

► Le Safaribus



A l'aventure !



prototypes successifs de Safaribus qu'il a construit, un cahier des charges très précis nécessaire au développement industriel du véhicule. Exemple d'évolution entre les deux générations de Safaribus, la cuisine : située au fond du car dans les premiers, elle a disparu dans l'actuel au profit d'un hayon élévateur. « Cuisiner pour dix personnes dans une kitchenette, se justifie Alain Piatek, était illusoire ».

L'intérieur est aménagé avec des coffres à bagages fermant à clef : « Dans un véhicule tout terrain, les passagers ne doivent pas se lever, il leur faut donc leurs affaires à portée de main, explique le responsable. Il faut aussi leur ménager un espace privé. » Des liseuses, la climatisation et le chauffage, le double vitrage, un système d'insonorisation, le

Le Safaribus, un camion-car très polyvalent, est le bébé d'Alain Piatek, un homme d'expérience dans le monde de l'assistance technique d'événements sportifs et médiatiques.

Base-vie pour des ingénieurs très isolés, plateau télé dans des lieux escarpés, PC de rallyes, véhicule d'animation marketing sur les plages... autant d'utilisations différentes du Safaribus. Alain Piatek, son concepteur et constructeur, veut en développer une autre : le transport de touristes dans des conditions extrêmes.

ou même à la journée ». Aujourd'hui, Alain Piatek dispose d'un véhicule opérationnel et commercialisable qu'il veut fabriquer désormais industriellement. Depuis 1990, date à laquelle remonte l'idée du Safaribus, c'était lui qui en assurait la construction !

Convivial et original

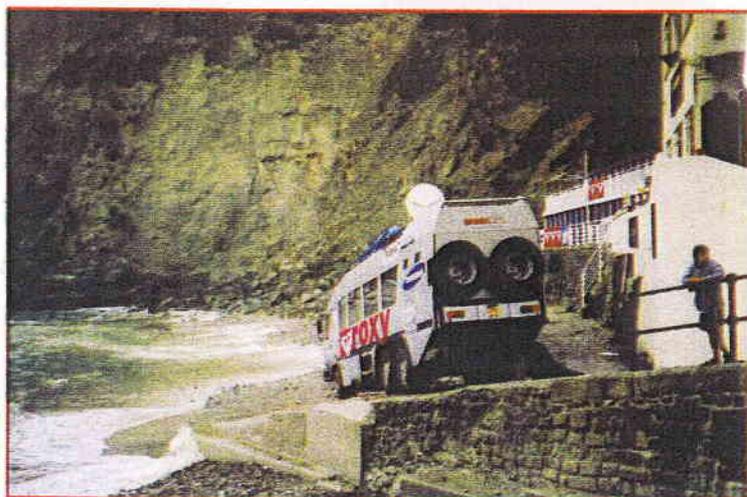
« Dans le Safaribus, on peut embarquer des passagers pour une semaine,

Une activité pour le moins prenante, mais aussi efficace : Alain Piatek a ainsi pu établir, grâce aux deux

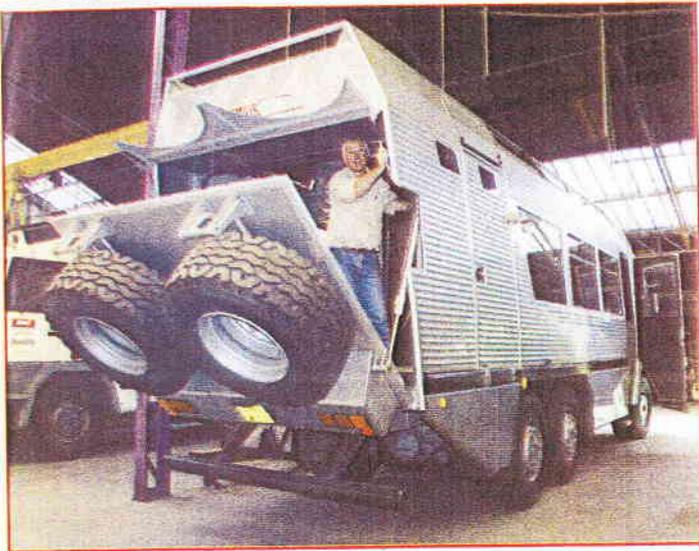
Un design réussi... qui intègre toutes les spécificités du cahier des charges.

