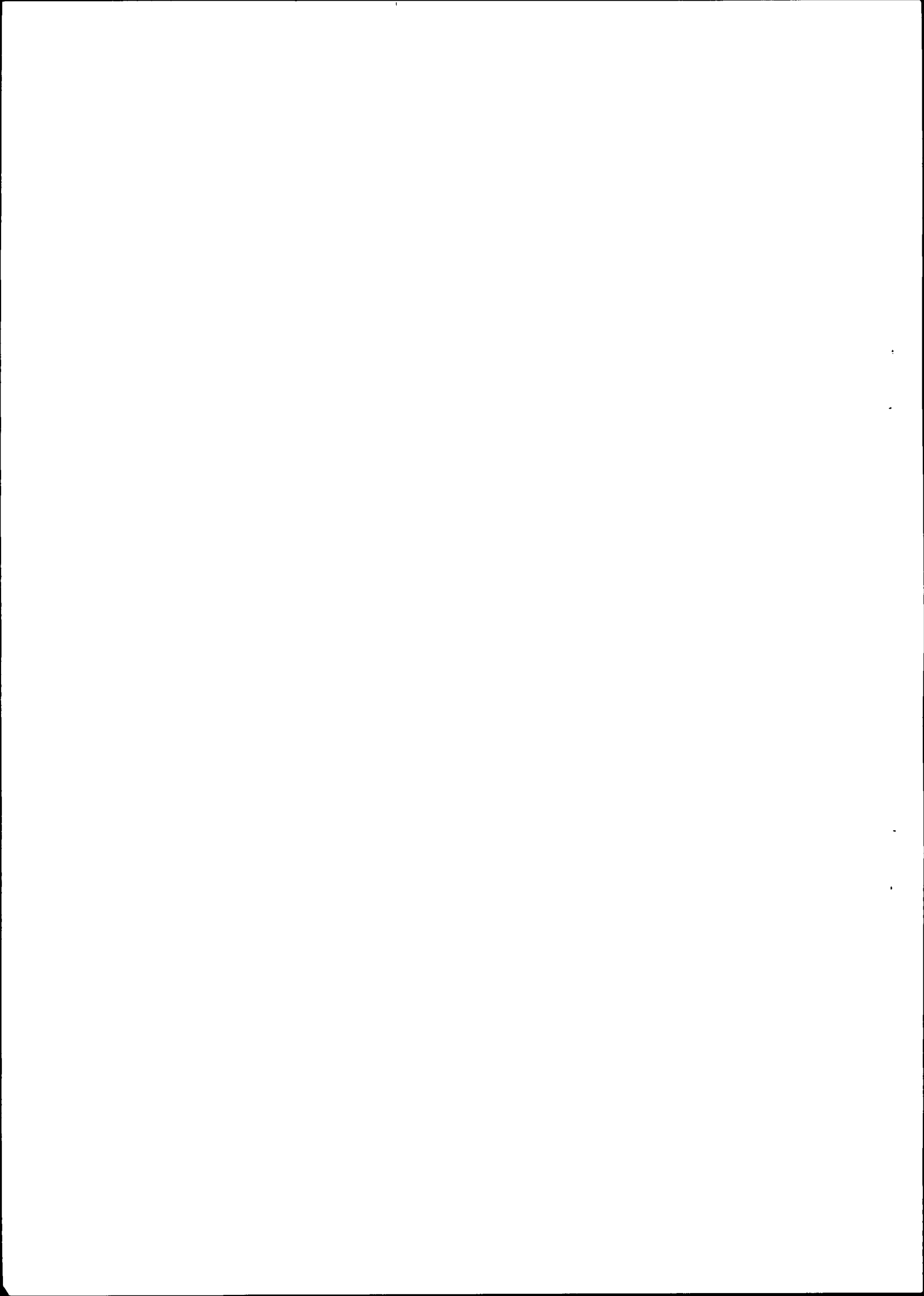


ANNEXES

| | Pages |
|--|-------|
| 1) Liste des interlocuteurs | 63 |
| 2) Adresses des organismes professionnels | 65 |
| 3) Exploitation du questionnaire Conseil National du Tourisme/Conseil National des Transports | 67 |
| 4) Statistiques des flux origines-destinations | 69 |
| 5) Synthèse générale | 75 |
| 6) Liste des membres de la Commission des transports de personnes et de la section de l'aménagement touristique | 81 |



LISTE DES INTERLOCUTEURS

| | | |
|------|---------------|---|
| MM. | BALDERACHI | Syndicat National des Agents de Voyages (S.N.A.V.) |
| | BELMONT | Transports Belmont |
| | BERLET | Conseil National des Transports |
| | de BLUST | Groupement des unions nationales des agences et organiseurs de voyages de la C.E.E. (ECTAA) |
| | BONNET | Kassbohrer France |
| | BOURQUE | Conseil National du Tourisme |
| | de BRETIZEL | Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports (A.F.T.) |
| | BUISSON | Cariane |
| | de CHAUVERON | Chambre Syndicale Nationale des Loueurs de Véhicules Industriels (C.S.N.L.V.I.) |
| | CALLARD | Mairie de Paris |
| Mlle | CHERIGNY | Bus et Cars |
| MM. | CHEVALIER | Union Nationale des Syndicats de Transporteurs Routiers Automobiles (U.NO.S.T.R.A.) |
| | CHRISTINE | Direction des Industries Touristiques (D.I.T.) |
| | COUASNON | Renault Véhicules Industriels (R.V.I.) |
| | CORNIL | Générale de Transport et d'Industrie (G.T.I.) |
| | COWAN | Bus et Cars |
| | CZAPSKI | International Road Union (I.R.U.) |
| | DEJEAN | Esterel |
| Mlle | DELAHAYE | Direction des Industries Touristiques (D.I.T.) |
| MM. | DELPEUCH | Fédération de la Maîtrise et des Cadres du rail (F.M.C.) |
| | DEMONCHAUX | Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (F.N.T.R.) |
| M. | DENIS | Amadeus |
| Mme | EDINO | Union des transporteurs en commun des Bouches du Rhône |
| | ELLIS | Amadeus |
| Mme | FELDKIRCHER | Générale de Service Informatique (G.S.I.) |
| MM. | FOY | Mairie de Paris |
| | GORODICHE | Eurotunnel |
| | GRANDO | Esterel |
| | HALAUNBRENNER | Société Nationale des Chemins Français (S.N.C.F.) |
| | HERVOUET | Direction commerciale voyageurs Syndicat National des Entreprises de Tourisme (S.N.E.T.) |
| | HOUÉE | Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) |
| Mme | JENKINSON | Communautés Economiques Européennes (C.E.E. D.G.VII) |
| MM. | LAFERRERE | Cariane |
| | LEFOL | SOciété FRançaise d'Etudes et de Sondages (SO.FR.E.S.) |
| | LEPAPE | Syndicat National des Agents de Voyages (S.N.A.V.) |
| | LEVESQUE | Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (F.N.T.R.) |
| | MONGE | Esterel |
| | ODIER | Amadeus |
| | ORTET | Générale de Transport et d'Industrie (G.T.I.) |
| | PENISSARD | International Road Union (I.R.U.) |

| | | |
|-----|-------------|---|
| MM. | PERRIN | Syndicat National des Agents de Voyages (S.N.A.V.) |
| | PETIT | Iveco |
| | PETTITOT | Préfecture de police de Paris |
| MM. | PUVIS | Eurotunnel |
| | RASCOL | Direction des Industries Touristiques (D.I.T.) |
| | REYNAUD | Syndicat National des Entreprises de Tourisme (S.N.E.T.) |
| M. | RÖCKMANN | International Road Union (I.R.U.) |
| Mme | ROUX | Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) |
| MM. | RUIZ | Confédération Générale du Travail (C.G.T.) |
| | SASIELA | Renault Véhicules Industriels (R.V.I.) |
| | SECQUEVILLE | Direction des Transports Terrestres (D.T.T.) |
| | SIGNOLLE | Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports (A.F.T.) |
| | SION | Chambre syndicale nationale des importateurs d'automobiles et de cycles |
| | SOCIE | Direction des Industries Touristiques (D.I.T.) |
| | SUBREMON | D.I.T. |
| | TESTARD | Estérel |
| | TOUSSAINT | Amadeus |
| Mme | TRENSON | S.N.C.F. |
| Mme | TUTARD | Voyatel |
| MM. | VERNEY | Tourisme Verney |
| | VIDEAU | Direction des Industries Touristiques (D.I.T.) |
| | VLAC'H | Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (C.C.F.A.) |
| Mme | VOURC'H | Direction des Transports Terrestres (D.T.T.) |
| MM. | de WAELE | Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) |
| | WEHRLIN | Compagnie de chemins de Fer et de Transports Automobiles (C.F.T.A.) |
| | WHITE | International Road Union (I.R.U.) |

