ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

LE TRANSPORT NOLISÉ ET TOURISTIQUE PAR AUTOCAR EN FRANCE

CLAUDE MARTIN

SYSTÈMES
DE TRANSPORT

CANQ
TR
TPM
DTTP
114

Québec

220361

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

LE TRANSPORT NOLISÉ ET TOURISTIQUE PAR AUTOCAR EN FRANCE

MISSION DU

29 mai au 6 juin 1989

PROJET DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

1989

D CANQ
TR
TPM
DTTP
114
1 3

Dépôt légal, 1er trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-20532-4

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport

LE TRANSPORT NOLISÉ ET TOURISTIQUE PAR AUTOCAR EN FRANCE

N° du rapport Transports Québec
RTQ-89-25

Rapport d'étape ☐ Rapport final ☐ — An / Mois / Jour

N° du contrat

Auteur(s) du rapport

Claude Martin

Date du début d'étude — Date de fin d'étude

Coût de l'étude

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)

Service du développement des politiques
Direction du développement du transport terrestre des personnes
700, boul. Saint-Cyrille Est (24e)
Québec (Québec) G1R 5H1

Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)

Ministère des Transports du Québec
700, boul. Saint-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

La réglementation québécoise en matière de transport nolisé et touristique n'a pas été révisée en profondeur depuis plusieurs années. Ce rapport s'inscrit dans la démarche visant à définir un cadre institutionnel et réglementaire mieux adapté. Le but du présent document est d'identifier les exemples français offrant un potentiel intéressant d'implantation au Québec.

Résumé du rapport

Ce rapport établit une description du cadre institutionnel et réglementaire qui régit les services nolisés et touristiques en France. On y décrit les règles régissant l'accès à la profession et au marché lui-même. C'est l'État français qui, par les directions départementales de l'équipement, a la responsabilité de ces activités. À l'opposé, ce sont les départements qui gèrent les circuits réguliers et scolaires.

Le transport nolisé génère un chiffre d'affaires d'environ 400 millions de dollars et représente 20,7 % des revenus des entreprises de transport par autocar. Il s'agit d'un marché d'appoint pour la très grande majorité des entreprises qui obtiennent leurs principaux revenus des circuits réguliers et scolaires. Il s'agit cependant d'un marché qui sera "porteur" au cours des prochaines années.

Les services de visites touristiques à l'intérieur des agglomérations urbaines sont soumis à une réglementation minimale et laissent place à la concurrence.

Les transporteurs, par la principale association (FNTR), en collaboration avec l'entreprise Renault, déploient des efforts importants au chapitre de la promotion des services nolisés. La qualité des véhicules et des services sont en nette progression. L'objectif est d'attirer une clientèle disposant de revenus plus élevés et de développer de nouveaux services.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document	Autre (spécifier)
					☐ Français ☐ Anglais	

Mots-clés

transport nolisé, transport touristique, transport par autocar, circuit scolaire, services de visites touristiques

Autorisation de diffusion

☑ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date: 90 01 31

V-1773 (85-05)

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction 1

2. Objectifs de la mission 3

3. Cadre institutionnel 5

3.1 Législation et réglementation 5

3.1.1 Accès à la profession de transporteur public de personnes 5
3.1.2 Accès au marché du transport nolisé (occasionnel) 6
3.1.3 Les visites touristiques 8
3.1.4 Les services privés 9
3.1.5 Les agences de voyages 10

3.2 Le rôle de l'État 11
3.3 Le rôle des administrations autres que l'État 13

4. État de la situation 15

4.1 Le marché du transport nolisé par autocar 15
4.2 Structure de l'industrie 18
4.3 La Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) 20

5. Les véhicules 23

5.1 Utilisation des véhicules 23
5.2 Les fabricants 24
5.3 La classification des véhicules 26

6. **La promotion du transport par autocar** 29

6.1 La demande 29
6.2 Le rôle des agences de voyages 30
6.3 Les moyens de promotion 30

7. **Conclusion et recommandations** 33

Annexe I Programme du séjour en France 37

Annexe II Liste des personnes rencontrées 41

Annexe III Participants 43

Annexe IV Classification des véhicules 45

1. Introduction

La réglementation québécoise en matière de transport nolisé et touristique par autocar n'a pas été révisée de façon complète depuis déjà plusieurs années. Certaines dispositions importantes ont été modifiées, mais jamais à l'intérieur d'une analyse globale du secteur. Les deux principales modifications ont été l'introduction d'une certaine concurrence entre les transporteurs en 1982, et la possibilité d'effectuer des visites touristiques dans le cadre d'un voyage nolisé, en 1985.

Ce secteur du transport nolisé connaît des mutations importantes depuis déjà quelques années. Globalement, la population dispose de plus en plus de temps à consacrer aux loisirs et dépense des sommes importantes à ce chapitre. Le développement récent des voyages de groupes étrangers au Québec a également contribué à modifier la demande. Cette demande pour des services de transport améliorés a augmenté sensiblement, surtout de la part des agences de voyages.

Dans un tel contexte, il est nécessaire de revoir l'ensemble de la problématique reliée au transport des touristes. L'objectif est d'offrir un produit bien adapté à l'évolution de cette demande et qui se compare aux autres produits comme l'hébergement et la restauration.

Dans cette démarche, il est opportun d'examiner la situation qui se passe ailleurs. À cet égard, l'expérience française offre l'avantage de présenter un contexte et une approche qui diffèrent sensiblement de ce qui prévaut au Québec et en Amérique du Nord.

La France constitue un lieu privilégié pour des échanges en raison des ententes de coopération qui existent avec le Québec. Ces ententes ont déjà permis d'établir, dans le secteur du transport en commun, des liens entre partenaires de chaque côté de l'Atlantique.