En savoir plus

Tél. : 06 07 54 20 50
www.safaribus.com



Photos X D.R.



Si le haut est plus étroit que le bas, c'est avant tout pour que les branches des arbres des forêts glissent sur sa carrosserie.

téléphone satellite et le GPS bien sûr... équipent également le Safaribus. Reste que cet aménagement peut être transformé, car le Safaribus se veut très modulable.

Maxi gabarit

Côté mécanique, le Safaribus est aujourd'hui

proposé avec un châssis de camion « de n'importe quelle marque », précise Alain Piatek, même si Tatra remporte les suffrages. Fourni avec un moteur V8 de 350 ch à refroidissement par air et équipé de pneumatiques 445 R 22.5 tubeless, il consomme 30 l/100 km sur route et

dispose d'une autonomie de 1 500 à 2 000 km pour le carburant. Sa vitesse maximale est de 110 km/h. Le Safaribus - long de 10,50 m, haut de 3,70 m et large de 2,50 m - pèse, à vide, 16 500 kg. Avec son arceau de sécurité intégré et sa barre anti-encastrement... le

Safaribus est aussi sûr qu'écologique : son caisson en acier inoxydable est recyclable... sans compter que dix voitures 4x4 sont autrement plus polluantes qu'un car ! Avis aux convaincus : le Safaribus est prêt à l'emploi !

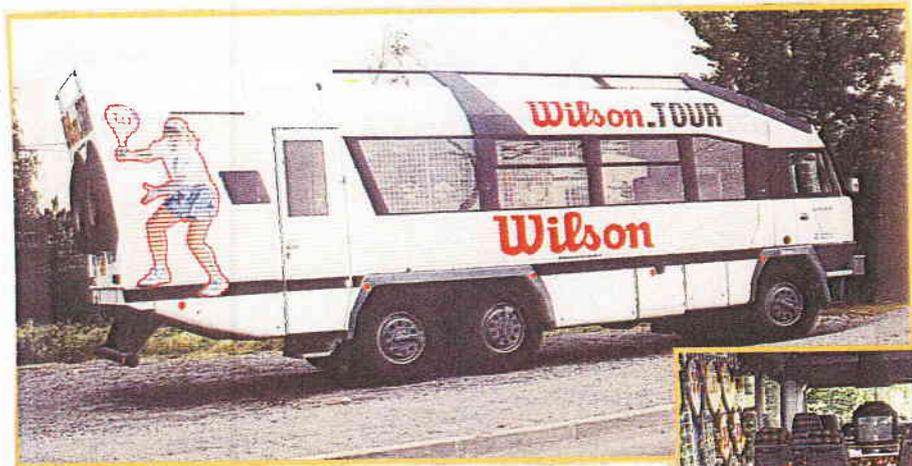
Karin FILHOULAUD

Il a parcouru le Maroc pour accompagner un raid de 4L et une bonne partie de l'Afrique par le biais du Paris-Dakar.



VEHICULE pour :

- Show-Room,
- Publicité,
- P.C. course,
- Expéditions scientifiques,
- Safari,



- Télévision,
- Tourisme,
- Prospection minière,
- Rallye-Raid,
-

ALAIN PIATEK, 52 ANS

« Le Dakar ne correspond plus à mes attentes »

Aujourd'hui organisateur d'aventures en « safaribus », Alain Piatek a longtemps couru sur le Dakar en moto, 4x4 et camion, notamment en tant que préparateur. Son regard sur cette course mythique s'est peu à peu teinté de désenchantement, mais il y a puisé un amour de l'Afrique et des voyages au long cours. Histoire.

« **M**on âge ? » Alain Piatek doit un peu réfléchir avant de lâcher « 52 ans ». Ce n'est pas de la pudeur : « *Quand on a une vie un peu hors norme, comme moi, le temps ne compte pas. Les moments forts font oublier tout le reste. Je vis des événements si marqués que je l'impression de les avoir vécus hier* ». Electricien à l'origine, Alain ne tarde pas à monter sa boîte, à 20 ans... Un esprit d'entreprise qui ne se démentira pas, vous allez voir.

