

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Arche de La Défense 92055 PARIS LA DEFENSE Cedex 04 -Tél. : 40 81 21 22

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE & STATISTIQUE DES TRANSPORTS

55 rue Brillat Savarin - 75013 PARIS - Tél. : 45 89 89 27

STRATEGIE DES GRANDS GROUPES FRANCAIS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Etude réalisée par : Jean Marie GUGENHEIM (TER)
Pierre SELOSSE (OEST)

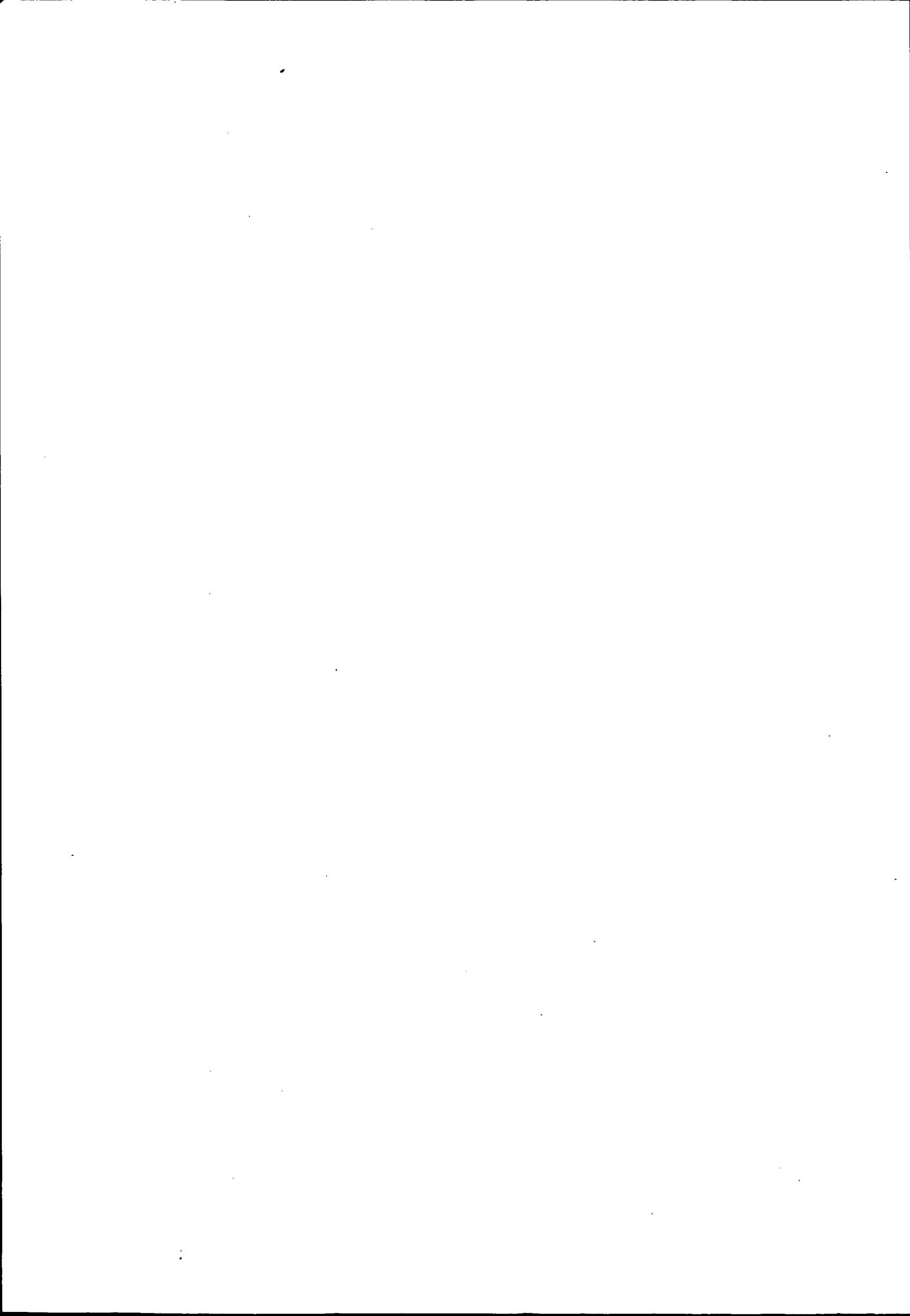
avec la collaboration de : Patrick LABIA (DTT)

Mai 1991



T.E.R.