La présente mission a été entreprise dans cette optique. Le programme a été préparé en étroite collaboration avec madame Chantal Duchène du CETUR (centre d'études des transports urbains), responsable des services collectifs non urbains au sein de cet organisme. Madame Duchène a établi la liste des interlocuteurs susceptibles de fournir les données et avis recherchés. Le ministère des Affaires étrangères de France a établi les contacts et a préparé le programme définitif.

Cette mission a permis de recueillir des données privilégiées sur la situation des services nolisés (occasionnels)* et touristiques en France. La qualité des intervenants rencontrés n'est pas étrangère à la réussite de cette mission.

---

* Occasionnel est le terme employé en France pour désigner les services nolisés par autocar.

2. Objectifs de la mission

Cette mission s'inscrit donc à l'intérieur d'une étude globale des services nolisés et touristiques par autocar au Québec. L'objectif général était de procéder à un survol de la situation en France dans le but d'identifier les éléments offrant un potentiel intéressant d'implantation au Québec. Dans le contexte actuel où il est important d'agir avec diligence, l'examen de nouvelles voies peut s'avérer un exercice particulièrement profitable.

L'objectif global de la présente mission nous a incités à rencontrer des interlocuteurs qui oeuvrent dans divers secteurs et possèdent une expertise spécifique. Nous avons privilégié la recherche de renseignements sur les transporteurs. Les principaux intervenants* rencontrés sont des transporteurs, des fonctionnaires, des chercheurs, des représentants de l'important fabricant d'autocar Renault et des représentants de la revue spécialisée Bus et Car Magazine.

Le présent rapport traite, dans un premier temps, du cadre institutionnel. On y décrit d'abord le cadre législatif et réglementaire des services nolisés, de même que le rôle joué par les diverses entités administratives. Ce même chapitre traite des règles régissant l'exploitation des agences de voyages.

Dans un second temps, l'on procède à une description générale du tourisme par autocar en France de façon à le situer par rapport aux autres activités de transport. Cette même section décrit le type

---

* Voir Annexe II.

d'entreprises oeuvrant dans ce secteur. Les sections suivantes s'attachent spécifiquement aux autocars utilisés et à la promotion des services.

3. Cadre institutionnel

3.1 Législation et réglementation

3.1.1 Accès à la profession de transporteur public de personnes

Pour être reconnu comme transporteurs, les dirigeants d'entreprises doivent remplir certaines exigences au chapitre de la formation. À cet effet, les transporteurs ont l'obligation de détenir une attestation de capacité. Cette attestation peut être obtenue de trois façons distinctes: posséder une expérience professionnelle pertinente de plus de trois ans, détenir certains diplômes reconnus ou finalement, réussir un examen oral.

Les personnes qui effectuent du transport public avec au plus trois véhicules de moins de 10 places ou avec un seul véhicule sans égard à la capacité, et dont l'activité de transport est l'accessoire de l'activité principale, sont dispensées de l'obligation de détenir une telle attestation de capacité.

Selon les divers témoignages recueillis, cette exigence n'est pas très limitative quant à l'accès au marché. La valeur même des exigences actuelles est mise en doute par plusieurs, convaincus que la qualité des exploitants ne peut être assurée selon les critères actuels. Certaines associations de transporteurs, comme la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), souhaiteraient une révision des critères.

3.1.2 Accès au marché du transport nolisé (occasionnel)

Les services de transport nolisé par autocar (transports occasionnels en France) sont sous la responsabilité de l'État. Contrairement aux services réguliers de transport par autocar et aux services scolaires qui ont fait l'objet d'un transfert de compétence vers les départements et plus exceptionnellement les régions, les services de transport nolisé relèvent toujours de la compétence de l'État.

Les transporteurs qui exploitent des services de transport nolisé doivent s'inscrire au registre tenu par l'État dans chaque département. Au préalable, le dirigeant de l'entreprise doit détenir une attestation de capacité et posséder un établissement dans le département.

En plus de cette inscription au registre qui est tenue par la Direction Départementale de l'Équipement, les entreprises qui exploitent des services nolisés à l'extérieur des limites du département ou des départements limitrophes doivent obligatoirement détenir une autorisation émise par le préfet du département.

L'autorisation précise le nombre et la description des véhicules pouvant être affectés à des services nolisés. L'autorisation émise a une durée de 10 ans et peut être renouvelée à l'échéance. Elle est cependant incessible.

Exceptionnellement, et pour répondre à des situations de pénurie, il est possible d'obtenir des autorisations pour chaque voyage. Il s'agit cependant d'une pratique peu courante qui déplaît aux transporteurs qui détiennent déjà des autorisations valables pour 10 ans.

Ces autorisations sont accordées sauf s'il est démontré que les besoins du marché ne sont pas satisfaits. Bien que la situation puisse varier d'une région à l'autre, il semble que ce marché soit ouvert à la très grande majorité des transporteurs qui exploitent des services réguliers ou scolaires.

La dissociation des services nolisés et des services réguliers par autocar est totale. Le fait que la responsabilité de chacune des activités relève d'une administration différente montre bien cette volonté de scinder les deux types d'exploitation. Certains départements souhaiteraient cependant exercer un meilleur contrôle sur l'activité du transport nolisé. On souhaiterait inclure le transport nolisé dans les négociations relatives à l'exploitation des circuits réguliers ou scolaires.

La réglementation française fait la distinction entre deux formes de transport nolisé. Il y a des circuits "à la place" qui sont effectués à l'initiative même du transporteur. Dans ce cas, chaque place est vendue séparément et il y a obligation de retour au point de départ.

La seconde forme de transport nolisé est le service collectif. Dans ce cas, le voyage est effectué à la demande d'un organisme ou d'un groupe particulier. Contrairement au circuit "à la place", il n'y a pas d'obligation de retour au point de départ.

Les autorisations émises par la Direction Départementale de l'Équipement sont nécessaires pour ces deux formes de transport nolisé.

Il existe une certaine similitude entre les réglementations québécoise et française. Un transporteur québécois qui détient un permis de transport nolisé peut agir comme organisateur de voyages et faire la promotion de voyages nolisés selon un tarif par passager* (article 48 du Règlement sur le transport par autobus).