ADRESSES DES ORGANISMES PROFESSIONNELS

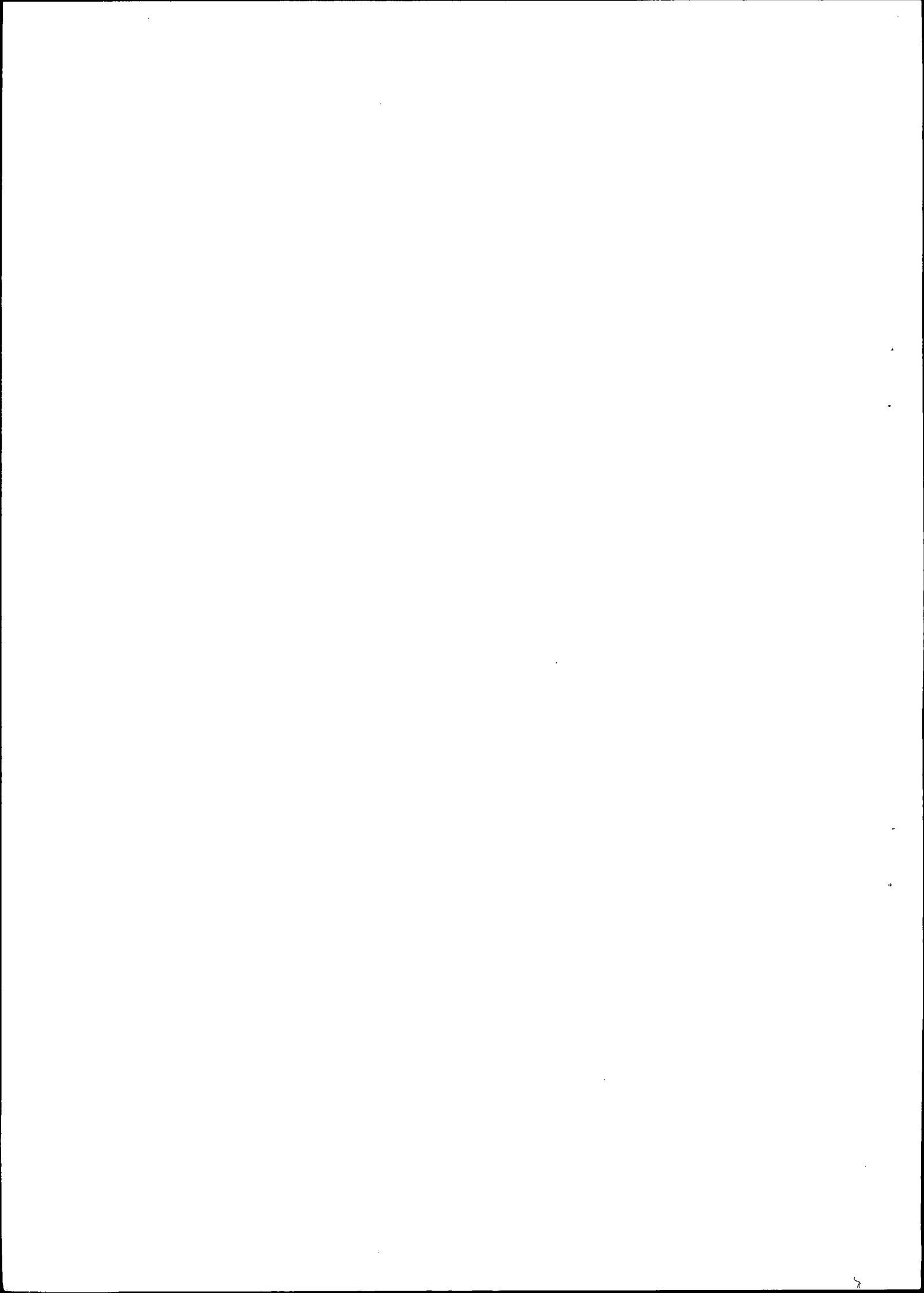
Conseil National du Tourisme 2 rue Linois - 75015 PARIS
Conseil National des Transports 34 avenue Marceau - 75008 PARIS

Organisations nationales :

A F T R I 6 rue Paul Valéry 75116 Paris
F N T R 6 rue Paul Valéry 75116 Paris
S N A V 6 rue Villaret de Joyeuse 75017 Paris
S N E T 6 rue Paul Valéry 75116 Paris
U N O S T R A 80 rue Jules Ferry 93170 Bagnole
U T P 5 rue d'Aumale 75009 Paris

Organisations internationales :

C E M T 19 rue de Franqueville 75775 Paris Cedex 16 FRANCE
E C T A A 1 rue Defacqz Boîte 19 1050 Bruxelles BELGIQUE
I R U 3 rue de Varembe Genève SUISSE



EXPLOITATION DU QUESTIONNAIRE

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME / CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

Le questionnaire élaboré par les rapporteurs et adressé par la F.N.T.R.-Voyageurs et l'UNOSTRA à leurs adhérents a suscité seulement 35 réponses. Ce taux très faible s'explique certes en grande partie par la période de réponse, l'été, période d'activité touristique laissant peu de temps pour des tâches supplémentaires. On peut tout de même soupçonner une certaine indifférence pour ce type d'enquête, ou parfois une lassitude chez ceux qui ont déjà répondu à d'autres questionnaires pour des organismes professionnels ou administratifs.

Les entreprises qui ont répondu sont à 50% des entreprises employant 10 à 50 salariés (saisonniers compris), les deux autres quarts se répartissant à égalité entre les moins de 10 salariés et les plus de 50 (dont une grande entreprise).

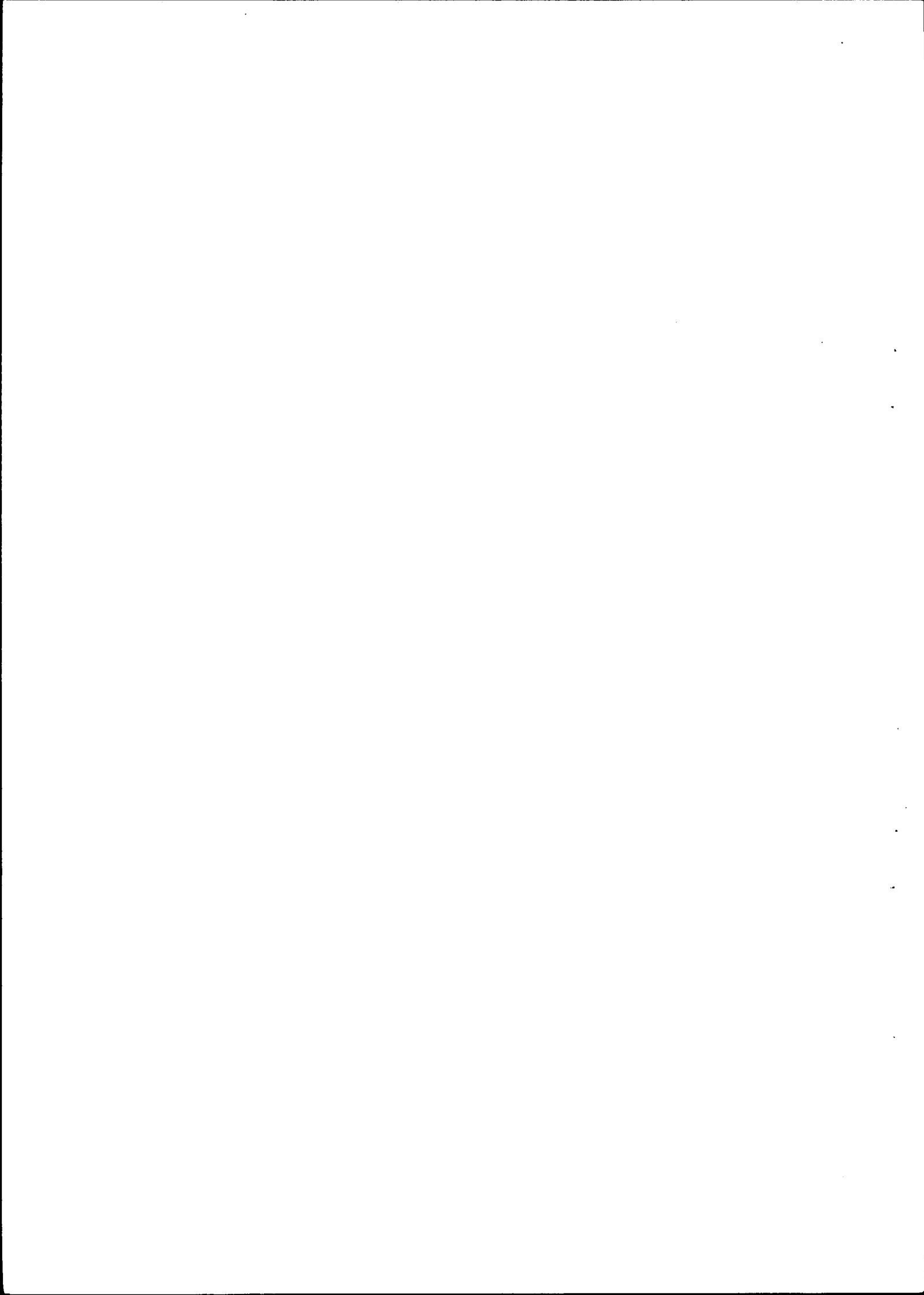
Ces entreprises utilisent plus de 2100 véhicules. 26 % de ceux-ci sont affectés principalement au tourisme, dont les deux-tiers ont entre 0 et 4 ans, ce qui confirme la relative jeunesse du parc affecté au tourisme par rapport aux autres activités du transport non-urbain. Le parc est par ailleurs constitué essentiellement de véhicules de 40 à 59 places. La proportion de véhicules **** ou assimilés est de moins de 20 %.

La clientèle est composée surtout de retraités (50 à 80 % suivant les entreprises), suivi des adultes en activité, nombreux dans quelques entreprises seulement.

Le démarchage de la clientèle est soit inexistant, soit minoritaire (rarement plus de 10 à 20 %).

Le petit nombre de réponses n'a pas permis aux rapporteurs d'en opérer une exploitation quantitative, qui n'eût revêtu aucune signification statistique. En revanche, l'exploitation qualitative a complété les entretiens et les études existantes. Les renseignements contenus dans les réponses ont d'ailleurs permis de confirmer largement des constatations faites par ailleurs.

