



ORGANISATION ET STRATEGIE DES OPERATEURS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR

Pierre SELOSSE

L'OEST et la D.T.T. ont fait réaliser une étude sur l'organisation et la stratégie des opérateurs de transport international par autocar. A la veille de 1993, il est en effet nécessaire de mieux connaître les positions de nos concurrents sur ce marché qui, même s'il ne représente qu'une petite part de l'ensemble du marché du transport par autocar, n'en représente pas moins une partie stratégique et en développement rapide.

**Un marché
fortement
segmenté**

De l'examen des transports internationaux par autocars, il ressort que l'organisation et la stratégie des opérateurs sont déterminées par des facteurs structurants qui sont :

1. les dispositions légales et réglementaires qui régissent ces transports.

.Le libéralisme qui prévaut en matière de transports occasionnels a favorisé les Etats membres dans lesquels le marché touristique et les professionnels autocaristes sont les plus dynamiques.

.L'interdiction de «navettes inversées» favorise les Etats membres qui sont fortement émetteurs de touristes et dans lesquels le tourisme «organisé» est développé.

.L'application de la réglementation relative aux lignes internationales avantage actuellement les entreprises des Etats de transit.

2. les spécificités du marché du tourisme dans les pays concernés.

Le développement et l'organisation des transports internationaux par autocars dépendent fortement des pratiques touristiques nationales et en particulier :

- .des taux de départ en vacances,*
- .des destinations choisies,*
- .des modes de transport utilisés,*

Si les spécificités du marché du tourisme demeureront un facteur structurant qui pèsera sur l'organisation et la stratégie des opérateurs, la constitution du grand marché européen en 1993 devrait entraîner une libéralisation du marché ou autrement dit, permettre à tout transporteur européen d'offrir ses prestations de transport dans un autre Etat membre, dans les mêmes conditions que les entreprises nationales.

Ces évolutions devraient modifier la structuration du marché et entraîner une révision de la stratégie des divers opérateurs du secteur des transports.

Concrètement, en matière de navettes, les navettes inversées devraient être autorisées et en matière de lignes, l'intervention systématique des entreprises des pays de transit pourrait être remise en cause; il en résultera une mise en concurrence accrue des opérateurs.

AUTOCARS INTERNATIONAUX

La maîtrise du marché du transport international passera dès lors, même pour le trafic sur les lignes internationales, par le contrôle de la commercialisation qui constitue dès à présent le grand enjeu des intervenants.

La multiplication des points de vente tant en France qu'à l'étranger du GIE EUROLINES, ainsi que les implantations mises en place en association avec des partenaires étrangers par INTERCARS FRANCE, reflètent fidèlement cette course à la maîtrise de la clientèle à laquelle se livrent actuellement les opérateurs de transport.

Cependant, la comparaison de l'organisation des transports internationaux par autocars conduit à faire des constats très différents selon les pays européens et les types de transport considérés. En outre, il est marquant de constater que dans chaque pays, une répartition des marchés s'est faite entre les différents types d'entreprises et qu'en aucun cas, une entreprise ne se trouvera de manière significative sur plusieurs segments de marché du transport international par autocar. Enfin, dans chaque pays, on retrouvera à une place particulière, la filiale (ou l'ancienne filiale) de la société nationale de chemin de fer, qui n'a jamais perdu de vue l'évolution de ce marché :

Transports touristiques occasionnels : un marché ouvert où le dynamisme prévaut.

Dans les pays émetteurs de touristes (RFA, GB), et en France, on constate un désintérêt des grands Tour Opérateurs pour les transports occasionnels par autocars au profit de l'avion. Le montage et la commercialisation de produits se font généralement localement, souvent par les autocaristes eux mêmes ou des agences auxquelles ils sont liés. Les autocaristes intervenant dans le domaine du transport occasionnel sont généralement des PME.

Seule distinction importante alors qu'en GB et en France, les transports occasionnels par autocars sont souvent des modes de transport de bas ou de moyenne gamme, proposant des produits souvent standardisés comme les ports français de la Manche depuis la Grande-Bretagne, le Mont Saint Michel, la Vallée de la Loire en France, en RFA, il s'est développé un tourisme par autocars de haute gamme, avec un matériel spécialisé de grande qualité, et des produits proposés souvent spécifiques et originaux.

Occasionnel	France	Espagne	GB	RFA
	peu développé	développé pour visites locales	bas de gamme	très développé
	désintérêt des TO	TO spécialisés intégrés au tansp.	commerc.locale	grand TO absent mais local
	entreprises petites tailles	entreprises importantes	désintéret gros TO	petits transporteurs spécialisés
	perf.decevantes	bonne performances		bonnes performances

En Espagne, pays réceptif, l'organisation des opérateurs en matière de transport occasionnel est très développée. Les opérateurs prennent en charge non seulement les touristes espagnols mais aussi et surtout les touristes étrangers en vacances en Espagne. Aussi, le tourisme par autocars intéresse les TO nationaux qui sont souvent liés à des réseaux d'agences de commercialisation et aux transporteurs eux mêmes. Les prestataires, les autocaristes sont souvent des entreprises solides et importantes, bénéficiant d'une forte assise régionale.