3.1.3 Les visites touristiques

En matière de visite touristique, il existe une très grande différence entre la France et le Québec. Alors qu'au Québec, il est nécessaire de détenir un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ) qui décrit la nature du circuit touristique et la catégorie de véhicule pouvant être utilisée, il n'existe pas de réglementation en cette matière en France. De ce fait, le transporteur qui veut exploiter un service touristique à l'intérieur d'une agglomération n'a pas à obtenir d'autorisation particulière. La seule obligation est de s'inscrire au registre des entreprises lorsqu'il s'agit d'un service permanent.

En fait, les services touristiques sont assimilés aux services de transport nolisé à l'intérieur d'un même département. C'est ce qui explique l'encadrement réglementaire minimal qui régit ce type d'exploitation.

---

* La réglementation sur les agences de voyage limite tout de même cette possibilité (référence 6.2).

Les autorités organisatrices de transport qui sont responsables des services de transport urbain dans les agglomérations peuvent mettre en place des services de visites touristiques. Plusieurs agglomérations laissent cependant ce service particulier à des exploitants privés. Très souvent, les circuits touristiques ne sont pas considérés comme prioritaires par les autorités organisatrices de transport. De plus, rien n'empêche les entreprises privées de transport de venir exploiter des services qui concurrencent les services touristiques que les réseaux publics exploitent.

3.1.4 Les services privés

Les services de transport privé ne sont pas assujettis à l'obligation d'être inscrits au registre des entreprises de transport public. Cependant, les services privés permanents doivent être déclarés annuellement au préfet du département.

Les services privés doivent être exécutés à titre gratuit avec des véhicules qui appartiennent à l'organisation offrant le service, ou loués sans conducteur. Les services offerts doivent se limiter aux membres des associations ou à la clientèle lorsqu'il s'agit d'une entreprise.

La réglementation française concernant les services privés pose moins de problèmes d'interprétation que celle qui prévaut au Québec. La Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) prévoit, à l'article 36, que nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement.

Cette disposition pose peu de problèmes d'application en ce qui concerne les organismes sans but lucratif. Cependant, elle cause des problèmes pour ce qui est des hôteliers qui fournissent des services de transport à une partie de la clientèle. Le coût de la chambre représente-t-il une rémunération indirecte? L'approche française pourrait constituer une solution puisque plusieurs hôtels offrent des services des transport sans détenir de permis.

3.1.5 Les agences de voyages

Comme au Québec, la législation française concernant les agences de voyages vise avant tout la protection du public. Cette volonté se vérifie par les exigences requises pour exploiter un tel type de service. Les principales exigences sont:

- le responsable de l'agence doit avoir les aptitudes professionnelles nécessaires;

- l'agence doit posséder une assurance responsabilité civile;

- l'agence doit obtenir une garantie financière d'un montant minimal de 350 000 FF (environ 63 000 $ CAN).

De plus, on exige depuis 1989 que les activités des agences de voyages soient distinctes des autres activités d'une entreprise. Cette nouvelle disposition vise également la protection du public.

Ce sont les préfectures des départements qui sont l'autorité compétente en matière d'agences de voyages. La préfecture émet les

licences et autorise les modifications éventuelles. Dans les dossiers importants, on doit consulter une commission régionale des agences de voyages qui regroupe des représentants des administrations concernées, des agences de voyages et des hôteliers.

Les transporteurs par autocar peuvent cependant agir comme organisateurs de voyages sans être assujettis à l'obligation de détenir une licence d'agence de voyages. Ils doivent cependant répondre à deux exigences particulières. Le voyage nolisé doit être effectué avec les équipements du transporteur lui-même et la vente de voyages touristiques ne doit pas excéder 30 % du chiffre d'affaires du transporteur.

Au Québec, les transporteurs sont également exemptés de l'obligation de détenir un permis d'agence de voyages lorsque le voyage n'excède pas les frontières du Québec et que sa durée est de moins de 72 heures.

L'approche française offre donc plus de souplesse dans la mesure où il n'est pas plus difficile d'organiser une tournée par autocar d'une durée de 7 jours que de 3 jours. Cependant, il est plus difficile de vérifier le pourcentage du chiffre d'affaires que représente la vente de voyages que de limiter la durée des voyages. Il s'agit tout de même d'une voie intéressante à explorer.

3.2 Le rôle de l'État

L'État a donc conservé ses prérogatives en matière de transport nolisé par autocar. Le ministère des Transports assume la responsabilité d'élaborer les lois et directives qui encadrent cette activité de transport.

Au niveau de chaque département, la préfecture assume la gestion de l'activité du transport nolisé. En conformité avec les règles établies par l'administration centrale, les préfectures assurent la tenue du registre des entreprises et émettent les autorisations prescrites.

Le contrôle économique de l'activité relève également de la compétence des préfectures. Il semble exister une certaine similitude avec la situation qui existe au Québec en cette matière. Plusieurs transporteurs déplorent le faible contrôle que l'on exerce sur le territoire de plusieurs départements.

Les composantes mécaniques des véhicules affectés au transport public des personnes doivent être vérifiées tous les six mois. C'est le Service des mines qui est mandaté pour remplir cette tâche.

L'État a mis en place, il y a quelques années, un programme spécial visant à favoriser le renouvellement du parc d'autocars. Ce programme vise cependant les véhicules affectés aux lignes régulières et non les services de transport nolisé. Indirectement, ce programme peut avoir des effets bénéfiques par le rajeunissement global du parc mais ne permet pas que des véhicules achetés en vertu de ce programme soient utilisés prioritairement pour des services nolisés. D'ailleurs, des départements introduisent des clauses contractuelles visant à limiter le kilométrage que ces véhicules peuvent parcourir en service nolisé. Il est à noter que le programme en question n'impose pas l'achat de véhicules français.

