement libéralisé mais il reste très fragmenté. Le risque de concentrations abusives ne se réalisera donc pas dans l'immédiat.

Le débat a également porté sur la sécurité qui, suivant les statistiques émanant de la profession, serait très élevée. A ce sujet, on a toutefois fait observer qu'il convient de distinguer entre la sécurité des voyageurs et celle des autres usagers de la route. L'autocar est un gros véhicule qui protège ses passagers mais il peut représenter directement ou indirectement un danger pour d'autres véhicules. La Table Ronde estime que la sécurité doit rester une préoccupation majeure des autorités publiques, surtout dans les secteurs à forte dérégulation.

Une circulation intensifiée d'autocars peut également poser des problèmes environnementaux de couverture des coûts infrastructurels et de capacité (pour les routes et pour les terminaux). La profession estime que ces problèmes peuvent être maîtrisés correctement et qu'ils ne devraient pas donner lieu à

des distorsions concurrentielles significatives. L'autocar transporte des groupes ; par voyageur, il soulève donc moins de problèmes de ces types que des voyageurs qui se déplacent dans des voitures. Quant aux charges infrastructurelles, des études ont vérifié que les autocars couvrent la part qui leur incombe.

Le système dit "des étoiles" est un système international dont la marque a été déposée dans une vingtaine de pays. Il prend le relais de systèmes nationaux assez différents qui fonctionnaient un peu à l'instar des classifications hôtelières. Le système à étoiles consiste à attribuer au véhicule un niveau de qualité suivant des normes vérifiables et codifiées. Il donne ainsi au marché une transparence et est assorti d'un contrôle annuel de validité. Rendu obligatoire en Belgique par disposition légale, il est en train d'être mis en place ou rencontre un vif intérêt, dans d'autres pays d'Europe. L'IRU recommande aux Commissions de contrôle de comprendre des techniciens de l'administration et de s'associer le concours des industriels qui fabriquent les véhicules. Ce système est le premier de son genre à être introduit à une échelle internationale pour une importante activité économique.

A l'heure actuelle, la situation semble encore assez différente d'un pays à l'autre pour ce qui est des conditions de travail qui, à leur tour, influencent les conditions de concurrence. Les exploitants estiment toutefois que de gros efforts ont été accomplis dans les domaines de la formation et du contrôle médical des personnels. Quant à harmoniser complètement les conditions de travail, un tel objectif paraît impossible à réaliser dans des conditions acceptables d'économie pour les entreprises et pour la collectivité. En outre, chaque branche du transport présente des spécificités qui se traduisent forcément dans les conditions de travail. Enfin, la politique européenne des transports se doit d'introduire en priorité un libre accès des transporteurs au marché. L'harmonisation des conditions de concurrence ou la rétribution des charges d'infrastructure ne pourraient valablement être opposées comme préalable à cet objectif ; c'est essentiellement une question de pragmatisme politique.

Dans l'ensemble, il importe de pousser les analyses sur les structures du marché et sur la compétitivité des entreprises. A cet égard, l'introduction de labels fiables de qualité constitue un pas décisif. Dans une large mesure, la demande dépend de la capacité de la profession de se mobiliser et de se développer.

3. EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

Tout au long de la Table Ronde a rebondi le problème du service public de transport, et des monopoles d'exploitation

que le service public inclut souvent. Il s'agit de savoir si ce monopole se justifie et si la libre concurrence est concevable dans ce domaine.

A tort, le service public est souvent confondu avec une seule technique de transport, alors qu'en réalité plusieurs techniques de transport offrent des services publics. Par ailleurs, toutes les tâches assumées par le chemin de fer ne relèvent pas du service public.

Ce service public a été confirmé dans les années trente par la "coordination des transports". Celle-ci mit un terme à une concurrence souvent néfaste dans le transport de ligne, introduisit le monopole d'exploitation et l'assortit d'obligations pour l'exploitant. L'objectif principal était d'offrir un système efficace et cohérent de transports de voyageurs à une époque où la voiture particulière était encore peu répandue. Généralement, les entreprises couvraient leurs dépenses par les recettes et pratiquaient des subventions internes entre prestations déficitaires et bénéficiaires.

