



## **QUI ACHETE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN EUROPE?**

*Pierre SELOSSE - Jean Marie GUGENHEIM*

Le secteur des transports est un secteur qui évolue très rapidement : les opérations de désengagement ou au contraire les opérations de rachat, de prise de contrôle se multiplient.

Les intervenants que l'on rencontre habituellement, les actionnaires de référence, pour employer un terme à la mode, ou autrement dit les actionnaires qui disposent d'un pouvoir d'influence prépondérant au sein des entreprises de transport changent.

A ce titre, on peut distinguer plusieurs évolutions entre :

- Financier ou industriel
- Actionnariat familial ou appartenance à un groupe
- Chargeur ou Société de services
- Nationaux ou Etrangers
- Public ou privé

### ***L'intérêt marqué des financiers***

Le secteur des transports semble attirer de façon croissante les financiers. En sont témoins dans le seul cas français :

.les tours de table constitués respectivement par Vincent Bolloré au moment du rachat de la SCAC et de la société "Rhin Rhône" et par Alain Mallard, dans le cadre de ses sociétés "Novalliance" et "Stockalliance".

.l'intérêt porté par de nombreuses sociétés de capital risque aux sociétés de transport comme : le récent rachat des entreprises de transport frigorifiques comme "Meledo" par la société "Friedland Finance",

ou encore (pour prendre un exemple étranger) la prise de participation du groupe "de Benedetti" dans la société italienne "Merzario".

Cette présence semble pouvoir s'expliquer pour une double raison :

.le secteur des transports se restructure, les opérations d'acquisitions se multiplient, par là même s'offrent des perspectives de plus values sur titres dans le cadre d'opérations de simple portage ;

.les entreprises de transports sont souvent restées familiales ou en tout cas fortement marquées par un actionnariat composé de personnes physiques. Pour faire face à leurs besoins nouveaux, elles doivent faire appel à des financements extérieurs.

### **Actionnariat familial ou appartenance à des groupes**

Les besoins nouveaux, en terme financier, induits par la stratégie que doivent conduire les sociétés de transport les obligent souvent à s'adosser à des groupes qui disposent de capacités financières importantes.

Ces rapprochements ont eu pour effet de réduire le caractère familial qui caractérisait souvent l'actionnariat des sociétés de transport.

Les exemples de ce type abondent en Europe :

.En Suisse, M. Klaus Michael Kühne a ouvert le capital de ses sociétés de transport au groupe diversifié britannique LONRHO.

.En Italie, la famille Belloni, qui avait héritée de l'entreprise Merzario, a dû ouvrir son capital à la famille Mantovani, avant de céder une partie importante de son activité à la CMB (Compagnie Maritime Belge).

.En France, les familles Mory et Masset ont réduit leur participation au sein du groupe Mory.

Et de la même manière, les entreprises familiales Dubois et Gondrand se sont ouvertes à des prises de participations extérieures (respectivement Delmas Vieljeux et SCAC).

### **Dans quel type de groupes s'intègrent les entreprises de transport en Europe ?**

Par delà les financiers qui ne réalisent souvent que des portages temporaires, les entreprises de transport s'ancrent dans des "groupes" de nature très différentes selon les Etats européens que l'on examine.

Il semble que l'on puisse distinguer deux cas extrêmes :

1. En RFA, on relève la constitution de grands groupes de transport autour de certains chargeurs importants :

.C'est le cas du groupe "VEBA - Stinnes" (qui emploie plus de 84 000 personnes, réalise un CA de 44 milliards de DM - dans les secteurs de l'énergie électrique, de la chimie, du négoce de pétrole, de minerais et de métaux) et contrôle les groupes de transport "Rhénus" (terrestre), "Ahlers", "Hapag Lloyd" (armement maritime) et possède une participation dans "Schenker" (terrestre).

.C'est aussi le cas du groupe THYSSEN qui vient de regrouper sa branche transport de marchandises, "Thyssen Handelsunion AG" avec la filiale transport du groupe Haniel, "Haniel Spedition GmbH", constituant une entité réalisant un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards de DM.

Cette spécificité allemande semble pouvoir en partie s'expliquer par les pratiques professionnelles germaniques, qui s'appuient sur la notion de vente "produit rendu", alors qu'en France les ventes se font généralement "sortie d'usine". Ce qui conduit souvent les entreprises industrielles allemandes à se déplacer dans leur recherche de nouveaux marchés avec leur transporteur et, par conséquent, à intégrer la problématique du transporteur dans leur propre stratégie.

2. En Grande Bretagne, il semble qu'il se constitue des groupes diversifiés dont le point commun s'articule autour de la notion de "services aux entreprises".

.C'est le cas du groupe "BET" qui contrôle la société "UTI", "United Transport International" et qui développe, parallèlement au transport, une activité de location de matériel de chantier ou d'atelier, de nettoyage de locaux industriels et publics, de gardiennage et de sécurité, de travail temporaire....

.C'est aussi le cas du groupe P&O, qui à côté, de son activité d'armateur (P&OCL), de son activité de transporteur terrestre ("Ferry-master", "Pandoro"...), propose aussi des services de gardiennage et de sécurité, des services d'organisations d'expositions, de restauration collective, de location de vêtements de travail, de vente de distributeurs automatiques...