Toutes les entreprises ayant répondu au questionnaire et ayant indiqué leur adresse seront destinataires du rapport.



Le texte de cette annexe a été établi par l'O.E.S.T. que les rapporteurs remercient vivement.

**Contribution à l'analyse des flux origine - destination
générés par le transport occasionnel par autocar
à partir de l'enquête T.R.V. de l'O.E.S.T.**

Au sein du transport occasionnel, il apparaît clairement que seules les sous-activités "transport collectif" et "transport à la place", qui représentent un peu plus de la moitié du total des voyageurs en 1989, ont une vocation à dépasser les limites du territoire régional, à concurrence d'au moins un quart des voyageurs pour la première et un tiers pour la seconde (tableau p 52). C'est donc le total de ces deux rubriques qui est analysé ci-après.

Avec la prudence qu'inspire les difficultés méthodologiques dont il est fait état dans la note méthodologique jointe, on peut avancer quelques constats à partir des comparaisons entre régions émettrices (tableau 1 ci-après) :

. les régions présentant le plus fort taux de trajets intra-régionaux soit possèdent en leur sein une grande métropole fortement attractrice (Ile de France, Rhone-Alpes, P.A.C.A., auxquelles on peut rajouter Midi-Pyrénées compte tenu de sa structure très monopolaire), soit sont périphériques ou enclavées (Bretagne, Auvergne).

Les régions présentant les plus fort taux de trajets interrégionaux sont dans l'attraction de la conurbation parisienne (Champagne-Ardenne, Picardie, Centre, Basse-Normandie).

Enfin, les régions présentant le plus fort taux de trajets à destination de l'étranger comportent une frontière terrestre aisément franchissable (Nord-Pas de Calais, Lorraine, Alsace).

Au niveau France entière, la proportion de ces trois catégories de trajet est relativement stable sur les cinq dernières années, avec une légère tendance à la baisse pour les trajets intrarégionaux (de près de 80 % à près de 75 % des voyageurs) et à la hausse des trajets interrégionaux (de 12 % à 16 %), les trajets à destination de l'étranger oscillant entre 7,5 % et 9,5 % (tableau 2 ci-après).

Toute analyse plus approfondie reposant sur des comparaisons entre régions et a fortiori sur des flux de région à région supposerait d'identifier les voyages s'étalant sur plusieurs jours et apparaissant à l'heure actuelle comme autant de trajets indépendants, ainsi que de renforcer les tailles d'échantillon correspondant aux voyages à moyenne et longue distance (cf note méthodologique).

* Ces proportions sont en effet probablement minorées compte tenu du fait que les voyages ne comportant pas l'indication de la destination et d'une longueur de parcours inférieure à un certain seuil sont assimilés à des circuits intra-régionaux (cf note méthodologique).

TABLEAU N°1

O-D NOMBRE DE VOYAGEURS 1989

en milliers

| REGION D'ORIGINE | DESTINATION | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------|------|--------------|------|----------|------|-------------------|-------|
| | même région | | reste Franco | | étranger | | TOTAL 'LOISIRS' * | |
| | nombre | % | nombre | % | nombre | % | nombre | % |
| Nord-Pas-de-Calais | 4308 | 72,3 | 805 | 13,5 | 848 | 14,2 | 5961 | 100,0 |
| Picardie | 1578 | 69,5 | 694 | 30,5 | 0 | 0,0 | 2272 | 100,0 |
| Ile-de-france | 20600 | 84,9 | 3118 | 12,9 | 541 | 2,2 | 24259 | 100,0 |
| Centre | 2317 | 71,6 | 908 | 28,1 | 9 | 0,3 | 3234 | 100,0 |
| Haute-Normandie | 2741 | 83,2 | 514 | 15,6 | 40 | 1,2 | 3295 | 100,0 |
| Basse-Normandie | 1595 | 72,3 | 564 | 25,6 | 48 | 2,2 | 2207 | 100,0 |
| Bretagne | 5065 | 91,4 | 475 | 8,6 | 0 | 0,0 | 5540 | 100,0 |
| Pays-de-loire | 3468 | 77,6 | 940 | 21,0 | 59 | 1,3 | 4467 | 100,0 |
| Poitou-Charentes | 2094 | 77,8 | 446 | 16,6 | 152 | 5,6 | 2692 | 100,0 |
| Limousin | 981 | 78,0 | 277 | 22,0 | 0 | 0,0 | 1258 | 100,0 |
| Aquitaine | 3614 | 81,8 | 721 | 18,3 | 84 | 1,9 | 4419 | 100,0 |
| Midi-Pyrénées | 3849 | 83,7 | 563 | 12,2 | 189 | 4,1 | 4601 | 100,0 |
| Champagne-Ardennes | 812 | 68,2 | 304 | 25,5 | 75 | 6,3 | 1191 | 100,0 |
| Lorraine | 1530 | 74,3 | 338 | 16,4 | 190 | 9,2 | 2058 | 100,0 |
| Alsace | 2016 | 74,1 | 354 | 13,0 | 350 | 12,9 | 2720 | 100,0 |
| Franche-Comté | 1680 | 79,7 | 333 | 15,8 | 96 | 4,6 | 2109 | 100,0 |
| Bourgogne | 2926 | 77,9 | 731 | 19,5 | 99 | 2,6 | 3756 | 100,0 |
| Auvergne | 1481 | 85,0 | 208 | 11,9 | 54 | 3,1 | 1743 | 100,0 |
| Rhône-Alpes | 10094 | 86,3 | 1261 | 10,8 | 342 | 2,9 | 11697 | 100,0 |
| Languedoc-Roussillon | 2932 | 79,4 | 584 | 15,8 | 175 | 4,7 | 3691 | 100,0 |
| Provence-Alpes-Côte d'azur, Corse | 8170 | 87,8 | 906 | 9,7 | 227 | 2,4 | 9303 | 100,0 |
| Total régions | 83851 | 81,8 | 15044 | 14,7 | 3578 | 3,5 | 102473 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 3108 | 30,9 | 6962 | 69,1 | 10070 | 100,0 |
| TOTAL | 83851 | 74,5 | 18151 | 16,1 | 10540 | 9,4 | 112542 | 100,0 |

Source TRV

* 'LOISIRS' = Transport collectif + Transport à la place

TABLEAU N°2

O-D NOMBRE DE VOYAGEURS

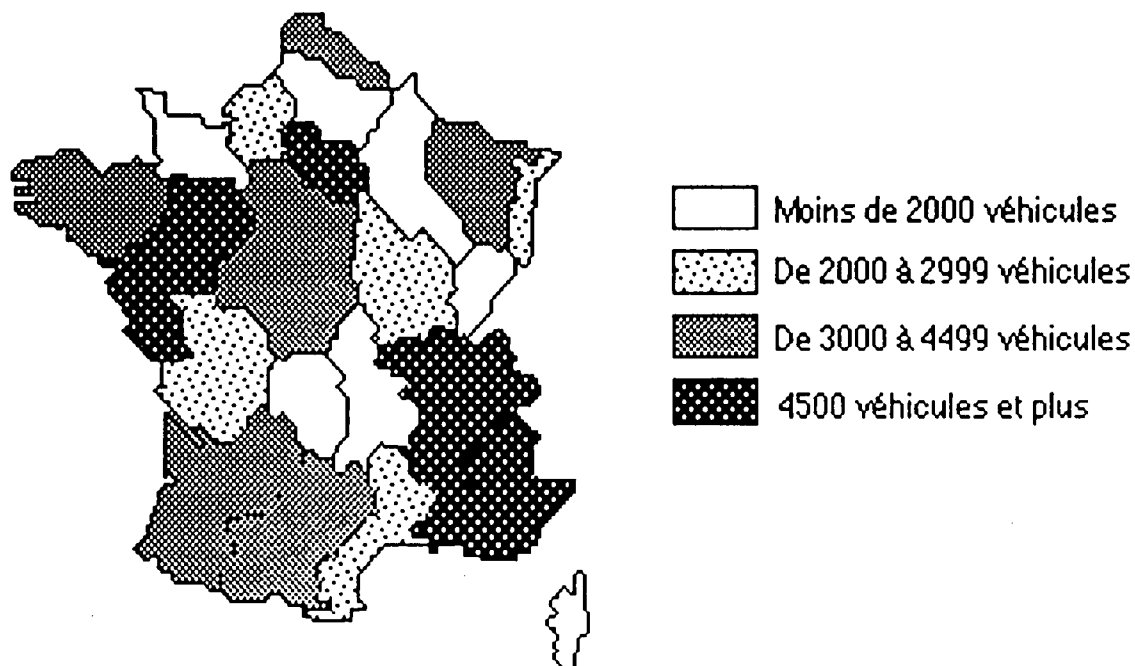
en milliers

| ORIGINE | DESTINATION | | | | | | | |
|---------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|------------|-------------------|--------------|
| | même région | | reste France | | étranger | | TOTAL 'LOISIRS' * | |
| | nombre | % | nombre | % | nombre | % | nombre | % |
| 1985 | | | | | | | | |
| Total régions | 92225 | 86,0 | 11983 | 11,2 | 3054 | 2,8 | 107262 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 2185 | 24,4 | 6775 | 75,6 | 8960 | 100,0 |
| TOTAL | 92225 | 79,4 | 14168 | 12,2 | 9829 | 8,5 | 116222 | 100,0 |
| 1986 | | | | | | | | |
| Total régions | 92900 | 84,3 | 14070 | 12,8 | 3294 | 3,0 | 110264 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 2800 | 34,4 | 5351 | 65,6 | 8151 | 100,0 |
| TOTAL | 92900 | 78,5 | 16870 | 14,2 | 8645 | 7,3 | 118415 | 100,0 |
| 1987 | | | | | | | | |
| Total régions | 89813 | 83,5 | 13387 | 12,4 | 4350 | 4,0 | 107550 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 3255 | 33,0 | 6604 | 67,0 | 9859 | 100,0 |
| TOTAL | 89813 | 76,5 | 16642 | 14,2 | 10954 | 9,3 | 117409 | 100,0 |
| 1988 | | | | | | | | |
| Total régions | 94555 | 83,5 | 15436 | 13,6 | 3210 | 2,8 | 113201 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 2686 | 29,0 | 6566 | 71,0 | 9252 | 100,0 |
| TOTAL | 94555 | 77,2 | 18122 | 14,8 | 9770 | 8,0 | 122451 | 100,0 |
| 1989 | | | | | | | | |
| Total régions | 83851 | 81,8 | 15044 | 14,7 | 3578 | 3,5 | 102473 | 100,0 |
| Etranger | /// | /// | 3108 | 30,9 | 6962 | 69,1 | 10070 | 100,0 |
| TOTAL | 83851 | 74,5 | 18152 | 16,1 | 10540 | 9,4 | 112542 | 100,0 |