Un père ouvrier dont les parents polonais étaient venus chercher du travail en France, une mère issue de la bourgeoisie et qui avait pour parrain un président de la République française... Profil atypique pour un parcours non moins étonnant.

Dès son premier Dakar à moto, en 1979, répondant à l'appel de Thierry Sabine, Alain mord à l'aventure et décide de changer de vie, à 27 ans. « *Je n'avais jamais couru en tout-terrain ni mis les pieds dans un désert, mais je suis parti à la débrouille. Ça m'a coûté 10 000 F... Pour le reste, il fallait se débrouiller : dattes et sardines pendant 10 jours, surtout en Algérie. Plutôt qu'une compétition, c'était une expédition !* ».

Très vite, il se dit que ce type de rallye encore un peu sauvage va nécessiter une certaine organisation, et que lui pourrait bien faire son beurre dans ce domaine. La suite lui donne raison : parti de 70 voitures et 70 motos, le rallye grandit très vite. La mayonnaise prend bien... L'année suivante,

on demande à Alain de courir en pick-up Toyota, avec 500 kg de charge, pour venir en aide aux motos. Puis, en 1983, 84 et 85, il part en Pinzgauer 6x6, qui permet d'embarquer jusqu'à 1 t.

C'est alors qu'Alain tombe par hasard sur un camion doté de la même technologie, un Tatra. En attendant l'autorisation de l'usine, il se procure un concurrent : un Liaz... Entretemps, le Dakar a généré un « business » de rallyes (croisière verte, Touquet, Tunisie, Maroc...), et à chaque fois Alain fournit un service d'assistance et de logisticien, avec des véhicules préparés par ses soins. Exit la boîte d'électricité !

La Guerre du Golfe donne un coup d'arrêt aux rallyes. Le Paris-Pékin est annulé, le Dakar est mis en difficulté et les prestataires prennent conscience qu'il existe un réel risque... L'organisation passe dans les mains du groupe Amaury et Alain n'y trouve plus de plaisir : « *A partir de ce moment-là, le Dakar est devenu un support de média avant tout* ». Il arrête son activité de préparation de véhicules.

Aujourd'hui, fort de son expérience de baroudeur et ayant traversé des coins du monde fabuleux, il s'est ouvert à d'autres marchés, d'autres besoins : régle télé, tourisme dans des endroits difficiles... Une autre façon de vivre le voyage ! – MF

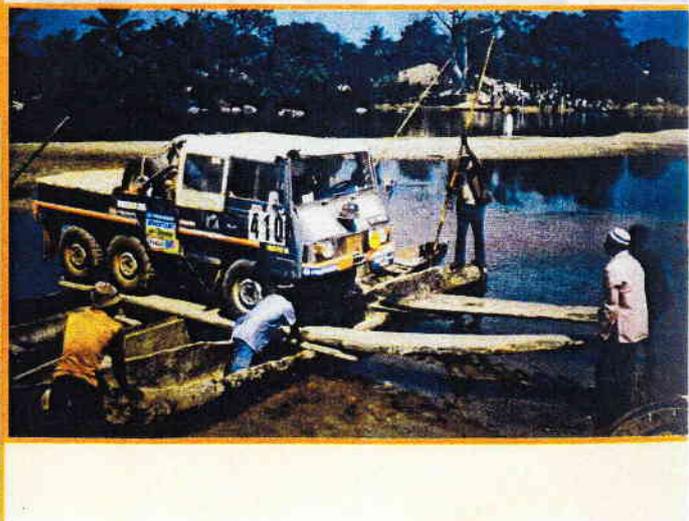
REVUE
DE
PRESSE

Janvier
2008



En 87, quatre heures seront nécessaires à Alain Piatek (ci-dessus) pour sortir son Tatra d'assistance Toyota d'un banc de fech-fech.

Son premier Dakar en camion, il l'a fait sur un « Pinz » en 83. Après, il prendra goût aux Tatra.