Ce système a été maintenu grosso modo mais sa substance économique a été sérieusement entamée par un ensemble de facteurs qui sont parfois contradictoires. Le transport public s'est vu imposer des tâches telles que le maintien de l'accessibilité des aires menacées de congestion, le maintien d'une certaine mobilité dans les zones à faible densité de population, la mobilité de l'emploi, la mobilité scolaire, la redistribution des revenus, etc.

Confrontés parfois à d'énormes pointes de la demande, les systèmes connaissent de faibles taux d'occupation moyennes. Cette productivité peu élevée se reflète dans les résultats financiers.

A leur tour, ces résultats sont encore aggravés par des pratiques contraires à une bonne gestion ; le gestionnaire ne dispose souvent que d'une liberté restreinte dans le choix des moyens de production (personnel, matériel), des formules d'exploitation et des prix de vente.

Au bout du compte, le sacrifice financier demandé aux collectivités devient trop élevé pour laisser encore une marge au financement des investissements qui seraient indispensables à une rationalisation. Le cercle vicieux financier devient complet.

L'intérêt budgétaire des gouvernements est de ne plus admettre de nouvelles sources de déficits et de comprimer le plus possible les déficits existants. En définitive, il s'agit d'un processus long et difficile qui réduit progressivement des distorsions et des excroissances. Le transport public a souvent été placé en dehors du marché et n'appartient plus que vaguement à l'économie des transports. La thérapeutique peut donc difficilement se contenter de l'y précipiter brutalement.

Effectivement, l'introduction d'une libre concurrence affecterait surtout les relations et les clientèles les plus rémunératrices, tandis que les segments non rémunérateurs resteraient à charge du service public. Celui-ci subirait de nouvelles pertes financières et se retrouverait en quelque sorte, mais en beaucoup plus grave, devant la situation du début des années trente.

Dans l'immédiat, il n'est pas envisageable de gérer le transport public de certains pays ou de certaines villes sur des bases d'économie privée. Dans certains cas, une telle possibilité est même à exclure à terme. En d'autres termes, si une amélioration des résultats financiers est souvent possible, l'équilibre n'est pas réalisable et le problème doit être abordé du point de vue de l'économie publique.

Pour leur part, les transporteurs routiers estiment que ce problème ne les concerne pas directement. Les opinions divergent sur l'opportunité d'introduire la concurrence dans le transport de ligne. D'aucuns souscrivent aux arguments favorables au maintien du monopole. D'autres, par contre, insistent sur les effets pervers du système actuel : improductivité mal contrôlée et incitation à la concurrence déloyale (services pirates).

De façon plus générale, ils estiment que les chemins de fer adoptent des attitudes trop défensives et auraient avantage à développer des offres plus attrayantes à des prix mieux étudiés.

Aux yeux de la profession, les règlements actuels régissent des activités et créent des entraves. Les taxes sont parfois démesurées et leur perception pourrait être simplifiée. Aux frontières, les contrôles des passagers et des réservoirs créent des pertes de temps, mais les exigences accrues que soulève la sécurité permettent difficilement aux autorités responsables d'y renoncer.

L'accès au marché doit être libre mais assorti de contrôles stricts de qualité. Ceci implique parfois des conditions de concurrence non harmonisées. La première préoccupation d'une politique de transports doit consister à faire ce qui est dans l'intérêt du public.

La Table Ronde insiste sur la distinction entre services occasionnels et services réguliers. Le tourisme est la première industrie de nombreux pays et il se développe toujours. Par ailleurs, on ne peut perdre de vue que les voyageurs qui utilisent des autocars de ligne le font essentiellement en raison des prix offerts.

Une concurrence dans les services réguliers devrait logiquement entraîner une dérégulation pour les chemins de fer, du moins dans certains secteurs.

Il faut définir clairement les objectifs du service public et limiter la protection de services publics déficitaires aux cas qui correspondent à une nécessité réelle. A cet égard, des règles différentes peuvent être envisagées pour les services nationaux et internationaux.