Source TRV

* 'LOISIRS' = Transport collectif + Transport à la place

REPARTITION DU PARC EN SERVICE EN 1989 SELON LA REGION DU CENTRE D'EXPLOITATION DU VEHICULE



| Régions | Nombre de véhicules |
|----------------------------|---------------------|
| Nord-Pas-de-Calais | 3888 |
| Picardie | 1780 |
| Ile de France (1) | 7436 |
| Centre | 3882 |
| Haute normandie | 2398 |
| Basse Normandie | 1789 |
| Bretagne | 4232 |
| Pays de Loire | 4523 |
| Poitou-Charentes | 2231 |
| Limousin | 1222 |
| Aquitaine | 4063 |
| Midi-Pyrénées | 3641 |
| Champagne-Ardennes | 1377 |
| Lorraine | 3041 |
| Alsace | 2094 |
| Franche-Comté | 1701 |
| Bourgogne | 2161 |
| Auvergne | 1676 |
| Rhone-Alpes | 6811 |
| Languedoc-Roussillon | 2454 |
| Provence-Alpes-Côte d'azur | 4754 |
| Corse | 194 * |
| TOTAL FRANCE | 67348 |

(1) Il est rappelé que les véhicules de la RATP sont exclus du champ de l'enquête.

**L'enquête T.R.V. sur l'utilisation des véhicules
de transport en commun de personnes
- note méthodologique -**

Unité statistique et indicateurs étudiés

L'enquête traite de l'utilisation journalière pendant une semaine donnée des autobus et autocars d'au moins 10 places assises. L'unité statistique est le véhicule-jour.

On comptabilise les kilomètres parcourus et les voyageurs transportés **par trajet** selon différents critères dont la nature de service, la région française (ou le pays étranger) d'origine et de destination du trajet.

La nature de service :

L'enquête distingue plusieurs types de transports occasionnels (cf tableau p 52). Ces types ne correspondent pas à des motifs de voyage et ne permettent pas d'isoler strictement l'activité de transport touristique ou de loisirs. Celle-ci est toutefois principalement couverte par les rubriques Transport collectif et Transport à la place.

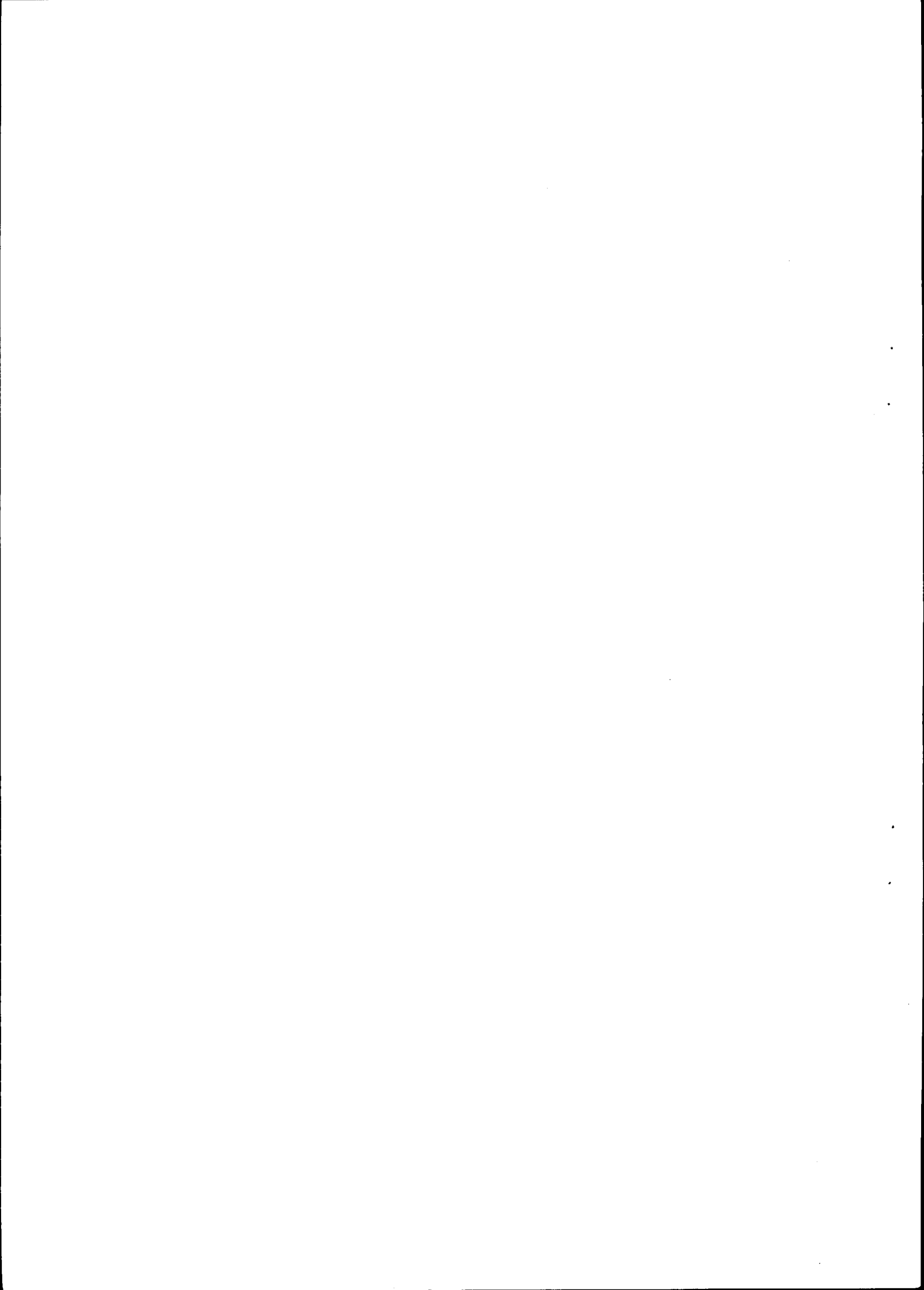
Le trajet :

- Un aller et retour dans la journée compte pour 2 trajets si l'on connaît la destination principale de l'excursion. Pour une excursion d'une journée avec 500 kilomètres parcourus et 50 personnes transportées on retiendra donc 2 trajets de 250 km chacun et 50 personnes par trajet (100 personnes au total). Si la destination n'est pas connue et si la distance parcourue n'excède pas 400 km on considère que le véhicule n'a pas quitté la région de départ, dans ce cas 1 seul trajet est comptabilisé. Cette convention introduit une imprécision dans l'identification de la destination et comporte un risque de surestimation des trajets intra-régionaux.

- Un trajet n'est pas un voyage : il n'excède pas la journée (cf unité statistique). Les voyages de plus d'une journée sont ainsi décomposés en plusieurs trajets journaliers non reliés les uns aux autres, et les voyageurs comptés plusieurs fois pour le même voyage. C'est uniquement dans le cas où le lieu principal de destination est atteint en une journée que l'on connaît bien l'origine et la destination du voyage. En conséquence les résultats origine-destination sont à interpréter avec prudence (cf tableau 1) : le pourcentage de destinations étrangères est ainsi anormalement bas pour les régions éloignées des frontières terrestres.

Représentativité de l'échantillon

L'enquête est effectuée par sondage, l'échantillon étant stratifié en fonction de la profession du propriétaire, du type du véhicule et de son âge. Bien que le taux de sondage ait été récemment renforcé pour les autocars de moins de dix ans appartenant à des entreprises effectuant du transport routier de voyageurs à titre principal (1/360ème contre 1/540ème pour les autocars de plus de dix ans et 1/720ème pour les autobus), et qu'il s'agisse là de la catégorie de véhicules dominante en transport occasionnel de loisirs, la taille actuelle de l'échantillon ne permet pas d'avoir des résultats fiables pour les régions les plus faiblement émettrices ou dès lors que l'on veut introduire une variable de croisement supplémentaire.



LE TRANSPORT ET LE TOURISME PAR AUTOCAR ET L'EUROPE

SYNTHESE GENERALE

40 milliards de voyageurs/kilomètres en 1989, dont 17 milliards pour le tourisme, représentant 24 milliards de F. de chiffre d'affaires avec les retombées (hôtels, restaurants,...) et pourtant le transport par autocar n'a pas dans le public l'image forte qui correspond à son importance réelle, à son potentiel et naturellement encore moins à l'importance qui devrait être la sienne si cette activité était aussi développée que dans la plupart des pays européens.