SONOVISION

EXCLUSIF
DE
PRESSE



A la fin de la journée, les gros cars régie 6x6 rejoignent la base

Réaliser une émission dans des conditions de tournage aussi difficiles a demandé, de la part de Visual TV, une préparation en amont de taille. Il a fallu prévoir la conception des mobiles de manière détaillée. Visual a loué ses camions auprès de la société APARR (Alain Piatek Assistance Rallyes Raid). Chaque camion Tatra développe 230 CV, ce sont des 6 x 6, roulant en mode 4 x 4 permanent à l'arrière. Le petit car pèse trois tonnes alors que le plus gros frôlait les vingt tonnes. A chacun des cars régie, était attelée une remorque sur laquelle étaient placés deux groupes électrogènes (l'un pour la climatisation, l'autre pour la technique) et les tourets des câbles vidéo reliés aux caméras sur les différents sites de tournage.

Tous les pilotes qui ont un jour ou l'autre traversé des étendues de sable le savent. Pour éviter de s'ensabler, il faut parfois dégonfler ses pneus. Les ingénieurs tchèques de Tatra ont pensé à tout, puisque le modèle Safari Bus dispose d'un système permettant de dégonfler et regonfler les pneus depuis la cabine. Alain Piatek fut le premier à importer en France des camions Tatra, à découvrir leur potentiel et leur technologie si différents des autres camions 4 x 4. La société APARR a fourni beaucoup de camions d'assistance sur de nombreux rallyes dont, bien évidemment, le Paris-Dakar. Dany Porcher, l'un des pilotes des « Forges du désert », a sillonné le globe et ses déserts. Il a, entre autres, participé à dix-huit rallyes Paris-Dakar en tant que voiture-balai. Le Safari Bus dispose d'un moteur V10 fonctionnant avec un refroidissement par air et des suspensions également à air. Ces suspensions sont adaptables en fonction de la charge. Elles offrent un confort sans égal aux équipes techniques.

EXCLUSIF

Les forges du désert

M 3937 - 4:



PR
le film
TEC
réduct
TV & M
COM
SIGGRAP
BANC
Plus UZ-
Toshiba I



Tourisme & BUSINESS

REVUE
PRESSE
SOMMAIRE

Stratégies

- Go Voyages prépare son entrée en Boursep. 2
- Après les appartements, les croisières en temps partagé....p. 3

Entretiens

- Hervé Gourio, président de Carlson Wagonlit « *De grands bouleversements sont encore à venir dans la distribution* »p. 4-5
- Peter Long, CEO de First Choice : « *Notre consolidation en Europe passe par l'acquisition d'opérateurs spécialistes* »p. 6-7

Tendances

- Le marché américain des voyages sur Internet achève sa consolidationp. 8

Finances-Bourse

- Amadeus s'efforce de remonter la pente boursière..p. 10

Nouveau : l'info à la carte

Les lecteurs de *Tourisme & Business* peuvent désormais nous adresser leurs questions et demandes d'informations par mel à l'adresse suivante : tbservices@lesechos.fr, en indiquant leur numéro d'abonnés. Réponse, si possible, dans les 48 heures. Il est également possible de consulter les archives de *Tourisme & Business* sur Internet : <http://lettres.lesechos.fr>

Edito

La « customization », avenir du tourisme de masse

Selon la doctrine en vigueur de nos jours, le développement du tourisme européen passe essentiellement par l'industrialisation de la production, qui consiste à augmenter l'offre, tout en baissant les prix des voyages, afin de développer la consommation. Ce modèle de développement sous-tend le processus de consolidation en cours en Europe. Il est à la base du succès des grands groupes allemands, qui comptent bien appliquer leur recette aux marchés touristiquement sous-développés d'Europe du Sud, comme la France. Certains voyagistes français leur ont déjà emboîté le pas avec succès, comme Nouvelles Frontières et Marmara-Etapes Nouvelles.