Trop de protection freine la mobilité ou développe encore le trafic des voitures. Face aux problèmes des pointes et de la congestion, le car peut contribuer à une utilisation plus rationnelle des infrastructures. Pour cette raison, l'existence parallèle de services de trains et de cars n'est pas à exclure a priori. En outre, l'urbanisme s'est considérablement développé et de vastes zones nouvelles peuvent souvent être desservies de façon plus rapide et plus commode par des autocars.

La question peut donc être posée de savoir si l'intérêt de l'utilisateur n'appelle pas tout au moins un assouplissement des monopoles en trafic de ligne. Par ailleurs, les Etats ont un intérêt évident à limiter les risques de dérapage financier. Il s'agira donc d'élaborer au niveau de l'Europe un compromis entre ces deux impératifs.

L'actuelle subdivision des prestations en quatre catégories (transports de ligne, transports occasionnels, navettes avec hébergement et navettes sans hébergement) est trop rigide et la dernière de ces catégories n'a plus de raison d'être. A ce sujet, les avis sont partagés.

Quant au transport occasionnel, il semble acquis que des normes de qualité peuvent opportunément se substituer à la réglementation. Ce transport n'est pas un service public mais un service au client qui suppose implicitement la liberté d'entreprendre. Il appartient aux entreprises de créer de nouveaux marchés, très probablement en accentuant la fonction touristique. L'intérêt du client requiert une dérégulation d'une offre qui soit désormais garantie par des critères de qualité dûment contrôlés.

4. RESUME

Le transport international par autocar constitue une activité économique importante qui est parfois sous-estimée ou moins bien connue.

Une connaissance plus approfondie de ce secteur se heurte dans de nombreux pays à des données statistiques incomplètes et à l'absence de recherches. Ces lacunes sont parfois dues au fait que les données disponibles à l'état brut ne sont pas exploitées.

Le transport par autocar a bénéficié au cours des dernières décennies de deux innovations décisives. D'une part,

la mise en place de réseaux autoroutiers permet aux véhicules de circuler beaucoup plus rapidement. D'autre part, les véhicules sont devenus nettement plus confortables. Si la qualité de l'offre s'est considérablement améliorée, elle n'est pas toujours perçue comme telle. Une certaine clientèle potentielle continue de juger l'autocar à travers des souvenirs. La profession a donc avantage à mieux faire connaître l'offre.

Parmi les atouts offerts par l'autocar, il convient de relever le haut degré de sécurité pour les voyageurs et les prix relativement bas pour les services de ligne.

Il importe d'établir une distinction nette entre les services réguliers et les services occasionnels.

Les services occasionnels remplissent deux fonctions : le transport et le tourisme : souvent la fonction touristique prime. Dans le transport, la concurrence entre modes dépend de ces fonctions. Dans le tourisme, cette concurrence s'établit essentiellement entre l'autocar et la voiture particulière.

Ces services occasionnels devraient en principe relever de l'économie d'entreprise. Des garanties strictes de qualité (confort, sécurité, formation du personnel) se substitueront, d'ici à 1992, aux actuels règlements que la profession perçoit comme anachroniques.

Le nouveau cadre de contrôle qualitatif est conçu comme un service au client, tandis que les règlements actuels visent à protéger des positions acquises par les transporteurs. L'élément déterminant du nouveau système est le classement à étoiles. Prévu pour un ensemble de pays d'Europe de l'Ouest, il doit permettre d'offrir au client des véhicules dont le standing est affiché suivant des règles codifiées et uniformes qui sont périodiquement vérifiées. Ce classement est tantôt obligatoire, tantôt facultatif suivant les pays ; il tendra à se généraliser dans les années à venir et constitue un label international de qualité.

Par ailleurs, il est souhaitable que les arrêts parfois prolongés aux frontières soient remplacés par des contrôles rapides et efficaces.

La Table Ronde estime que l'intérêt du consommateur appelle une simplification et des décloisonnements. Elle ne voit pas de raisons pour ne pas libéraliser le transport occasionnel du moment que celui-ci répond à des critères de sécurité et de qualité. Les avis sont partagés au sujet des services dits de navette où se dégage toutefois le souci de respecter la réglementation prévue.