**Transports Etudes Recherches
8 rue de Richelieu
75001 PARIS
Tel. 42 96 88 29**



SOMMAIRE

SYNTHESE	5
INTRODUCTION : Une modification complète de l'offre de transport	5
CARACTERISATION DES GROUPES	7
Effectifs	7
Parc géré	8
Chiffre d'affaires géré	9
Rentabilité	10
STRATEGIE DES GROUPES	11
Actionnariat	11
Disparition des grands groupes multi-régionaux au profit des nationaux	11
Logique de clientèle contre logique de métier	12
Fin de la spécialisation, de la distinction des groupes interurbains et urbains	13
Une stratégie d'effet de taille	14
Faible européenisation	16
Peu de développement des activités touristiques	16
CONCLUSION : Un pari sur le retournement du marché	17
FICHES DE PRESENTATION DES GRANDS GROUPES	21
ETUDES MONOGRAPHIQUES DES GRANDS GROUPES	35
CARIANE	37
C.G.E.A.	55
S.P.I.T.	81
TRANSDEV	99
VERNEY	125
VIA - G.T.I.	149

TER

INTRODUCTION : Une modification complète de l'offre de transport

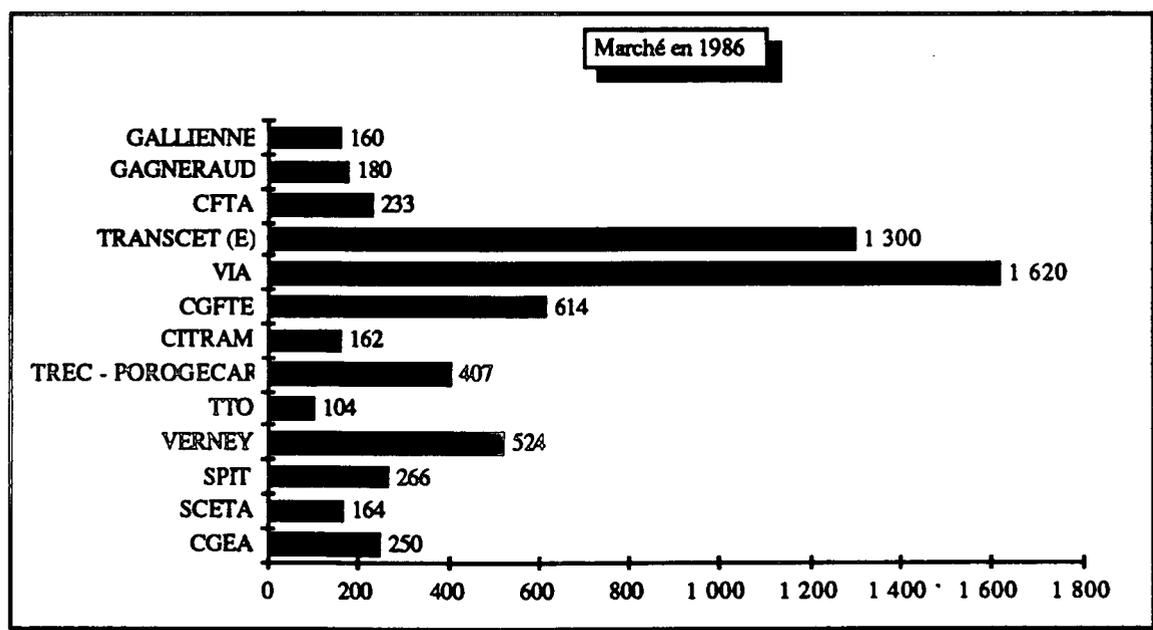
Au cours des 5 dernières années (de 1987 à 1991), le marché des transports collectifs de voyageurs s'est caractérisé par un mouvement de concentration accélérée qui s'est traduit par la constitution de grands groupes de transport à caractère privé.