AUTOCARS INTERNATIONAUX

Les navettes : un marché maîtrisé par les autocaristes d'Europe du Nord.

Les principales navettes qui parcourent l'Europe sont des navettes Nord Sud qui relient les pays de l'Europe du Nord à ceux de l'Europe du Sud.

Les navettes, du fait de la réglementation applicable, se sont surtout développées dans les pays de l'Europe du Nord, fortement émetteurs de touristes.

Mais alors qu'en Grande Bretagne de grands TO ont pris en main l'organisation et l'exploitation de navettes régulières vers les stations balnéaires de l'Europe du Sud ou les grandes stations de sports d'hiver des Alpes, en RFA, seules des entreprises de tailles moyennes, et relativement éclatées sur le territoire national s'intéressent aux transports navettes.

L'Espagne et la France qui sont des pays récepteurs de touristes connaissent un faible développement de l'activité de navettes.

Les perspectives de libéralisation de la réglementation en vigueur qui devraient déboucher sur l'autorisation de navettes inversées pourraient fortement modifier les courants actuels et ouvrir en particulier aux espagnols des perspectives de développement importantes.

Les espagnols qui peuvent s'appuyer sur une bonne connaissance de leur marché (principal marché de destination des navettes) et des coûts d'exploitation compétitifs de leurs entreprises (main d'oeuvre bon marché) pourraient prendre des parts de marché importantes aux autocaristes de l'Europe du Nord.

Les britanniques qui s'appuient sur des structures fortes et bien organisées (TO, réseaux d'agences et entreprises importantes) ne semblent pas trop préoccupés par les risques de concurrence espagnole; par contre les allemands dispersés et plus fragiles s'inquiètent des incidences de la libéralisation en cours.

Navettes	France	Espagne	GB	RFA
	peu développé	peu navettes	fort développpt	développé sur Esp.
	peu émetteur de touriste par cars	Esp.pays recepneur	fort devt voy.org.	
	touristes peu amateurs de voyages org.	navette inversée interdite	TO importants	pas de TO importants
	surtout navettes Alpes pour GB		gout pour balnéaires & sports d'hiver	
			grand concurrent aérien	

Lignes régulières : des organisations en pool, fondées sur de grandes entreprises.

Les lignes régulières internationales qui étaient à l'origine presque exclusivement utilisées par les travailleurs migrants, entre les pays de l'Europe du Nord, lieu de leur emploi, et ceux de l'Europe du Sud, lieu d'hébergement de leurs familles, ont changé de nature et sont actuellement de plus en plus des lignes à caractère touristique.

Comme les navettes, les grandes lignes régulières internationales suivent majoritairement des parcours Nord Sud.

AUTOCARS INTERNATIONAUX

Du fait du caractère particulier de ces lignes et de la concurrence potentielle qu'elles ont toujours présentée pour les sociétés de chemins de fer nationales, elles ont toujours été très réglementées.

On constate dans un grand nombre de pays européen, une situation de monopoles des intervenants qui sont souvent filiales ou anciennes filiales des sociétés ferrées.

C'est le cas en RFA, où seule la DTG est attributaire d'autorisations d'exploitation de lignes internationales.

En GB, National Express, qui est pour ainsi dire l'unique attributaire de lignes, est une ancienne filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer Britannique. Seule l'Espagne dispose de plusieurs sociétés intervenantes mais cela tient en grande partie au faible développement des réseaux ferrés espagnols.

En France, la situation est particulière, les entreprises de transport nationales ont profité du caractère de pays de transit de la France. Les entreprises intervenantes sont nombreuses et elles ont connu un fort développement de leurs activités de lignes régulières internationales. Mais derrière cette multiplicité, se profile en fait le quasi monopole d'un regroupement, le GIE Eurolines, au sein duquel la SCETA, filiale du groupe SNCF joue un rôle important, aux côtés de VIA GTI et de SEAFEP.

Les perspectives de développement en matière de lignes internationales, si elles sont prometteuses sur moyenne distance, sont en fait limitées par la concurrence des charters aériens sur les longues distances.

Par delà leur propre potentiel, les lignes internationales peuvent aussi offrir des perspectives nationales intéressantes, en France en particulier, où elles pourraient, selon certains transporteurs, servir de point d'appui à la mise en place sur leurs parcours de lignes de transport inter-métropoles régionales.

Lignes intales	France	Espagne	GB	RFA
	pays de transit important	faiblesse réseau ferré		
	qq transporteurs	5 transporteurs	monopole Nat.express	monopole DTG
	très concentrés	monopole régional		
	quasi monopole d'un regroup.Eurolines Gie	implant.européenne		

En conclusion, on rappellera donc l'importance stratégique de ces marchés qui dépasse très largement leur poids économique actuel. Si les caractéristiques des marchés touristiques continueront à être un facteur structurant de l'organisation et de la stratégie des opérateurs, le poids des facteurs réglementaires sur la segmentation des marchés devrait sensiblement s'atténuer dans les années à venir. Dès lors, on pourrait assister à une remise en cause des positions acquises tant au sein de chaque pays entre différents types d'entreprises qu'entre entreprises des différents pays. ■