Les services de transport nolisé sont donc exploités aux risques et périls des transporteurs. Il n'y a aucun programme d'aide directe du ministère des Transports à l'exploitation de ces services.

3.3. Le rôle des administrations autres que l'État

Les autres administrations jouent un rôle restreint en matière de transport nolisé. En fait, ce rôle, autant pour les autorités départementales que municipales, se limite à pouvoir mettre en place des services touristiques ou à subventionner ceux-ci. Les interventions des autorités locales et départementales s'inscrivent le plus souvent dans un plan visant la promotion des services touristiques. Cet aspect particulier sera abordé au chapitre 6.0.

4. État de la situation

4.1 Le marché du transport nolisé par autocar

On dénombre en France environ 2 700 entreprises dont la principale activité est le transport des personnes par autocar. Le chiffre d'affaires total était d'environ 10,4 milliards de francs (1,9 milliard de dollars) en 1987 en excluant les revenus des services urbains. Les revenus provenant des services de transport nolisé ont atteint 2 170 millions de francs pour cette même année (400 millions de dollars). Cette activité représentait 20,7 % des revenus des entreprises.

RÉPARTITION DES REVENUS SELON LES SERVICES
1987

DONNÉES GLOBALES / TYPES DE SERVICE	Chiffre d'affaires en millions FF	%	Kilométrage en millions km	%
Services réguliers ou ordinaires	2 740	26,5	325	24,5
Services à T.P. scolaires	2 600	24,9	305	22,9
Services à la demande	390	3,7	53	3,9
Transport de personnel	1 620	15,5	210	15,8
Services occasionnels (hors international)	2 170	20,7	305	22,9
Transport international	570	5,4	87	6,5
Autres transports non urbains	350	3,3	45	3,4
Total transports non urbains	10 440	100	1 330	100

SOURCE: Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la mer. Plaquette statistique sur les transports collectifs non urbains en 1987, Juin 1989, 89 pages.

Ce pourcentage du chiffre d'affaires provenant des activités de transport nolisé est similaire à la situation qui existe au Québec: il s'agit d'un marché très concurrentiel et cette situation se reflète sur les revenus que l'on peut tirer de ces activités. Ainsi, les revenus moyens par kilomètre s'élève à 8,49 FF pour les services aux écoliers alors que ce montant se limite à 7,10 FF pour l'exploitation des services nolisés. Dans la mesure où des services nolisés sont souvent exploités avec des véhicules qui sont affectés à des lignes régulières ou scolaires, il est possible que la marge bénéficiaire demeure intéressante. Il s'agit là d'une moyenne nationale, mais une étude* effectuée montre que ces revenus au kilomètre peuvent varier sensiblement d'une région à l'autre, selon la concurrence.

La grande majorité des entreprises de transport par autocar exploitent des services de transport nolisé. On constate que 68 % des entreprises de transport par autocar tirent des revenus du transport nolisé, alors que ce pourcentage se limite à 48 % en ce qui concerne la desserte des lignes régulières. Le transport scolaire demeure l'activité la plus habituelle des entreprises avec un pourcentage de 78 %. Pour les petites entreprises, le transport scolaire est souvent la seule activité. C'est le cas pour le tiers des entreprises qui disposent d'un parc de moins de six véhicules.

En France, le marché du transport nolisé demeure essentiellement un marché d'appoint qui vient en complémentarité à la desserte des lignes régulières et des circuits scolaires.

---

* Supplément du No 222 de Bus et Car Magazine du 15 février 1988.

Pendant plusieurs années, le marché du transport nolisé en France a été négligé, et on peut encore noter un certain retard lorsque l'on compare la situation avec d'autres pays européens, particulièrement ceux des zones septentrionales.

Ce phénomène s'expliquerait par deux facteurs principaux. Le premier invoqué est le faible intérêt de la population française en général pour des voyages de groupe.

Le second facteur avancé est le peu d'intérêt des entreprises de transport par autocar pour développer le marché du transport nolisé. Cela s'expliquerait par le fait que plusieurs entreprises étaient satisfaites des revenus tirés des services réguliers et scolaires exploités en monopole. Le secteur du transport nolisé n'offre pas la même stabilité et oblige les entreprises à offrir des services concurrentiels.

Depuis une dizaine d'années, on note des changements importants. Les entreprises qui oeuvrent exclusivement dans le domaine du transport nolisé sont encore très peu nombreuses. Cependant, un nombre de plus en plus important d'entreprises font l'acquisition de véhicules "grand tourisme" et les affectent exclusivement au transport nolisé. La clientèle recherche des véhicules offrant un confort accru et des équipements de plus en plus sophistiqués.

Pour plusieurs analystes, le transport nolisé devrait être un secteur porteur au cours des prochaines années, alors que l'on prévoit peu de développement de la ligne régulière intérieure et des circuits scolaires.

4.2 Structure de l'industrie

Le transport des personnes par autocar est encore largement dominé par les petites entreprises. Ainsi, 60 % des entreprises ont un parc de véhicules inférieur à neuf autocars. À l'inverse, 5,5 % des transporteurs possèdent plus de 50 véhicules. Le plus souvent ce sont des entreprises de type familial qui oeuvrent depuis quelques décennies dans ce secteur. La large place qu'occupent les petites entreprises peut expliquer la difficulté de cette industrie à développer de nouveaux services.

Le financement des entreprises repose très largement sur les activités régulières de transport de passagers. Souvent, les plus petites se consacrent exclusivement au transport scolaire, alors que les plus grandes desservent des lignes régulières qui permettent d'encaisser les revenus les plus importants. Ainsi, la ligne régulière génère environ 80 % des revenus des entreprises qui possèdent plus de 20 véhicules.

Il est facile d'établir un parallèle avec la situation qui existe au Québec en prenant soin d'intégrer les activités de transport scolaire et les services réguliers. Les petites entreprises se consacrent surtout au transport scolaire, alors que les transporteurs de taille moyenne accordent une place plus importante aux circuits réguliers.