L'accent a été mis également sur la nécessité de poursuivre les efforts de formation des personnels dont se charge la profession.

Au sujet du transport régulier, plusieurs points de vue ont été exprimés. Les uns estiment souhaitable d'abolir les protections qui figent l'offre et privent certaines demandes de services adéquats. Les autres appréhendent que l'introduction de la concurrence dans ce secteur ne finisse par aggraver certains déficits d'exploitation et par atrophier le service public.

Ces problèmes sont appréciés différemment d'un pays à l'autre, mais partout apparaît en filigrane la situation financière des chemins de fer. Le transport de ligne dessert de vastes segments qui relèvent du service public et qui s'inscrivent dans des préoccupations d'économie collective. Y introduire la concurrence reviendrait à disputer à l'exploitant actuel la partie rémunératrice de ses trafics et de ses relations. Par ailleurs, le service public a souvent entassé des éléments d'improductivité qui ne peuvent être éliminés que progressivement ; l'abrogation du monopole d'exploitation n'entraîne pas forcément un assainissement financier, tant que persistent par ailleurs les rigidités qui déterminent les résultats financiers.

En revanche, le maintien intégral des monopoles d'exploitation peut avoir des effets pervers pour la politique des transports. Ne parvenant pas toujours à satisfaire les différents segments de la demande, elle réduit la mobilité ou incite à utiliser la voiture. Qui plus est, l'urbanisation des dernières décennies ne peut être correctement desservie que par un système de lignes plus diversifiées, où la route peut s'avérer plus souple que le chemin de fer. Une distinction précise entre lignes internationales et lignes nationales peut contribuer à trouver des solutions plus adéquates.

Enfin, une éventuelle dérégulation de ce secteur devrait également s'appliquer aux chemins de fer ; elle pourrait donner lieu à de nouvelles répartitions des tâches et à de nouvelles formules intermodales. Cependant, le problème est de vérifier si, pour être soumis à d'autres objectifs, les chemins de fer auraient les moyens d'une telle politique. Une politique prudente d'adaptation des régimes actuels semble recommandée afin d'éviter des effets boomerang.

LISTE DES PARTICIPANTS

M. B. GERARDIN Directeur des Programmes Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité [INRETS] 2, avenue du Général Malleret-Joinville F-94114 ARCUEIL Cedex	Président
Dott. Ing. G. BACCHERETI SELDA e.d.p. trasporti/turismo Via di Novoli, 5 I-50127 FIRENZE	Rapporteur
M. H. BLOMMERS KNVTO Bezuidenhoutseweg 56 NL-2594 AW DEN HAAG	Co-Rapporteur
M. H.E. RUNIA Secretary for International Affairs KNVTO Bezuidenhoutseweg 56 NL-2594 AW DEN HAAG	Co-Rapporteur
M. A. LJUNGBERG Svenska Busstrafikförbundet Jakob Westingsgatan 1 B S-112 20 STOCKHOLM	Rapporteur
M. R. DE BORGER Directeur à l'Administration des Transports rue d'Arlon 104 B-1040 BRUXELLES	Observateur
M. P.-H. EMANGARD La Vie du Rail 18 rue du Parc F-85800 ST. GILLES CROIX DE VIE	

M. J.J. HUCH SALA
Consejero Delegado
Autocares Julia SA
Santa Eulalia 176-180
Hospitalet de Llobregat
E-BARCELONA

M. J. JACOBS
Deputy-Director of Passenger Transport
Ministry of Transport and Public Works
Plesmanweg 1-6
NL-2500 EX-DEN HAAG

M. O.H. JENSEN
Head of International Affairs
Danish State Railways
Sølvgade 40
DK-1349 KØBENHAVN K

M. D. JORDAN
[Former Director & General Manager
of Euroways (Eurolines) Limited]
Loch Linnhe
Manor Park Rise
Darrington, Pontefract
GB-West Yorkshire WF8 3DG

M. le Professeur C. KASPAR
Directeur de l'Institut d'Economie des
Transports de l'Université de Saint Gall
Varnbühelsstrasse, 19
CH-9000 SAINT GALL