En l'état actuel des choses un double constat s'impose :

- il y a eu une stagnation sur la période récente et même en 1989 une régression du transport par autocar (- 8 % sur 1988 en nombre de voyageurs kilomètres) malgré, si l'on en croit les experts, à défaut de statistiques précises, un accroissement du tourisme en autocar proprement dit de l'ordre de 8 % sur la même période, et une courbe ascendante sur la longue durée. Toutefois, les premiers chiffres disponibles pour 1990 font état d'un rattrapage et même d'une nouvelle progression pour les transports occasionnels (+ 14,1 % en voyageurs pour les trois premiers trimestres) ;

- la part de l'autocar pour les départs en vacances est beaucoup plus faible que dans les autres pays européens du Nord comme du Sud, parmi les autres modes de transport (3 % contre 12 à 13 % en moyenne en 1989). Cet écart considérable ne peut s'expliquer uniquement par des raisons structurelles, telles que l'importance des trafics Nord-Sud, ou la relative faiblesse des réseaux ferrés d'Europe du Sud.

Il faut donc remédier à la position relativement défavorable de l'autocar en France. Il convient d'abord de rendre *l'image* de l'autocar positive dans l'opinion en faisant ressortir ses atouts : confort, porte à porte, sécurité, etc... Et cela la profession l'a fort bien compris, qui depuis plusieurs années mène une campagne de notoriété et de promotion de l'autocar à l'égard du public. Il est clair que cet effort indispensable doit être non seulement, bien sûr, poursuivi, mais encore amplifié.

Il faudrait également mieux connaître les caractéristiques du transport par autocar. Les *statistiques* existantes, trop générales, sont insuffisantes, chacun le reconnaît et cela à tous les niveaux, national et international. L'activité touristique est le plus souvent noyée dans la catégorie réglementaire des "transports occasionnels", mêlée au transport périscolaire et divers autres transports. Le silence de "l'enquête aux frontières" en 1990 sur l'autocar et l'ouverture des frontières nous prive dès maintenant et pour l'avenir d'une source non négligeable d'informations. Il n'existe par ailleurs pratiquement pas d'enquêtes par sondage périodiques sur les clientèles et les méthodes de distribution, qui permettraient d'étayer des actions appropriées de développement et rien non plus sur les prix.

Et pourtant, il y a lieu de développer le transport et le tourisme par autocar. C'est en effet un *transport collectif* qui vient concurrencer directement la voiture individuelle avec les avantages qui en résultent en termes de circulation et de stationnement, de sécurité routière, de pollution atténuée, et d'économie de carburant. L'autocar est avant tout complémentaire plutôt que concurrent des autres modes de transport collectifs, y compris le ferroviaire, et peut jouer un rôle éminent dans l'aménagement du territoire. Il est, de plus, indispensable au tourisme, au point que l'on a pu écrire à juste titre qu'il n'y avait pas de tourisme sans autocar. Il devrait donc bénéficier des avantages habituellement concédés aux transports collectifs.

Malgré les lacunes statistiques évoquées plus haut, il est possible d'esquisser quelques domaines d'action :

- La diversification des clientèles de l'autocar -

Elles sont très largement orientées vers le 3ème âge et les retraités, les associations, les comités d'entreprises... Cet acquis doit être maintenu et développé. D'autres clientèles doivent toutefois être recherchées, essentiellement les jeunes et les actifs qui sont faiblement représentés actuellement, alors que dans la plupart des pays voisins ce marché est important, mais aussi les clients étrangers, y compris en Europe de l'Est.

Cela implique une adaptation et une diversification des produits de transport et de tourisme, des tarifs modulés, un développement de la vente à la place, la constitution d'un véritable réseau européen de lignes internationales, un schéma directeur des lignes nationales et régionales intégrant des lignes départementales.

- La modernisation de la distribution des produits des autocaristes.

Elle est assurée pour l'essentiel par les seuls moyens des autocaristes. Il est certain qu'un élargissement des moyens de la distribution au réseau des agences de voyages serait profitable. Mais cela pose le problème crucial de l'informatisation de la réservation des places d'autocar, car le réseau des agences de voyage ne vend, et ne vendra de plus en plus, que les produits qui sont mis à sa disposition par les grands systèmes informatisés de réservation. La profession, y compris les grands groupes, n'a pas éprouvé jusqu'à maintenant le besoin de se lancer, comme les autres modes de transport, dans une opération d'informatisation, laquelle se justifie surtout lorsque le volume des ventes de place à l'unité est élevé, ce qui n'est pas encore le cas dans le transport par autocar. Mais les choses évolueront avec le développement des lignes, des ventes de produits touristiques, des besoins d'affectation individuelle de sièges. Une étude comme celle qu'entreprennent actuellement les autocaristes allemands s'impose pour la profession. A ce sujet le rapprochement du Syndicat des entreprises de tourisme autocaristes (S.N.E.T.) avec le Syndicat national des agents de voyages (S.N.A.V.), qui aurait par ailleurs d'autres avantages, permettrait au S.N.E.T. de bénéficier de l'expérience acquise par le S.N.A.V. dans l'informatisation du réseau des agences de voyage.

- Le rajeunissement du parc des autocars.

L'âge moyen du parc des autocars était de l'ordre de 9 ans en 1988. Les véhicules de plus de 10 ans représentent 39 % du total. Ce pourcentage s'abaisse à 28 % pour les transports occasionnels. L'importance des immatriculations des véhicules d'occasion venant d'Outre-Rhin (48 % en 1989 des véhicules de 10 ans et plus) contribue au vieillissement du parc. Sans doute la situation des parcs de certains pays européens n'est-elle pas toujours meilleure, il y a néanmoins là un sujet de préoccupation et il est souhaitable que des mesures soient prises encourageant le renouvellement du parc.

Pour atteindre ces différents objectifs, le transport et le tourisme par autocar disposent d'atouts indéniables :

- La *structure de la profession* est mieux équilibrée que dans la plupart des pays européens et sa position concurrentielle par rapport à ceux-ci, selon divers critères, n'est pas globalement défavorable. Elle comporte quelques groupes puissants dont la concentration s'est renforcée au cours de la dernière période et qui ont les moyens de jouer un rôle moteur en investissant dans la qualification des personnels, dans les équipements, dans les implantations (y compris en Europe), dans les méthodes de travail et l'informatisation. Elle est composée également d'un tissu riche de P.M.E. réparties sur tout le territoire qui assurent actuellement une part très importante des activités de tourisme réceptif et à l'export.

Souvent très jalouses de leur indépendance, ces entreprises devront néanmoins se fédérer régionale-ment pour bénéficier d'une puissance de négociation (produits touristiques) et d'innovation (promo-tion, distribution, action conjointe d'exploitation) analogue à celle des groupes et indispensable pour être crédible et compétitif dans le domaine du tourisme, à la veille de l'élargissement du marché eu-ro-péen.

Cette évolution est d'ores et déjà engagée et plusieurs G.I.E. régionaux ont connu une croissance ménageant l'autonomie des entreprises fédérées et l'efficacité de leur action.

- Les *tarifs* du transport et du tourisme en autocar sont sensiblement ou très sensible-ment inférieurs à ceux des autres modes de transport. Ainsi, l'autocar qui intéresse des clientèles di-verses en raison de ses caractéristiques spécifiques (prestations "tout compris", convivialité, connais-sance réelle des régions traversées et visites), peut également atteindre une clientèle à revenus mo-destes qui aspire à utiliser les autres modes de transport sans en avoir les moyens.

- L'*autocar*, même s'il est encore marqué dans l'opinion par des traits hérités du passé, a en fait totalement changé depuis quelques années. La qualité remarquable du transport offert par les autocars de haut de gamme est équivalente et même supérieure à celle des avions moyens courriers : sièges inclinables, toilette, climatisation, vidéo, prestations, guide - hôtesse, etc..., cette notion de qualité devant d'ailleurs devenir un souci primordial des autocaristes.

Il est vrai que ce n'est pas encore le cas de tous les autocars qui assurent le transport et le tourisme. C'est pourquoi il est indispensable que soit appliquée en France, comme dans plusieurs pays européens, une *labellisation* des autocars qui a le mérite d'avoir été définie à l'échelon interna-tional. Cette labellisation qui prévoit, à l'instar de ce que connaît l'hotellerie, plusieurs catégories, définit des niveaux de qualité et de confort des véhicules selon le nombre d'étoiles, de une à quatre attribuées à chaque autocar. La labellisation est dans l'intérêt du consommateur, elle est aussi dans l'intérêt de la distribution qui peut s'engager aussi sur un produit bien défini vis-à-vis de sa clientèle et plus facile à informatiser. Elle est dans l'intérêt des entreprises qui devraient établir leurs tarifs en tenant compte du prix de revient, variable selon la catégorie d'autocar. Avec la labellisation, le trans-port par autocar rejoindrait les autres modes de transport qui ont depuis toujours défini des classes, avec pour chacune d'elle des tarifs correspondants.

Mais tous ces atouts pèseront de peu de poids, et les actions menées en vue du dévelop-pement de l'activité seront inefficaces, si la profession n'évite pas l'écueil redoutable de la "guerre des prix" qui, de l'avis général, mais sans que l'on puisse mesurer l'ampleur exacte du phénomène fait rage et qui est préjudiciable à toutes les parties prenantes : le consommateur, qui y perd en qualité ; le personnel dont les conditions de travail se dégradent ; l'entreprise elle-même, dont l'existence est en cause, faute de capacité d'autofinancement et de développement. La concurrence est certes saine, mais ses excès doivent être bridés et le rapport avance diverses solutions toutes nécessaires chacune dans leur ordre : meilleure formation des chefs d'entreprises et meilleure connaissance des coûts et de la clientèle ; tarification différenciée plus conforme au prix de revient réel des différentes prestations ; contrôle, assorti si besoin est de sanctions administratives effectives, afin que les exploi-tants scrupuleux ne soient pas victimes d'une concurrence déloyale ; cohésion et discipline profes-sionnelles, que favoriserait un rapprochement S.N.A.V. - S.N.E.T. ; normalisation des produits et in-formatisation débouchant sur un élargissement de la clientèle ; etc...