Si le transport par autocar en France est largement dominé par les petites ou moyennes entreprises, il est important de noter la présence de quelques groupes importants qui possèdent chacun plus de 1 000 autocars disséminés sur le territoire français. La situation

est à l'inverse du transport urbain, géré, dans une proportion de 80 %, par des entreprises spécialisées très importantes (TRANSCET, TRANSEXEL,...) Les grandes entreprise exploitent environ 20 % des circuits réguliers de transport interurbain.

Les grandes entreprises de transport par autocar accaparent une part de plus en plus grande du marché interurbain. Plusieurs facteurs contribuent à ce phénomène. Parmi ceux-ci, il y a la recherche d'une certaine optimisation des ressources et un élargissement des secteurs d'intervention dans le domaine du transport des personnes. La prise en charge des services interurbains par les départements a également créé un intérêt particulier pour l'exploitation des services interurbains. Plusieurs de ces grandes entreprises spécialisées occupent déjà une part importante du marché du transport urbain et visent à mettre à profit cette expertise auprès des administrations départementales.

Enfin, la structure même de cette industrie, qui fait encore une large place aux entreprises familiales, facilite ce phénomène de concentration. Les grandes entreprises, grâce aux moyens financiers importants dont elles disposent, peuvent acquérir des entreprises régionales de transport dont la relève n'est pas assurée. Très souvent, les entreprises ainsi acquises conservent une raison sociale locale et une certaine autonomie de gestion.

Jusqu'ici, l'intérêt premier de ces grandes entreprises a été la desserte des lignes régulières. Pour la majorité de ces entreprises, le transport nolisé demeure encore une activité d'appoint qui permet une meilleure utilisation des véhicules.

Cependant, de l'avis de plusieurs des dirigeants de ces groupes, le transport nolisé devrait connaître un développement important au cours des prochaines années. D'ailleurs, il y a déjà des amorces intéressantes. Certaines entreprises acquièrent des véhicules plus luxueux et adoptent des couleurs extérieures attrayantes.

L'expertise dont disposent ces grandes entreprises pourrait avoir des conséquences sur le développement du marché du transport nolisé. Contrairement aux petites entreprises qui, souvent, connaissent bien le transport mais peu le secteur du voyage, les grands groupes peuvent compter sur des spécialistes. Les entreprises peuvent procéder à des études de marché, établir des stratégies de marketing et même intégrer la prestation de transport vers des établissements hôteliers qui leur appartiennent.

4.3 La Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)

La FNTR est la principale association de transporteurs routiers en France. Elle regroupe à la fois les transporteurs routiers de marchandises et de personnes. Elle compte 30 000 adhérents dont environ 2 700 ont comme activité principale le transport des personnes.

Depuis plusieurs années, cet organisme joue un rôle de lobby auprès des différentes administrations et offre de multiples services professionnels à ses adhérents. En matière de transport de personnes, les interventions de la FNTR étaient axées principalement vers l'État, jusqu'à ce que le processus de décentralisation confère la

responsabilité des services réguliers et scolaires aux départements. La FNTR doit donc jouer un rôle actif auprès des départements pour ces types de services et maintenir ses interventions auprès de l'État dans le domaine du transport nolisé puisque la responsabilité de cette dernière activité n'a pas été décentralisée.

La FNTR est également très active au niveau international. Elle est engagée dans des échanges avec différents partenaires européens concernant l'ouverture éventuelle des frontières à la suite des accords de l'Europe de 1992 sur la libéralisation des échanges. Cette libéralisation des échanges entre 12 pays européens préoccupe les transporteurs français qui veulent être bien positionnés au moment de cette ouverture. Plusieurs transporteurs appréhendent cette échéance qui pourrait modifier sensiblement le marché actuel du transport des personnes et plus particulièrement celui du transport nolisé. Une forte pénétration du marché français par les grandes entreprises étrangères de tourisme est prévue par plusieurs intervenants qui oeuvrent dans ce secteur.

La problématique propre au transport nolisé a incité les transporteurs à créer une organisation spécifique qui adhère la FNTR. Le Syndicat national des entreprises de tourisme (SNET) regroupe les transporteurs dont la vocation est l'organisation de voyages touristiques.

La SNET regroupe environ 400 transporteurs, mais également 300 agences de voyages dont elles sont issues ou qui entretiennent des relations étroites avec elles.

À titre d'organisme de promotion, la SNET exerce plusieurs rôles. Elle intervient auprès des instances administratives pour défendre les intérêts de ses membres. Parallèlement à ce rôle premier, elle peut aussi négocier des ententes ou conventions pour ses membres, de même que fournir des garanties financières. Elle a pour mandat de promouvoir les services touristiques par autocar. Dans ce mouvement, elle se fait le promoteur d'une classification des véhicules permettant à la clientèle de mieux se situer en matière d'offre de services. Cette classification est expliquée dans le chapitre suivant.

5. Les véhicules

5.1 Utilisation des véhicules

Le cycle d'utilisation des véhicules en France diffère sensiblement de celui du Québec. Cette différence s'explique principalement du fait que l'on utilise un véhicule conçu pour effectuer les services de transport scolaire au Québec. En France, les véhicules plus récents sont d'abord utilisés pour les services nolisés et les lignes régulières destinés principalement à une clientèle adulte. Après quelques années, ils sont affectés aux lignes régulières plus difficiles, pour finalement terminer leur carrière sur les circuits destinés exclusivement à une clientèle étudiante.

Jusqu'à récemment, les transporteurs achetaient des véhicules en fonction de la demande première qui était la desserte des lignes régulières. Même si cette demande est encore très forte, plusieurs transporteurs ajoutent des équipements supplémentaires de façon à disposer d'un véhicule offrant des attraits particuliers lorsqu'il est affecté à des services nolisés.