M. R. KILVINGTON
Steer Davies & Gleave
11 Worple Way
Richmond
GB-SURREY TW10 6DG

M. Ir. G.L.E.M. KOOPMAN
Head of Sales & Tariffs Department
Nederlandse Spoorwegen
Moreelsepark
NL-HA UTRECHT

M. P. LAEREMANS
Directeur
Fédération Belge des Autobus et Autocars
rue Léon Lepage, 4
B-1000 BRUXELLES

Ing. A. RIZZO
Presidente Eurolines Organisation
c/o L.A.F.LLI LAZZI S.p.A.
Via Mercadante 2
I-50144 FIRENZE

M. J. ROULET
Ingénieur Conseil
Jacques Roulet Conseil SARL
7 mail Francis de Miomandre
F-37200 TOURS

M. V. SCHMITT
Chef de Division DG Transport
D.G. VII
Commission des Communautés Européennes
rue Bélliard, 34
B-BRUXELLES

Observateur

Dr. W. STERTKAMP
Ministerialrat
Deutsche Bundesbahn
Hauptverwaltung
Bahnbus-Zentrale
Friedrich-Ebert-Anlage 43-45
D-6000 FRANKFURT [M] 11

M. A. TARNOWSKI
Secrétaire Général Adjoint
Union Internationale des Transports
Routiers [I.R.U.]
3, rue de Varembe
CH-1211 GENEVE 20

M. B. TAUPIN
Directeur Général
VIA/Eurolines
3-5, avenue de la Porte de la Villette
F-75019 PARIS

M. M. TURRO
Director
Institut Catala per al Desenvolupament
del Transport
Generalitat de Catalunya
Carrer de Girona, 18
E-08010 BARCELONA

M. M. WEIZMANN
Chef de Bureau
Service des Transports routiers
Direction des transports terrestres
244, boulevard Saint-Germain
F-75775 PARIS Cedex 16

M. P. WHITE
Senior Lecturer
Transport Studies Group
Polytechnic of Central London
35 Marylebone Road
GB-LONDON NW1 5LS

Secrétariat de la CEMT

Dr. J.C. TERLOUW
Dr. G. AURBACH
Dr. A. DE WAELE
Dr. M. VIOLLAND
Mlle Y. VIALLE

Secrétaire-Général
Secrétaire-Général Adjoint
Chef de Division
Administrateur
Assistante

CFMT
CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

PROCHAINES PUBLICATIONS

- Table Ronde 73 : "L'emploi dans les transports : évolution quantitative et qualitative, possibilités de substitution"
- Table Ronde 74 : "Systèmes d'observation des transports de marchandises"
- Table Ronde 75 : "Recherches concernant aux tendances des transports pour la décennie à venir"
- Table Ronde 76 : "Le rôle des chargeurs et des transporteurs dans la logistique"
- Table Ronde 77 : "La délinquance et le vandalisme dans les transports publics"

Onzième Symposium International sur la Théorie
et la Pratique dans l'Economie des Transports

"LES RESSOURCES POUR LES TRANSPORTS DE DEMAIN"

**OECD SALES AGENTS
DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE**

ARGENTINA - ARGENTINE

Carlos Hirsch S.R.L.,
Florida 165, 4º Piso,
(Galeria Guemes) 1333 Buenos Aires
Tel. 33.1787.2391 y 30.7122

AUSTRALIA-AUSTRALIE

D.A. Book (Aust.) Pty. Ltd.
11-13 Station Street (P.O. Box 163)
Mitcham, Vic. 3132 Tel. (03) 873 4411

AUSTRIA - AUTRICHE

OECD Publications and Information Centre,
4 Simrockstrasse,
5300 Bonn (Germany) Tel. (0228) 21.60.45
Local Agent:
Gerold & Co., Graben 31, Wien 1 Tel. 52.22.35

BELGIUM - BELGIQUE

Jean de Lannoy, Service Publications OCDE,
avenue du Roi 202
B-1060 Bruxelles Tel. (02) 538.51.69

CANADA

Renouf Publishing Company Ltd/
Éditions Renouf Ltée,
1294 Algoma Road, Ottawa, Ont. K1B 3W8
Tel. (613) 741-4333