Voilà donc résumées les grandes lignes du rapport dans lequel on trouvera à chaque pa-ragraphe des propositions, regroupées ci-après par grands thèmes .

SYNTHESE DES PROPOSITIONS

- Les aspects réglementaires et la concurrence

1- Il est indispensable que l'administration mette rapidement un terme à la période préparatoire pour faire paraître dès que possible les différents textes d'application réglementaires concernant *l'accès à la profession* de transporteur de voyageurs, afin de mettre fin à une incertitude dommageable à l'activité des entreprises et de contribuer à l'assainissement des conditions de concurrence.

2- La politique de conventionnement de *lignes interurbaines nationales* doit être poursuivie et amplifiée dans un esprit intermodal, pour tendre à la constitution d'un véritable réseau national composé notamment d'ensembles régionaux, se conformant si possible à un schéma comparable à ceux qui existent dans les autres modes et élaboré en concertation avec tous les partenaires concernés. Il serait également souhaitable de mettre sur pied à terme un schéma européen de lignes par autocar allant plus loin que les accords de stricte réciprocité actuels.

3- En ce qui concerne le *contrôle* des transports routiers, garant d'une concurrence loyale, de la sécurité et de prestations de qualité, il convient d'appuyer l'ensemble de propositions récemment émises par le Conseil National des Transports. Il est indispensable en particulier que soient constituées et que fonctionnent les commissions des sanctions administratives prévues par les textes à l'échelon régional. Il paraît donc impératif de renforcer les moyens des corps de contrôle. Ces contrôles doivent être menés en nombre suffisant, de manière efficace et équitable. Un contrôlogue inviolable avec des disques numérotés ou, mieux, un appareil électronique à exploitation informatisée, serait à cet égard une garantie, mais suppose le succès des démarches françaises au niveau européen, restées pour l'instant sans suites.

4- En ce qui concerne les règles européennes d'*exercice de la profession*, on doit rechercher un accord assurant des conditions d'exploitation équitables pour les entreprises françaises, en matière de cabotage en particulier, qui fixerait à l'essai des étapes successives de libéralisation. A cet égard, il est indispensable que les entreprises françaises s'implantent à l'étranger ou y nouent des liens, processus beaucoup plus avancé dans les autres secteurs du transport. On peut notamment souhaiter qu'elles soient à l'avenir plus présentes sur le marché des navettes, en liaison avec les organisateurs de voyages français et étrangers. Il serait en conséquence désirable que la France obtienne en particulier de ses partenaires leur accord pour l'autorisation des navettes inversées.

5- Il importe que des modalités précises d'harmonisation de *l'exercice de la profession d'agent de voyages*, soient édictées par la C.E.E. comme elle vient de le faire pour la profession de transporteur de voyageurs par route (Directive du Conseil du 21 juin 1989). Une démarche des pouvoirs publics français auprès de la C.E.E. serait opportune en vue de compléter la réglementation européenne en vigueur.

6- Il est indispensable que la commission des communautés européennes engage systématiquement des *études comparatives* sur la situation des autocaristes dans les différents pays européens en matière sociale, fiscale, économique,... et qu'elle en assure le suivi par une mise à jour régulière, condition sine qua non d'une fiabilité durable.

Pour ce qui est des conditions de concurrence européennes, on ne peut que recommander aux négociateurs français de s'efforcer d'obtenir un maximum d'égalité en faveur des entreprises françaises, en respectant toutefois le caractère prioritaire des impératifs de sécurité et de qualité sur lesquels il ne peut être question de revenir.

- L'organisation professionnelle et la structure des entreprises

7- Au niveau national, il serait opportun que des liens plus étroits s'établissent entre le S.N.A.V. et le S.N.E.T., dont les domaines d'activité sont très proches. Le S.N.E.T., partie intégrante de la F.N.T.R. pour son activité "transport", pourrait également constituer une entité spécifique au sein du S.N.A.V., pour son activité voyageur.

Au niveau international, il conviendrait que soit intensifié l'effort de coordination entre les diverses organisations, en particulier dans le domaine des statistiques.

8- Il semble opportun d'approuver la constitution de groupes puissants, susceptibles de lutter dans l'avenir contre leurs homologues étrangers. Il paraît tout aussi nécessaire de conserver une implantation relativement dense des P.M.E. qui sont pour l'instant, en France comme à l'étranger, les principaux opérateurs du tourisme par autocar. Mais, ce maintien des P.M.E. ne pourra se faire qu'au prix d'un abandon partiel d'un individualisme dépassé, au profit de regroupements de diverses natures permettant d'être crédible et compétitif dans le domaine du tourisme.

9- Il apparaît primordial de développer ou de mieux faire connaître tous les moyens permettant une meilleure connaissance des coûts des entreprises, en particulier les méthodes de calculs personnalisées, par exemple sur Minitel. En outre, les organisations professionnelles devraient favoriser la mise sur pied d'une centrale de bilans.

- Les moyens de l'activité : le personnel et le parc

10- Il paraît indispensable que les organismes représentatifs de la profession et les organismes de formation, professionnels et éventuellement interprofessionnels, engagent des actions de sensibilisation, en liaison avec les pouvoirs publics pour amener les chefs d'entreprises à prendre conscience des enjeux de la *formation professionnelle*, investissement essentiel pour le devenir de la profession.

Une modernisation de l'actuelle *convention collective* du transport routier qui viserait à une valorisation du personnel de conduite de tourisme, apparaît inévitable si l'on veut moderniser ce secteur d'activité en donnant la priorité au souci de qualité et favoriser l'expansion qu'il peut légitimement espérer. En outre, l'institution d'un "observatoire social" dans le secteur des transports routiers de voyageurs serait sans doute un progrès.

11- Afin d'aborder dans de bonnes conditions la concurrence étrangère du tourisme par autocar à l'horizon de 1993, il est indispensable que les entreprises françaises adoptent dès maintenant pour les autocars une classification internationale. Il apparaît utile que les pouvoirs publics (tourisme et transport) engagent une action incitative, par exemple par le biais des "contrats de modernisation" signés par le ministère des transports, voire par une réglementation.

Une réponse favorable à la lettre adressée par la Commission des Communautés aux différents Etats membres doit être faite afin que soit établie une directive communautaire définissant le contenu de la *labellisation*. Cette labellisation pourrait être largement basée sur l'important travail effectué par l'I.R.U. en la matière, en y ajoutant des prescriptions concernant l'accessibilité et l'âge des véhicules. Il conviendra de veiller à ce que l'incidence de ces mesures de normalisation ne pèse pas trop sur le montant des frais de contrôles obligatoires des véhicules (service des mines en France). Le coût de la première labellisation devrait en tout cas être intégré dans le prix de vente des véhicules neufs.

12- Il est indispensable de rechercher les raisons du monopole des constructeurs allemands sur leur marché national et de tenter de parvenir à une répartition plus équitable.

13- Pour contribuer à enrayer la tendance au *vieillessement du parc* touristique et en raison de l'imbrication et de la solidarité des différentes catégories de transports non-urbains au sein des entreprises de transport routier de voyageurs, il convient de poursuivre les opérations d'aide au renouvellement des véhicules engagées depuis 1984, et notamment en faveur des transports scolaires, qui favorisent indirectement le tourisme. Cela est au surplus susceptible d'améliorer l'image de marque de l'autocar auprès de la clientèle future des entreprises.

14- Il importe que les autocars de tourisme soient considérés, dans les villes comme dans les sites touristiques non-urbains, comme des transports collectifs, avec les priorités qui s'attachent à ce statut. Les pouvoirs publics doivent prendre conscience de la nécessité de sauvegarder la souplesse de l'autocar et, en particulier, lui assurer des possibilités de stationnement.

- La distribution des produits

15- Il faut souhaiter le renforcement des divers types de concentrations d'entreprises que l'on connaît et aussi favoriser la coordination des entreprises indépendantes dans le cadre de la région, ce qui rendra plus efficace la distribution des produits.

Il faut surtout que les voyagistes et le réseau des agents de voyage français interviennent dans la distribution du transport et du tourisme par autocar. Il faut pour cela que l'agent de voyage y trouve son intérêt (commission) que la vente du transport et du tourisme soit facilitée (informatique) que la profession fasse les efforts indispensables de développement et de promotion.

16- Il faudrait que les contacts déjà pris avec Esterel et Voyatel, ainsi qu'avec AMADEUS s'approfondissent. Dans le cas d'AMADEUS, il s'agirait d'étendre l'étude de faisabilité faite pour le "R.D.A.". Avec ESTEREL et VOYATEL, il conviendrait d'établir un cahier de spécifications générales, de façon à obtenir un premier bilan économique, à la fois pour élaborer le logiciel et, ultérieurement pour assurer son exploitation. Cette étude doit prendre en compte la relation nécessaire à instaurer avec le projet "Ulysse". La combinaison d'une solution Esterel avec un serveur spécialisé autocariste pour le marché français et AMADEUS (SABRE) pour le marché international pourrait présenter un grand intérêt et couvrir tous les besoins des autocaristes.