Il devient de plus en plus difficile pour les transporteurs d'offrir des services de transport nolisé avec des véhicules aménagés uniquement pour des dessertes régulières. Compte tenu de la concurrence très forte qui existe dans ce marché, les équipements deviennent souvent des attraits particuliers qui inciteront la clientèle à opter pour un transporteur ou un autre. Ainsi, pour des voyages de courte durée, on peut s'interroger sur l'utilité de doter le véhicule d'un système vidéo, mais il semble que ce soit un attrait significatif pour une partie de la clientèle.

Certaines entreprises de transport commencent à faire l'acquisition de véhicules conçus ou aménagés spécifiquement pour du transport nolisé. On développe un créneau qui offre une qualité de service beaucoup plus élevée. Les véhicules au design futuriste offrent un confort général supérieur à celui des véhicules de ligne. Les équipements suivants font partie de l'équipement standard de ces véhicules grand tourisme: toilettes, vitres panoramiques, climatisation, système vidéo, sonorisation, réfrigérateur, suspension haut de gamme.

5.2 Les fabricants

Les grands fabricants européens produisent une gamme très variée de véhicules pour le transport public des personnes. On produit à la fois pour les besoins de desserte urbaine, les circuits interurbains et les véhicules grand tourisme.* En plus, on compte un certain nombre de carrossiers qui, à partir des châssis produits par les grands manufacturiers, fabriquent des véhicules qui répondent aux besoins spécifiques des transporteurs.

En ce qui concerne les autocars grand tourisme, la France a longtemps été en retard sur les autres pays européens. En effet, le grand manufacturier Renault a été absent de ce marché jusqu'en 1984 et produisait essentiellement pour les circuits urbains et interurbains réguliers. Auparavant, les transporteurs français devaient acheter des véhicules étrangers ou de carrossiers plus modestes comme Heuliez.

---

* Véhicule haut de gamme.

Depuis 1984, Renault offre un véhicule bien adapté au transport nolisé haut de gamme. Le modèle FR1 peut être affecté à la ligne régulière, mais peut également, grâce à un choix important d'options, devenir un véhicule grand tourisme. Il s'agit donc d'un produit très polyvalent qui facilite la gestion du parc autocar des entreprises, puisque plusieurs composantes mécaniques demeurent semblables.

Le développement du marché du transport nolisé n'est pas étranger à la décision de Renault de développer un véhicule grand tourisme. On est convaincu que le marché de l'autocar "évasion" est une carte à jouer pour l'avenir. On estime que le marché du transport par autocar destiné à une clientèle à l'aise devrait se développer en France au cours des prochaines années et que l'image projetée par l'autocar devra être modifiée.

L'absence de véhicules haut de gamme d'un gabarit réduit (20 passagers environ) est un phénomène commun à l'Europe et à l'Amérique du Nord. Pour les dirigeants de Renault, l'absence de ce type de véhicules s'explique par le coût de revient très élevé. La conception d'un tel véhicule exige en effet des débours aussi importants que pour les véhicules standard.

De plus, la demande pour un tel véhicule est relativement faible. Les transporteurs préfèrent acheter des véhicules standard pour lesquels la demande est beaucoup plus forte. Ce comportement est renforcé par le fait que l'écart de prix à l'achat entre les deux véhicules est très faible, de même que les coûts d'utilisation.

Au cours des dernières années, on note en France une tendance à réduire le nombre des sièges à bord des véhicules de façon à offrir un confort supplémentaire à la clientèle. La proportion de véhicules munis de système vidéo, mini-bar et sonorisation est également en nette progression.

Un avantage notable de l'autocar européen destiné au transport nolisé est qu'il est muni de deux portes d'accès. Cet aménagement facilite grandement l'embarquement et le débarquement des passagers et réduit sensiblement les pertes de temps. Il s'agit d'un net avantage lorsque le voyage comporte de nombreux arrêts au cours d'une même journée. Les autocars nord- américains, sauf rares exceptions, possèdent un seul accès à l'avant du véhicule.

5.3 La classification des véhicules

Il n'existe pas de classification des autocars au Québec et c'est là une préoccupation importante à la fois des requérants de service et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). Bien qu'elle ne soit pas obligatoire ou officielle, il existe une telle classification* en France.

Le Syndicat national des entreprises de tourisme (SNET), organisme qui adhère à la FNTR, fait la promotion de cette classification. Il s'agit en fait d'une classification internationale des autocars de tourisme qui a été développée par l'Union internationale des transports routiers (IRU). On dénombre déjà 6 000 autocars classifiés en Europe.

---

* Voir annexe IV.

L'objectif est d'améliorer l'image de marque de ce type de transport et de permettre aux requérants de mieux connaître le confort offert par les autocars. Cette classification vise à protéger la clientèle et permet également aux propriétaires d'autocars se faire concurrence sur la base de critères connus et comparables.

Elle touche à la fois l'aspect général des véhicules, les composantes mécaniques (puissance du moteur, suspension, système de freinage) et les équipements facultatifs (toilettes, système vidéo). La classification des véhicules se fait selon une gradation comprenant de une à quatre étoiles.

Le rôle du SNET ne se limite pas à la promotion du système. Ce syndicat procède à l'attribution des catégories de classification et délivre les certificats d'agrément. Chaque véhicule fait l'objet d'une classification et doit porter une vignette qui indique l'immatriculation du véhicule et sa classification.

Cette classification des autocars pourrait servir de modèle pour une éventuelle implantation au Québec. Les transporteurs et les organisateurs de voyages pourraient en tirer des avantages réciproques.

6. La promotion du transport par autocar

6.1 La demande

Malgré le développement qu'a connu le transport nolisé par autocar au cours des dernières années, ce mode est toujours considéré par plusieurs comme le bas de gamme en matière de tourisme en France. L'autocar conserve donc l'image d'un moyen de transport offrant peu de confort et utilisé principalement par une clientèle ayant des moyens limités. Cette perception est à l'inverse de celle du transport par avion. Ce constat est également valide pour l'Amérique du Nord.