Toll Free/Sans Frais:

Ontario, Quebec, Maritimes:
1-800-267-1805
Western Canada, Newfoundland:
1-800-267-1826
Stores/Magasins:
61 rue Sparks St., Ottawa, Ont. K1P 5A6
Tel. (613) 238-8985
211 rue Yonge St., Toronto, Ont. M5B 1M4
Tel. (416) 363-3171

Sales Office/Bureau des Ventes:

7575 Trans Canada Hwy, Suite 305,
St. Laurent, Quebec H4T 1V6
Tel. (514) 335-9274

DENMARK - DANEMARK

Munksgaard Export and Subscription Service
35, Nørre Søgade, DK-1370 København K
Tel. +45.1.12.85.70

FINLAND - FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa,
Keskuskatu 1, 00100 Helsinki 10 Tel. 0.12141

FRANCE

OCDE/OECD
Mail Orders/Commandes par correspondance :
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16
Tel. (1) 45.24.82.00
Bookshop/Librairie : 33, rue Octave-Feuillet
75016 Paris
Tel. (1) 45.24.81.67 or/ou (1) 45.24.81.81

Principal correspondant :

Librairie de l'Université,
12a, rue Nazareth,
13602 Aix-en-Provence Tel. 42.26.18.08

GERMANY - ALLEMAGNE

OECD Publications and Information Centre,
4 Simrockstrasse,
5300 Bonn Tel. (0228) 21.60.45

GREECE - GRÈCE

Librariae Kauffmann,
28, rue du Stade, 105 64 Athens Tel. 322.21.60

HONG KONG

Government Information Services,
Publications (Sales) Office,
Beaconsfield House, 4/F.,
Queen's Road Central
ICELAND - ISLANDE
Snæbjörn Jónsson & Co., h.f.,
Hafnarstræti 4 & 9,
P.O.B. 1131 - Reykjavik
Tel. 13133/14281/11936

INDIA - INDE

Oxford Book and Stationery Co.,
Scindia House, New Delhi 1 Tel. 331.5896/5308
17 Park St., Calcutta 700016 Tel. 240832

INDONESIA - INDONÉSIE

Pdii-Lipi, P.O. Box 3065/JKT.Jakarta
Tel. 583467

IRELAND - IRLANDE

TDC Publishers - Library Suppliers,
12 North Frederick Street, Dublin 1.
Tel. 744835-749677

ITALY - ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni,
Via Lamarmora 45, 50121 Firenze
Tel. 579751/584468
Via Bartolini 29, 20155 Milano Tel. 365083
Sub-depositari:
Editrice e Libreria Herder,
Piazza Montecitorio 120, 00186 Roma
Tel. 6794628

Libreria Hæpli,

Via Hæpli 5, 20121 Milano Tel. 865446
Libreria Scientifica
Dott. Lucio de Biasio "Aciou"
Via Meravigli 16, 20123 Milano Tel. 807679
Libreria Lattes,
Via Garibaldi 3, 10122 Torino Tel. 519274
La diffusione delle edizioni OCSE è inoltre
assicurata dalle migliori librerie nelle città più
importanti.

JAPAN - JAPON

OECD Publications and Information Centre,
Landic Akasaka Bldg., 2-3-4 Akasaka,
Minato-ku, Tokyo 107 Tel. 586.2016

KOREA - CORÉE

Kyobo Book Centre Co. Ltd.
P.O.Box: Kwang Hwa Moon 1658,
Seoul Tel. (REP) 730.78.91

LEBANON - LIBAN

Documenta Scientifica/Redico,
Edison Building, Bliss St.,
P.O.B. 5641, Beirut Tel. 354429-344425

MALAYSIA - MALAISIE

University of Malaya Co-operative Bookshop
Ltd.,
P.O.Box 1127, Jalan Pantai Baru,
Kuala Lumpur Tel. 577701/577072

NETHERLANDS - PAYS-BAS

Staatsuitgeverij
Chr. Plantijnstraat, 2 Postbus 20014
2500 EA S-Gravenhage Tel. 070-789911
Voor bestellingen: Tel. 070-789880