Pourtant, derrière le triomphe apparent de la production de masse, apparaissent les signes avant-coureurs d'une double évolution de la consommation et de la production, opposée au schéma actuel. Le premier indice de cette évolution est perceptible à travers la mévente des forfaits sur les marchés britannique et allemand. En Grande-Bretagne, le phénomène est tel que les grands voyagistes ont déjà commencé à solder leurs forfaits de l'été 2001. Airtours, Thomson et First Choice offrent des réductions de 25% sur les départs de juillet, sur les destinations-phares du tourisme de masse britannique que sont l'Espagne, la Grèce, la Crète... En revanche, les productions plus personnalisées et les voyages à la carte ont le vent en poupe.

Cette évolution de la clientèle, d'une consommation de masse vers une demande plus personnalisée, a déjà trouvé ses théoriciens. Aux Etats-Unis, patrie de la production industrielle et de la consommation de masse, la prestigieuse revue *Harvard Business Review* a consacré plusieurs articles à l'avènement de la « customization de masse », illustrée notamment par la réussite de Dell Computer. Cet assembleur d'ordinateurs a bâti son succès sur la possibilité offerte au client de composer lui-même son ordinateur, à partir d'éléments standardisés ; chaque client ayant ainsi le sentiment d'acquiescer un produit unique. Depuis, cette « customization de masse » s'est répandue dans tous les secteurs de l'industrie, en parallèle avec la diffusion de l'e-commerce. Grâce à Internet, les consommateurs américains peuvent ainsi commander des chaussures, des vêtements, des disques, des voitures, personnalisées. Selon ses promoteurs, la « customization de masse » n'est pas une mode passagère, mais bien un tournant inévitable pour l'économie, qui s'imposera à tous les secteurs, y compris au tourisme.

Appliquée au tourisme, la « customization de masse » se traduirait, à la longue, par le déclin de la production de masse, au profit des voyages en kit sur Internet. Expedia et Travelocity, et tous les acteurs du e-tourisme seraient dans le sens de l'histoire. En revanche, les grands voyagistes européens, qui ne voudraient pas ou ne pourraient passer de la production de masse à la customization de masse, iraient droit dans le mur. ■

Les déserts : un tiers de la Terre

Immenses et hostiles, les déserts exercent néanmoins sur les hommes une profonde fascination. La superficie totale de ces régions arides est d'environ 25 millions de kilomètres carrés, soit un tiers de la surface du globe. Voici les principales régions, caractérisées par une pluviométrie inférieure à 100 mm/an.

VENREDI *Compteur* 8,25
Sables brûlants

Amérique du Nord

① La Vallée de la mort (Nevada), le désert Mojave et le désert de Sonora sont situés dans le sud-ouest des États-Unis et le nord du Mexique. Ils alternent avec des steppes et couvrent plus de 1 million de km².

Amérique du Sud

② L'Atacama, situé sur la côte du Chili, doté d'une superficie de 180 000 km², est le désert le plus sec de la planète, recueillant moins de 12 mm de pluie par an.

③ Le désert de Patagonie s'étend sur une grande partie de l'Argentine et à l'extrémité méridionale du Chili, représentant une surface totale de 900 000 km².

Afrique

④ Le Sahara est le plus grand désert du monde, avec une superficie de 8,5 millions de km². Situé au nord de l'Afrique, il s'étend d'ouest en est, de l'Atlantique à la mer Rouge. Son point culminant est le mont Emi Koussi, au Tchad : 3 415 mètres. Les nomades sont principalement

arabophones (les Maures) puis Touareg, dits « hommes bleus », et Bédouins.

⑤ Le Namib, au sud-ouest du continent africain, est le plus vieux désert du monde. Sa superficie n'excède guère les 140 000 km². Les nomades sont les Himbas.

⑥ Le Kalahari, à la fois steppe et désert, situé au cœur du sous-continent africain, couvre la plus grande partie du Botswana, le nord de l'Afrique du Sud et les deux tiers de la Nami-

bie, avec une superficie de 1,2 million de km². Ses habitants sont les Kalahris et les Bochimans.

Asie

⑦ Le Néfoud et le Rub'al Khali occupent la plus grande partie de la péninsule Arabique avec, respectivement, 120 000 km² et 300 000 km². L'essentiel du Rub'al Khali, situé en Arabie Saoudite, est fermé aux non-croyants.