- La connaissance du marché et la "guerre des prix"

17- Afin d'appréhender de manière plus satisfaisante le transport et le tourisme par autocar, il conviendrait de disposer pour chacun des pays de la communauté de statistiques précises concernant les véhicules, ventilées entre autocars et autobus et d'améliorer l'appareil statistique national actuel, notamment en modifiant l'enquête T.R.V. de diverses façons : adapter le questionnaire, faire mieux ressortir les origines - destinations, renforcer le taux de sondage relatif aux véhicules. Il faut de plus, repenser les définitions des différentes catégories de transport non-urbain, dont l'origine est réglementaire et ne correspond pas aux catégories économiques.

Il conviendrait parallèlement de mener des études par sondage auprès du public, auprès des clients de l'autocar, auprès des entreprises et du réseau de distribution (voyagistes et agents de voyages) pour mieux cerner les clientèles, leurs besoins et leurs motivations, les caractéristiques de la distribution, etc... Ce travail pourrait être mené à l'initiative du ministère du tourisme. Il conviendrait de créer un groupe de travail ad hoc associant le ministère des transports, et notamment l'O.E.S.T., à l'observatoire du tourisme récemment créé.

Des indices convergents faisant conclure à une guerre tarifaire récemment accrue, sans que l'on puisse en mesurer objectivement l'ampleur réelle, il serait indispensable de publier des structures de coûts par activité et de mettre sur pied un indicateur de prix, afin que les statistiques du tourisme soient à la hauteur des enjeux et que la profession prenne conscience de l'importance de la bonne connaissance des coûts. Il importe en conséquence que des moyens soient donnés aux différents services de statistiques pour mettre fin aux incertitudes actuelles.

- La sécurité

18- La très grande sécurité du transport par autocar doit être maintenue et même améliorée. Mais il ne suffit pas de s'attacher à garantir un maximum de sécurité, il convient de le faire savoir. Il serait souhaitable que toutes les parties prenantes, y compris les pouvoirs publics, associent à leurs efforts d'amélioration de la sécurité un effort d'information faisant valoir cet atout qui a valeur exemplaire, en particulier face aux dangers de l'utilisation de la voiture particulière et aussi à la congestion qui résulte de son usage souvent immodéré.

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS
 ∞∞∞∞∞∞∞
COMMISSION DES TRANSPORTS DE PERSONNES

Arrêté du 9 novembre 1990

M. LÉONARD (Pierre), président du CSMM ; suppléant : **M. BAUCHET (Pierre)**, vice-président du CSMM.

M. MASSOT (François), président du CSAM ; suppléant : **M. GUILLAUME (Michel)**, vice-président du CSAM.

Élus locaux

Conseillers régionaux (1)

Conseillers généraux

M. BEAUMONT (René), président du Conseil général de Saône-et-Loire ; suppléant : **M. de BAUDINIÈRE (Jean)**, vice-président du Conseil général de Loire-Atlantique.

M. NAUDI (Robert), président du Conseil général de l'Ariège ; suppléant : **M. COLLARD (Henri)**, président du Conseil général de l'Ariège.

Maire ou président d'autorité organisatrice de transport urbain

M. DETHIER (André), vice-président du syndicat intercommunal de l'agglomération de Nevers ; suppléant :
M. CORAJOU (Jean-Louis), président du syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération annecienne .

M. NORMAND (Jean), président du syndicat intercommunal des transports collectifs de l'agglomération rennaise ;
 suppléant : **M. BOISSIÉRAS (Jacques)**, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux .

Représentants de l'Etat

Conseil d'Etat

M. PAOLI (Lucien), conseiller d'Etat honoraire ; suppléant : **M. d'HARCOURT (François)**, conseiller d'Etat.

Cour des Comptes

M. ROCHÉ (Jacques), conseiller-maître ; suppléant : **M. MURRET-LABARTHE (Pierre)**, conseiller-maître.

2 sièges (2 titulaires - 2 suppléants) à désigner par les autorités compétentes.

Cour de Cassation

M. APOLLIS (Jean), conseiller ; suppléant : **M. CHAPRON (Jean)**, conseiller référendaire.

Transports aériens, maritimes et terrestres

M. CHAPPERT (Jean), ingénieur général des ponts et chaussées ; suppléant : **M. WEISHAUP (Gabriel)**, ingénieur général de l'aviation civile.

M. KERISEL (Thierry), directeur des ports et de la navigation maritimes ; suppléant : **Mme SIMON-ROVETTO**, sous-directeur à la direction de la flotte de commerce.

M. DOGUET (André), inspecteur général des transports et des travaux publics ; suppléant : **M. DEBEUSSCHER (Pierre)**, inspecteur général de l'équipement.

Economie, finances et budget

M. ZELLER (Humbert), chef de la mission de contrôle économique et financier des transports ; suppléant : **M. CATENOS (Laurent)**, adjoint au chef du bureau des tarifs publics, des professions réglementées et de la coordination interministérielle de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

Intérieur

M. FRANKART (Georges), chef du bureau des services publics, industriels et commerciaux de la direction générale des collectivités locales ; suppléant : **M. DECHAVANNE (Alain)**, adjoint au chef du bureau des services publics, industriels et commerciaux.

Education nationale

M. JOFFRE (Michel), chef de service, adjoint au directeur général des finances et du contrôle de gestion ; suppléant : **M. TYVAERT (Michel)**, chargé de la sous-direction du budget et de la comptabilité.

Tourisme

M. MICHAUD (Jean-Luc), directeur des industries touristiques ; suppléant : **M. BELORGEY (Gérard)**, directeur des affaires économiques, sociales et culturelles (DOM/TOM).

Plan et aménagement du territoire

M. COSSÉ (Jean-Yves), commissaire général au Plan ; suppléant : **M. ABORD de CHATILLON (Renaud)**, chef du service de l'énergie et des activités tertiaires.

Personnalités compétentes en matière de transport

M. VLACH (Jacques), directeur de la chambre syndicale des constructeurs automobiles ; suppléant : **M. MAILLOT (Jacques)**, président directeur général de "Nouvelles Frontières".

M. PERRIN (Jean), président du syndicat national des agents de voyages ; suppléant : **M. BARBERO (Antoine)**, administrateur de l'ENCER .

Usagers des transports

M. CHOULEUR (Jean), membre de l'union nationale des associations familiales (UNAF) ; suppléant : **M. VIDAL (Michel)**, administrateur de l'UNAF.

M. FABRE (Jacques), président de l'union des offices des transports et des PTT ; suppléant : **M. SICHLER (Daniel)**, délégué général de l'union des offices.

M. FLEXER (Paul), président du groupement pour l'insertion des handicapés physiques (GIHP) ; suppléant : **Mme BRIAUX-TROUVERIE (Christiane)**, conseiller technique au comité national français de liaison pour la réadaptation des handicapés (CNFLRH).

M. HENRIOT (Daniel), secrétaire général de l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ; suppléant : **M. PAJOT (William)**, vice-président de l'ANATEEP.

Amiral Jean LACAILLE, secrétaire général de l'union routière de France ; suppléant : **M. FOURNIER-PERILHOU (Jean)**, directeur général de l'association française des automobile-clubs.

M. MORINEAU (Claude-François), secrétaire général de l'association française pour le développement du ramassage scolaire (AFDRAS) ; suppléant : **Mme PICARD (France)**, responsable des secteurs éducation loisirs de l'UNAF.

M. PLANTIER (Maurice-Henri), président de la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) ; suppléant : **M. BERMOND (Pierre)**, vice-président de la FNAUT.

Représentants des entreprises concourant à l'activité de transport de personnes

au titre du transport routier non urbain de personnes

M. DEMONCHAUX (François), président de la fédération nationale des transports routiers-voyageurs (FNTR) ; suppléant : **M. NOSSOVITCH (Serge)**, chef de service à la FNTR.

M. GHIGONIS (Hubert), délégué général de la FNTR ; suppléant : **M. LEVESQUE (Stéphane)**, adjoint au chef de service des transports de voyageurs de la FNTR.

M. LELOUP (Gilbert), président de l'union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) ; suppléant : **M. BIDEZ (Raymond)**, secrétaire général de l'UNOSTRA.

au titre du transport ferroviaire

M. METZLER (Jean-Marie), directeur commercial voyageurs de la SNCF ; suppléant : **M. FÈVE (Michel)**, directeur général adjoint de la SNCF.

M. MICHEL (Alfred), directeur adjoint commercial voyageurs de la SNCF ; suppléant : **M. BRÉAU (Alain)**, directeur général de la SCETA.

au titre du transport urbain

M. COUPLAN (Jean-Pierre), vice-président de l'union des transports publics ; suppléant : **M. MAUVILLY**, président directeur général de CARIANE.

M. STABLO (Jean), directeur général adjoint de la RATP ; suppléant : **M. PICOT (Yves)**, directeur du département commercial de la RATP.

au titre du transport aérien

M. LECLERCQ (Xavier), président de Brit'Air. ; suppléant : **M. DUBREUIL (Jean-Paul)**, président du syndicat des compagnies aériennes régionales et d'affaires, président d'Air Vendée.

au titre du transport maritime

Mme CLARET de FLEURIEU (Agnès), déléguée générale du comité central des armateurs de France (CCAF) ; suppléant : **Mme ODIER (Françoise)**, chargée du service juridique du CCAF.

au titre du transport par remontées mécaniques

M. AUBONNET (Bernard), président du syndicat national des téléphériques et téléskis de France (SNTF) ; suppléant : **M. SIMIAND (Jean-Charles)**, délégué général du SNTF.