.C'est même le cas du transitaire «LEP» qui par delà le transport, a racheté une société spécialisée en matière de mise au point de systèmes de sécurité électronique essentiellement aux services des entreprises.

Cette spécificité de l'approche britannique ne doit malgré tout pas être généralisée : le 1er groupe de transport du Royaume Uni, "NFC" se concentre sur sa seule activité transport, le 2ème, "Wincanton Group" est lui, adossé à un grand chargeur qui est spécialisé en matière agro-alimentaire : "Unigate".

### **Qui rachète des entreprises européennes ?**

On peut aussi chercher à mettre en évidence des phases dans ces mouvements de restructuration. Ainsi, les années 1960, 1970 ont été marquées par la multiplication des rachats de sociétés opérés dans le cadre national :

.on peut citer à cet égard la constitution rapide de son réseau national par Mory qui rachète : en 1960, Transport Terrestre et Maritime - en 1965, Transport de l'Ouest Européen, Successeurs de Philippe Rey - en 1972, Transports Bérard - en 1973, Transport Laforest - en 1975, Transports Bijot - en 1978, Brivin...

.on pourrait aussi citer la constitution des "réseaux d'associés", particulièrement importants en France : "France Etoile", "France Express", ou en RFA : "DPD".

Les années 1980 sont, elles, marquées par les rachats de sociétés dans le cadre européen. Ainsi pour ne citer que les opérations les plus importantes, relevons :

.le rachat du grand transitaire allemand "Hermann Ludwig" par le groupe français Calberson.

.la prise de participation du transitaire allemand (ou suisse si l'on considère le statut de la société de tête de groupe) Kühne et Nagel chez le grand transporteur italien Domenicheli (1 400 salariés et 1 000 véhicules).

.le rachat par le groupe britannique "P&O", du groupe allemand "Rhenania" (450 véhicules + péniches) et du groupe néerlandais "Langen" (600 véhicules citernes...)

.le rachat par l'armateur néerlandais Nedlloyd des groupes allemands "Union Transport" (2 900 salariés) et "Andreas Christ" (400 salariés), du groupe suisse "Oeschger" (450 salariés), de la société espagnole Fernando Roque (180 salariés)

.la reprise de "Sanara" par le groupe italien "Tripcovitch".

Si les rachats inter-européens ne sont pas exclusifs de la poursuite d'opérations purement nationales (Delmas prenant une participation chez Dubois, SCAC chez Gondrand, constitution du groupe Stockalliance..), il semble que les prises de participation transfrontalières deviennent prédominantes.

Dans cette multiplication de rachats étrangers, les entreprises non européennes occupent une place négligeable. A la seule exception notable du secteur particulier de la messagerie express internationale qui s'est traduite par la multiplication d'opérations de rachat opérées par les "integrators" :

."Federal Express" rachetant les sociétés de messagerie britanniques "Winchmore Developments Ltd" et "Home Delivery Services Ltd", la société allemande "Elbe Klaus", l'entreprise néerlandaise "Transport Group Alvracht"...

."TNT" rachetant l'entreprise de messagerie italienne «Traco», la compagnie néerlandaise «XP Parcel», l'entreprise de transport express espagnole «Unitrans», l'entreprise allemande «Air de Cologne» (desservant la Scandinavie).....

.UPS prenant une participation majoritaire chez le transitaire aérien français TTA...

### ***L'ouverture au privé des entreprises nationalisées de transport routiers de marchandises***

La plupart des pays européens disposaient d'entreprises nationalisées de transport routier de marchandises qui avaient généralement été rachetées puis développées par les Sociétés Nationales de Chemin de Fer.

La plupart de ces sociétés ont vu leur capital ouvert au secteur privé ; cela a été en particulier le cas :

.de la société britannique "NFC" qui a fait l'objet d'un RES en 1982 et qui dispose aujourd'hui d'un actionnariat majoritairement représenté par son personnel.

.du plus grand opérateur de messagerie des Pays Bas, la société "Van Gend and Loos" qui a été vendue en 1986 et a été rachetée par le grand amateur néerlandais NEDLLOYD.

.de la société "Schenker" en RFA, dont le capital vient d'être ouvert au groupe allemand Veba-Stinnes, qui détient d'ailleurs déjà d'autres intérêts dans les transports, et qui a dû limiter le montant de sa prise de participation à 22,5% pour ne pas se heurter à l'opposition de l'office allemand des Cartels.

.de la société SCETA en France enfin, qui a la particularité d'avoir accueilli de longue date des actionnaires privés dans son capital, mais de façon très minoritaire (essentiellement AGF : 10%) et qui affiche une volonté d'accroître la part de ses actionnaires privés en rentrant d'ici 2 ans sur le second marché de la bourse de Paris, la SNCF restant actionnaire majoritaire. Ce qui a déjà été fait pour sa plus importante filiale, Calberson.

Si cette description n'est certainement pas exhaustive, elle a surtout pour but de rassembler ce qui nous paraît être les tendances principales de l'évolution actuelle des plus grands groupes européens. L'observation de ces évolutions nous apparaît comme un préalable à la bonne compréhension de la stratégie de ces acteurs prédominants. ■