NEW ZEALAND - NOUVELLE-ZÉLANDE

Government Printing Office Bookshops:
Auckland: Retail Bookshop, 25 Rutland Street,
Mail Orders, 85 Beach Road
Private Bag C.P.O.
Hamilton: Retail: Ward Street,
Mail Orders, P.O. Box 857
Wellington: Retail, Mulgrave Street, (Head
Office)
Cubaade World Trade Centre,
Mail Orders, Private Bag
Christchurch: Retail, 159 Hereford Street,
Mail Orders, Private Bag
Dunedin: Retail, Princes Street,
Mail Orders, P.O. Box 1104

NORWAY - NORVÈGE

Tanum-Karl Johan
Karl Johans gate 43, Oslo 1
PB 1177 Sentrum, 0107 Oslo 1 Tel. (02) 42.93.10

PAKISTAN

Mirza Book Agency
65 Shahrah Quaid-E-Azam, Lahore 3 Tel. 66839

PORTUGAL

Livraria Portugal,
Rua do Carmo 70-74, 1117 Lisboa Codex.
Tel. 360582/3

SINGAPORE - SINGAPOUR

Information Publications Pte Ltd
Pei-Fu Industrial Building,
24 New Industrial Road No. 02-06
Singapore 1953 Tel. 2831786, 2831798

SPAIN - ESPAGNE

Mundi-Prensa Libros, S.A.,
Castelló 37, Apartado 1223, Madrid-28001
Tel. 431.33.99

Libreria Bosch, Ronda Universidad 11,
Barcelona 7 Tel. 317.53.08/317.53.58

SWEDEN - SUÈDE

AB CE Fritzes Kungl. Hovbokhandel,
Box 16356, S 103 27 STH,
Regeringsgatan 12,
DS Stockholm Tel. (08) 23.89.00
Subscription Agency/Abonnements:
Wennergren-Williams AB,
Box 30004, S104 25 Stockholm. Tel. (08)54.12.00

SWITZERLAND - SUISSE

OECD Publications and Information Centre,
4 Simrockstrasse,
5300 Bonn (Germany) Tel. (0228) 21.60.45
Local Agent:
Librairie Payot,
6 rue Grenus, 1211 Genève 11
Tel. (022) 31.89.50

TAIWAN - FORMOSE

Good Faith Worldwide Int'l Co., Ltd.
9th floor, No. 118, Sec.2
Chung Hsiao E. Road
Taipei Tel. 391.7396/391.7397

THAILAND - THAILANDE

Suksit Siam Co., Ltd.,
1715 Rama IV Rd.,
Samyambangkok 5 Tel. 2511630

TURKEY - TURQUIE

Kültür Yayınları İst-Türk Ltd. Sti.
Atatürk Bulvarı No: 191/Kat. 21
Kavaklıdere/Ankara Tel. 25.07.60
Dolmabahçe Cad. No: 29
Besiktas/Istanbul Tel. 160.71.88

UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI

H.M. Stationery Office,
Postal orders only: (01)211-5656
P.O.B. 276, London SW8 5DT
Telephone orders: (01) 622.3316, or
Personal callers:
49 High Holborn, London WC1V 6HB
Branches at: Belfast, Birmingham,
Bristol, Edinburgh, Manchester

UNITED STATES - ÉTATS-UNIS

OECD Publications and Information Centre,
2001 L Street, N.W., Suite 700,
Washington, D.C. 20036 - 4095
Tel. (202) 785.6323

VENEZUELA

Libreria del Este,
Avda F. Miranda 52, Aptdo. 60337,
Edificio Galipan, Caracas 106
Tel. 32.23.01/33.26.04/31.58.38

YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE

Jugoslovenska Knjiga, Knez Mihajlova 2,
P.O.B. 36, Beograd Tel. 621.992

Orders and inquiries from countries where Sales Agents have not yet been appointed should be sent to:

OECD, Publications Service, Sales and Distribution Division, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de dépositaire peuvent être adressées à :

OCDE, Service des Publications, Division des Ventes et Distribution, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

PUBLICATIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16 - N° 43652 1987
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 87 04 2) ISBN 92-821-2116-X