Les importantes améliorations qui ont été apportées aux autocars au cours des dernières années ne sont pas encore connues du public en général. L'autocar est encore associé aux dessertes régulières ou même aux services scolaires. Le fait que la France dispose d'un réseau ferroviaire développé et très efficace rend encore plus difficile la tâche de promouvoir l'autocar comme un moyen de transport sûr et confortable.

Selon des données recueillies lors d'une enquête réalisée pour le Bus et Car Magazine*, il est évident que les gens disposant de revenus modestes constituent la clientèle principale de l'autocar en matière de transport nolisé. La catégorie d'hôtel choisie pour héberger la clientèle utilisant l'autocar est très révélatrice.

1 étoile	3 %
2 étoiles	78 %
3 étoiles	19 %

---

* Voir référence p. 15.

On peut noter la très forte prépondérance des hôtels 2 étoiles qui sont relativement modestes. La même enquête révèle que les hôtels 3 étoiles sont surtout choisis lors des voyages à l'extérieur de la France.

6.2 Le rôle des agences de voyages

Les agences de voyages jouent un rôle essentiel en ce qui a trait à la mise en marché des produits touristiques. À cet égard, plusieurs des intervenants rencontrés estiment que les agences de voyages en France sont généralement peu enclines à donner à l'autocar la place qui devrait normalement lui revenir. C'est là une lacune qui expliquerait la place qu'occupe le marché de l'autocar.

L'image de l'autocar en tant que service efficace et confortable n'est pas un message véhiculé par les agences de voyages. Il existe encore dans ce milieu une certaine méconnaissance des services pouvant maintenant être offerts. Cette difficulté est telle que des agences appartenant à des consortiums importants ne font que très peu la promotion des services de transport nolisé par autocar exploités par des filiales de ce même consortium.

Cette situation a incité plusieurs entreprises de transport par autocar à créer leur propre agence de voyages de façon à faciliter la mise en marché des produits qu'elles offrent au public. C'est là un phénomène qui se développe également au Québec.

6.3 Les moyens de promotion

L'industrie du transport par autocar, aussi bien les transporteurs que les fabricants, est consciente qu'il est important de changer son

image. Le développement de l'industrie du transport nolisé par autocar pourrait bénéficier largement des retombées d'une amélioration de la perception de la clientèle.

Dans ce but, la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) a été l'instigatrice d'une vaste campagne de communication d'une durée de trois ans qui a débuté en 1987. Cette campagne visait trois groupes cibles: le public, les agences de voyages, de même que les transporteurs effectuant du transport nolisé.

La décision d'inclure les agences de voyages découle du constat que celles-ci seraient peu dynamiques au chapitre de la mise en marché des produits touristiques liés à l'autocar. Cet élément a déjà été soulevé dans la section précédente. Le but est donc de mieux faire connaître aux agences elles-mêmes ces produits dont elles devraient normalement faire la promotion.

Les deux premières années de la campagne de promotion ont essentiellement été l'achat de publicité télévisée et la distribution de matériel promotionnel pour renforcer l'image de marque du tourisme. La dernière année, 1989, a été plus axée sur le produit lui-même.

7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Ce rapide survol de la situation qui prévaut en France permet certaines voies qui pourraient s'avérer intéressantes dans le contexte québécois. Le développement qu'a connu le transport nolisé en France au cours des dernières années pourrait également être un indicateur de ce qui pourrait se produire au Québec.

Certains éléments particuliers devraient faire l'objet d'une analyse plus poussée, de façon à statuer sur la possibilité de les introduire au Québec. Parmi les plus importants, on peut souligner:

- la classification des véhicules;

- la révision de la législation sur les agences de voyages;

- l'assouplissement de la réglementation sur les visites touristiques;

- la promotion des services nolisés et touristiques par autocar;

- la possibilité de permettre les boissons alcooliques lors de services nolisés;

- une définition plus conforme à la réalité des services privés;

- le développement du créneau des véhicules spécialement aménagés pour le transport nolisé.

Enfin, il sera intéressant d'examiner les résultats obtenus par l'organisme de recherche CETE Méditerranée, qui procède actuellement à une analyse visant à établir les effets du partage service nolisé/-service régulier entre deux administrations distinctes. Cette étude est sous la responsabilité de monsieur Jean-Louis Valgalier.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I Programme du séjour en France

ANNEXE II Liste des personnes rencontrées

ANNEXE III Participants

ANNEXE IV Classification des véhicules

ANNEXE I

PROGRAMME DU SÉJOUR EN FRANCE
du 29 mai au 6 juin 1989

Lundi 29 mai

Matinée:

Madame Anne GORMAND
Ministère des Affaires Étrangères
Association pour l'Accueil des
Personnalités Étrangères
42, avenue Raymond-Poincaré
75116 PARIS

Après-midi:

Monsieur LABIA
Ministère des Transports - Direction des
Transports Terrestres - Sous-Direction des
Transports Urbains, Régionaux et Départementaux
Bureau Transports Urbains de Province
244, Bd Saint-Germain
75775 PARIS CEDEX 16

Madame Chantal Duchêne
CETUR
8, avenue Aristide-Briand
92220 BAGNEUX

Mardi 30 mai

Matinée:

Monsieur VANNIER
Ministère des Transports - Sous-Direction des
Transports Urbains, Régionaux et Départementaux
Bureau Transports Départementaux, Régionaux et
des Remontées Mécaniques
244, Bd Saint-Germain
75775 PARIS CEDEX 16

Après-midi:

Madame Christiane ABALLEA
GTI TRANSCAR Tour Europe
15^{e} étage
92080 PARIS LA DÉFENSE

Mercredi 31 mai

Matinée:

Monsieur Stéphane LEVESQUE
Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
6, rue Paul-Valéry
75016 PARIS

Après-midi:

Messieurs Dominique LAFERRERE et Pierre-André RIVET
Sceta voyageurs
7, rue Pablo-Picasso
92300 LAVALLOIS-PERRET

Jeudi 1er juin

Matinée:

Messieurs COWAN, Revue Bus et Cars Magazine
et Hugues SERRAF, Revue l'Officiel des
Transporteurs
11, rue Godefroy-Cavaignac
75011 PARIS

Après-midi:

Messieurs Jean-Pierre NERRIERE et Alain LAFITTE
TRANSCET 10e étage
Tour Maine Montparnasse
33, avenue du Maine
75755 PARIS CEDEX 15

Vendredi 2 juin

Messieurs Yves DUCHATEAU et Jean LAVIANO
RENAULT VÉHICULES INDUSTRIELS
8, quai Marcel-Dassault
92156 SURESNE

Lundi 5 juin

Messieurs Jacques VILLIERES
Directeur de la SODETHRHE et
Max ROQUES, Autocars du Languedoc
Hôtel du département de l'Hérault
1000, rue d'Alco
34087 MONTPELLIER CEDEX

Mardi 6 juin

Monsieur Jean-Louis VALGALIER, chargé
d'une étude sur les transports occasionnels
et CETE Méditerranée Aix en Provence
13762 LES MILLES

ANNEXE II

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Madame Anne Gormand	Ministère des Affaires Étrangères
Monsieur Labia	Ministère des Transports
Monsieur Vannier	Ministère des Transports
Madame Chantal Duchène	Centre d'Études des Transports Urbains, responsable des services collectifs non urbains
Madame Christiane Poulenat-Aballea	Directrice, TRANSCAR
Monsieur Stéphane Lévesque	Conseiller juridique, Fédération Nationale des Transports Routiers, FNTR
Monsieur Serge Nossovitch	Chef du service voyageurs, FNTR
Monsieur Dominique Laferrère	Directeur voyageur, SCETA
Monsieur Pierre-André Rivet	Directeur général, Voyages Internationaux, SCETA
Monsieur Cowan	Rédacteur, Revue Bus et Car Magazine
Monsieur Hugues Serraf	Journaliste, Revue Bus et Car Magazine
Monsieur Jean-Pierre Nerrière	Chef du service études, TRANSCET
Monsieur Alain Lafitte	Directeur, secteur-interurbain, TRANSCET
Monsieur Jean Laviano	Directeur des ventes internationales, Renault véhicules industriels
Monsieur Yves Duchateau	Directeur des ventes à l'exportation (autobus et autocars) Renault Véhicules Industriels
Monsieur Jacques Villières	Directeur de la Société Départementale des Transports de l'Hérault
Monsieur Max Roques	Directeur, Autocars du Languedoc
Monsieur Jean-Louis Valgalier	Ingénieur, CETE Méditerranée

ANNEXE III

PARTICIPANTS

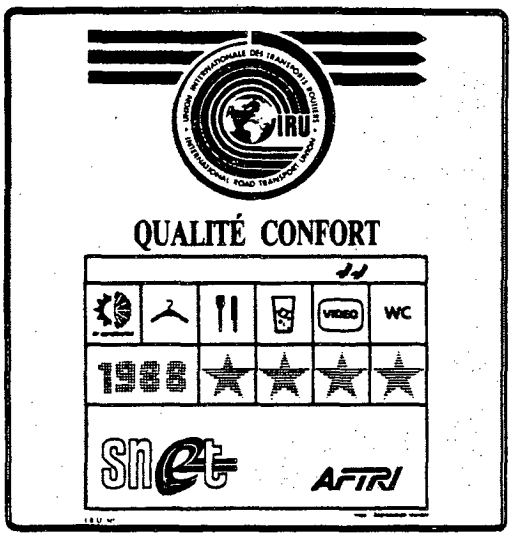
Monsieur Claude Martin,	Direction du développement du transport terrestre des personnes. Service du développement des politiques, Ministère des Transports.
Monsieur Luc Cardin,	Direction du Crédit touristique, Ministère du Tourisme.
Madame Marie-France Roubaud,	Accueil des personnalités étrangères, Ministère des Affaires étrangères de France.

ANNEXE IV

Classification des véhicules

MODÈLE DE PANNEAU DE CLASSIFICATION 1/

2/



3/

320 mm

1) Modèle de panneau de classification déposé. Tous droits du propriétaire réservés. Sauf reproduction du panneau à des fins publicitaires, ayant en vue la promotion du système IRU de classification des autocars de tourisme et des services de transport par autocar, toute autre utilisation de ce modèle est interdite. Toute contrefaçon et tout abus seront légalement poursuivis.

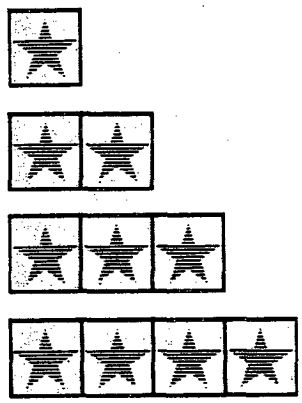
2/ Marque déposée. Tous droits du propriétaire réservés. Toute contrefaçon et tous abus seront légalement poursuivis.

3) Le terme « Qualité, Confort » sera adapté aux besoins de chaque pays et exprimé dans sa langue nationale ou dans l'une de ses langues nationales. Le terme « Label Qualité, Confort » adopté par certains pays, peut donc coexister avec les termes : « Qualité, Confort », « Confort Assuré » etc. adoptés dans les autres pays.

Indépendamment du terme adopté, il s'agit partout :

- du même Système de classification des autocars de tourisme,
- des mêmes exigences en matière de confort,
- des mêmes prestations certifiées par le Certificat d'agrément et par le panneau de classification.

Catégories de classification par étoiles



Source: Syndicat national des entreprises de tourisme, Classification internationale des autocars de tourisme, Paris, s.d., p. 18-19.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 092 245

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

90-03