Salariés du secteur des transports

Transport routier urbain et non urbain de personnes

titulaires

M. BELENUS (Jean-Claude) (CGT)
M. GEAY (Jacques) (FO)
M. GORAND (Michel) (CFDT)
M. LHOTELLIER (Claude) (CFTC)

suppléants

M. REITCHESS (Daniel) (CGT)
M. GÉNOVÈS (Robert) (FO)
M. SALABERT (CFDT)
M. ALLOUX (Alain) (CFTC)

Transport ferroviaire :

M. BOTELLA (Louis), (FO)
M. DELPEUCH (Jean-Michel) (FMC)
M. JUNKER (Daniel) (CGT)

M. DORIAT (Gilbert) (FO)
M. DENISE (Jean-Luc) (FGAAC)
M. BESSON (Quentin) (CGT)

Transports aérien, maritime et par remontées mécaniques :

M. DEPOIL (Claude) (CGT)
M. GENDRE (Hugues) (SNPL)
M. LARRIERE-CARDOSO (Daniel) (CFDT)

M. BILIEN (Robert) (CGT)
M. MEHEUST (Jean-Paul) (SNPNC)
M. DESLANDES (Christian) (CFDT)

Experts :

M. BRUNAT (Pierre), directeur des activités transports de LAMY S.A.

M. ESPAGNACQ (Jean-Jacques), chargé d'étude et du tourisme à la Société d'exploitation mixte voyageurs de l'agglomération toulousaine.

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME

○○○○○○○○

SECTION DE L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE

- Président de section :** M. Guy EBRARD, Président de la Fédération thermale et climatique française
- Délégué de section :** M. Dominique ALUNNI, Président de l'Institut National de Formation pour l'animation des collectivités
- Secrétariat général :** M. Jean-Luc MICHAUD, Secrétaire général, Directeur des Industries Touristiques
M. Joël BOURQUE, Secrétaire général adjoint
Mme Christinae VERLET, chargée de mission
Melle Anne-Marie BASNIER, Assistante

Membres :

- M. ANCIAUX (Jean-Paul), Président du Comité régional de tourisme de Bourgogne
- M. ANDREOLA (Marc), Fédération nationale de l'industrie hôtelière
- M. ARNIAUD (Max), Premier vice-président du Comité économique et social de Picardie
- M. AUDIFAX (Bertho), Président du Comité régional du tourisme de la Réunion
- M. BAUJARD (Jean), Vice-Président de RENOUEAU
- M. BENTOT (Claude), Directeur AIR INTER, Président directeur général de VISIT FRANCE
- M. BLANC (Jacques), Président du Comité régional de tourisme du Languedoc-Roussillon
- M. BONDUEL (Stéphane), Ancien Sénateur de la Charente Maritime
- M. BONNOT (Yvon), Président du Comité régional du tourisme de Bretagne
- M. BOURDON (Alain), Conseiller technique auprès du président de l'Office de tourisme de Lille
- M. BREMOND (Gérard), Président directeur général de Pierre et Vacances
- M. BUONAVIA (Jean-Michel), Vice-Président de la CGPME
- M. CARRERE (Jean), Maire d'Argelès-sur-Mer
- M. CAZABONNE (Alain), Président du comité régional de tourisme de l'Aquitaine
- M. CAZES (Georges), Président de l'Association française des experts scientifiques du tourisme
- M. COLARDELLE (Michel), directeur de la Caisse nationale des monuments historiques et des sites

- M. DEBARD (Pierre)**, Président directeur général de TOURISTIGNES
- M. DEBAYE (Daniel)**, Directeur du tourisme de la Dordogne
- M. DELAVAUT (Robert)**, Président du Syndicat national de l'hôtellerie de plein air
- M. DEMONCHAUX**, Président délégué voyageurs de la fédération nationale des transports routiers
- M. DILHAC (Robert)**, Administrateur d'ESTEREL
- M. DUPILET (Dominique)**, Député du Nord Pas de Calais
- M. DUPUIS (Jean)**, Union nationale des Associations de Tourisme
- M. EUDLEUR (Jean)**, Président de l'agence régionale de développement du tourisme et des loisirs de Guyane
- M. FAUCHER (Jean)**, Président du BITS et de l'agence nationale pour les chèques vacances
- M. FAURE (Jean)**, Vice-Président de l'association des maires de stations françaises de sports d'hiver
- M. FERAUD (Guylem)**, Président de la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air
- M. FERNIOT (Jean)**, Journaliste
- M. FEUTRE (Alain-Philippe)**, Président de la chambre nationale de la restauration et de l'hôtellerie
- M. FEVE**, SNCF
- M. FEYTE (Gérard)**, Chargé de mission à la direction des industries touristiques
- M. FLANDIN (Paul)**, Président fondateur de la Fédération des parcs naturels de France
- M. FORESTIER (Roger)**, Président de la Fédération française de camping et de caravaning
- M. FOULQUIER (Marcel)**, Président de la Fédération nationale des gîtes ruraux de France
- M. FRANGIALLI (Francesco)**, Secrétaire général adjoint de l'Organisation mondiale du tourisme
- M. GARCIA (René)**, Directeur de l'agence régionale Tourisme et Loisirs de Provence-Côte d'Azur
- M. GAUTHIER (Pierre)**, Président du Syndicat national des restaurateurs, limonadiers et hôteliers
- M. GRANDJEAN (Denis)**, Directeur du Parc national du Mercantour
- M. HARRIS (Jean-Pierre)**, Président délégué du Comité national du fleurissement de la France
- M. HEILMANN (Louis)**, Président de la Fédération nationale des logis et auberges de France
- M. HENRION (François)**, Président de la Fédération française de la montagne et de l'escalade
- M. HERVOUET (Gilles)**, Président du Syndicat national des entreprises de tourisme
- M. HOVASSE (Henri)**, Ingénieur général géographe
- Mme ISAAC-SIBILLE (Bernadette)**, Député, président du groupe de travail parlementaire "Tourisme, enjeu économique, social et culturel"
- M. JANILLAC (Jean-Marc)**, Directeur général de Maison de la France
- M. JOLY (Bernard)**, Président du Comité régional de tourisme de Franche-Comté
- M. JOND (Jacques)**, Président de la FAGIHT
- M. JUVAUX (Christian)**, représentant de la CFDT
- M. LAGARDE (Jean)**, représentant du Comité régional de tourisme de Normandie
- M. LASSALLE (Robert)**, Président de Casinos de France
- M. LEFEBVRE (Michel)**, Président directeur général du Groupe George V

- M. LENGAGNE (Guy)**, Député du Pas de Calais - Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres
- M. LISE (Claude)**, Député de la Martinique
- M. LONGUET (Jacques)**, Président de la Fédération nationale des agents immobiliers
- M. MAGNONE (Guido)**, Ancien Directeur de l'UCPA
- M. MAROSELLI (Jacques)**, Conseiller régional de Franche-Comté
- M. MASSETAT**, Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles
- M. MOLINARI**, Union Nationale des Associations de Tourisme
- M. MONTAGNE (Jacques)**, Président du Comité départemental du tourisme de l'Aude
- M. MORLEVAT (Robert)**, Président honoraire de Tourisme en Espace Rural
- M. NICOLLE (Julien)**, Président du Comité départemental du tourisme de la Manche
- M. NOUAILLE**, Président délégué du Comité régional de tourisme du Limousin
- M. NOULIN (Bernard)**, CGT/FO
- M. PAILLOU (Nelson)**, Président du Comité olympique français
- M. PALENCHE (Jacques)**, Président du Comité régional du tourisme de Champagne-Ardenne
- M. PAQUET (Jean)**, Président de l'assemblée permanente des Chambres de métiers
- M. PARANT (Nicolas)**, Chef de département à la Direction générale de l'Office national des forêts
- M. PERRIN (Jean)**, Président du Syndicat national des Agents de Voyages
- M. PERRON (Jean-Luc)**, Chargé de la mission tourisme et loisirs
- M. PEYOU (Hubert)**, Sénateur - Président du Comité départemental du tourisme des Hautes-Pyrénées
- M. PEYRAFITTE (Jean)**, Sénateur maire de Luchon
- M. PLANQUE (Vincent)**, Inspecteur général honoraire du tourisme
- M. RAYNAUD (Pierre)**, Ancien Directeur du Conservatoire du Littoral
- M. RAYNOUARD (Yves)**, Président du Directoire de la revue Espace UNFOHLM
- M. ROBUCHON (Joël)**, Restaurant Jamin
- M. ROSSI (José)**, Président de l'Agence régionale du tourisme et des loisirs de Corse
- M. ROUFFIGNAT (Jean)**, représentant de la CGT
- Mme SCOATARIU-GOURTAY (Claude-Annie)**, Chef du service des études touristiques
- M. SIMIAND (Jean-Charles)**, Délégué général du syndicat national des téléphériques et téléskis de France
- M. SIMON (Claude)**, Chargé des relations avec les organismes officiels du tourisme - Air-France
- M. SINGER (Yves)**, Secrétaire général - Villages-Vacances-Familles
- M. SOURZAT (Roland)**, Membre du Comité exécutif de la mutualité française
- M. TAILLEFER**, responsable national des activités ski alpin de l'UCPA
- M. THERAIN (Pascal)**, Directeur du Comité régional de tourisme du Nord Pas de Calais
- M. VIDEMENT**, Vice-Président de la Chambre de commerce et d'industrie de St. Malo.
- M. VIGUIE (Jean-Jacques)**, Président délégué du Comité régional de tourisme des Pays de la Loire
- M. VIOLET (Paul)**, Président délégué du Comité régional du tourisme de l'Île de France.