⑧ Le Karakoum, désert de sable noir de 270 000 km², couvre 80% du Turkménistan. Pas très loin, le Kyzylkoum, un désert de sable rouge de 230 000 km², couvre une partie du Kazakhstan et le nord de l'Ouzbékistan.

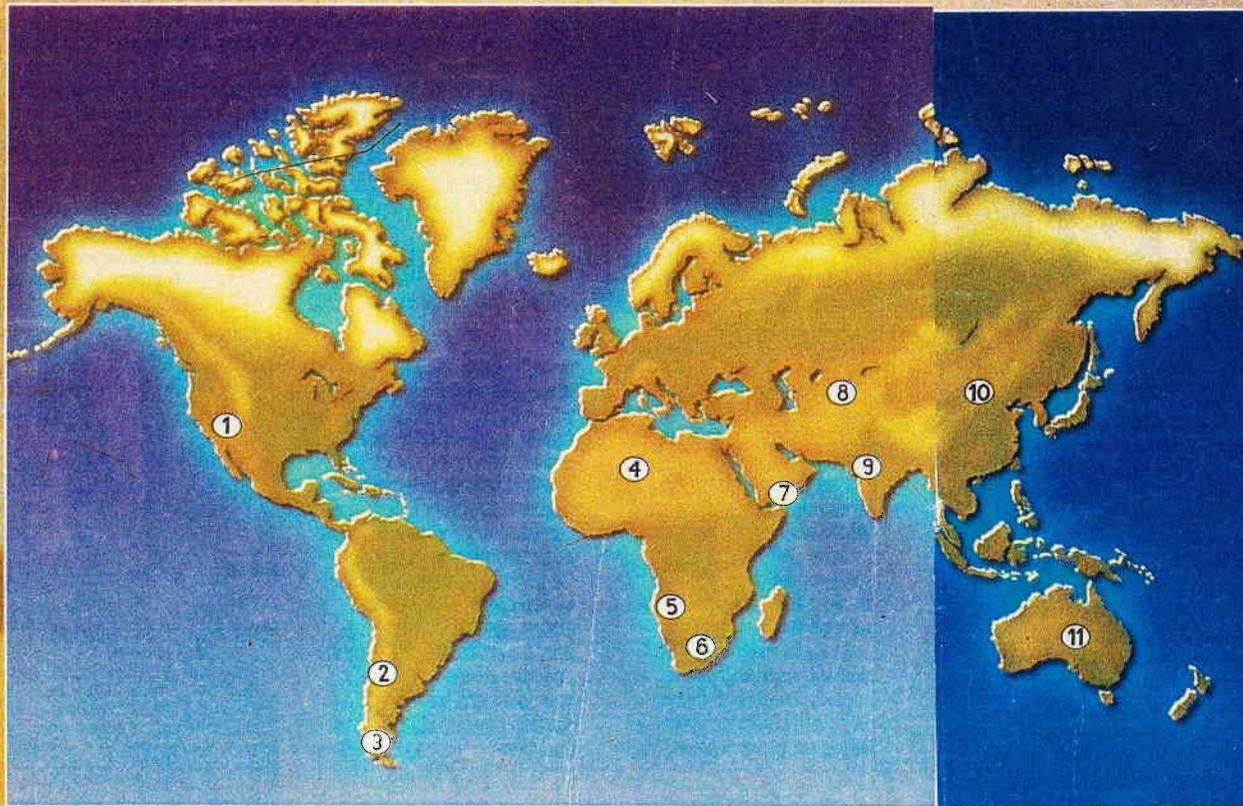
⑨ Le désert de Thar occupe une partie du Pakistan et de l'Inde sur 260 000 km². Ses nomades sont les Rajputs.

⑩ Le désert de Gobi, plus à l'est, traverse la Chine et la Mongolie sur une superficie de 1 million de km². Le Takla-Makan, son voisin, atteint 320 000 km².

Australie

⑪ Le Grand désert de sable, le désert de Gibson et le désert Victoria se succèdent du nord au sud en Australie occidentale, et couvrent 1,9 million de km². Ils sont principalement peuplés d'Aborigènes.

Franck-E. Confino



© Photos - Image Bank