Ainsi, au début de 1987, le marché des transports de voyageurs se caractérisait par l'existence de nombreux groupes de taille moyenne :

milliers Frs	Chiffre d'affaires transport
CGEA	250
SCETA - STV + STRV	164
SPIT - CPTA - CTCN	266
VERNEY	524
TTO - DROUIN	104
TREC - PROGEMAR	407
CITRAM	162
CGFTE	614
VIA GTI*	1 620
TRANSCET (Estimation)	1 300
CFTA	233
GAGNERAUD	180
GALLIENNE	160

* comptabilisation particulière des réseaux gérés

Il y avait en France, à cette époque, plus de 13 groupes dont le chiffre d'affaires "transport de voyageurs" dépassait 100 millions de Frs.



4 ans plus tard, on constate que le paysage s'est profondément transformé :

7 groupes ont perdu leur indépendance.

4 se sont renforcés :

.TRANSCET rachetant TREC-PROGEMAR

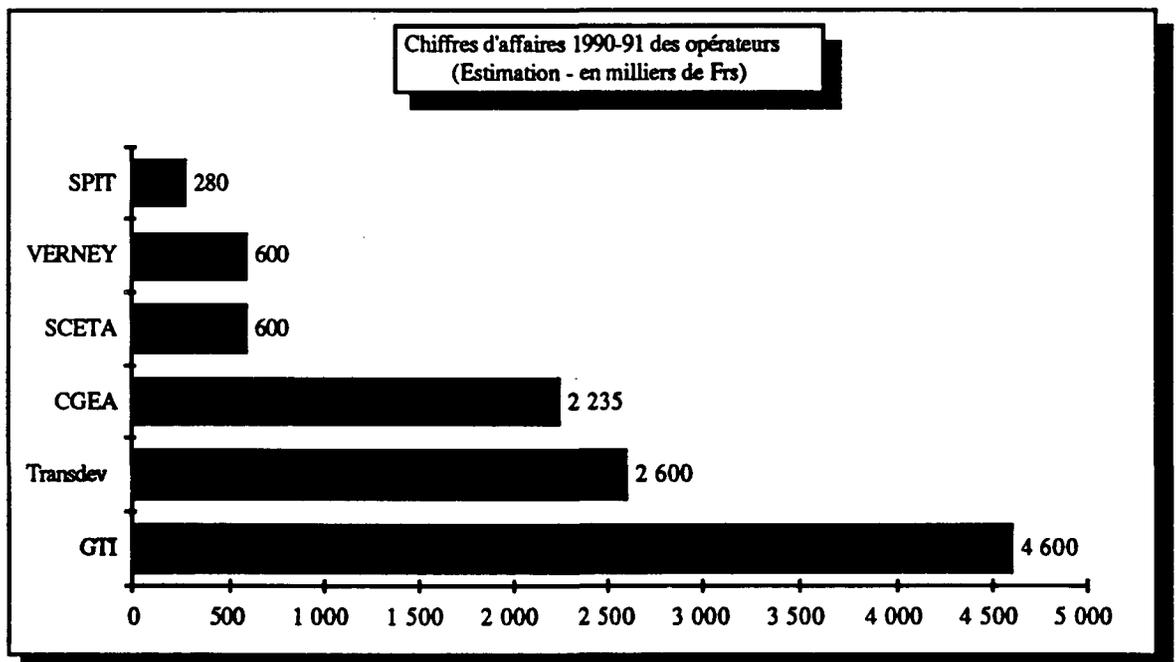
.CGEA rachetant CGFTE, CFTA, Gallienne et Gagneraud

.VIA GTI rachetant CITRAM

.SCETA prenant le contrôle de TTO

un, la SPIT s'est en grande partie retirée du marché des transports.

milliers Frs	Chiffre d'affaires transport	1989	estimé 90/91
CGEA		1 368	2 235
SCETA - STV + STRV		566	600
SPIT - CPTA - CTCN		280	280
VERNEY		620	600
VIA GTI		3 430	4 600
TRANSCET - PROGECAR		2 591	2 600



Ce constat nous conduit à

.nous interroger sur la caractérisation des 5 grands groupes nationaux qui se sont constitués,

.analyser la stratégie qu'ils suivent,

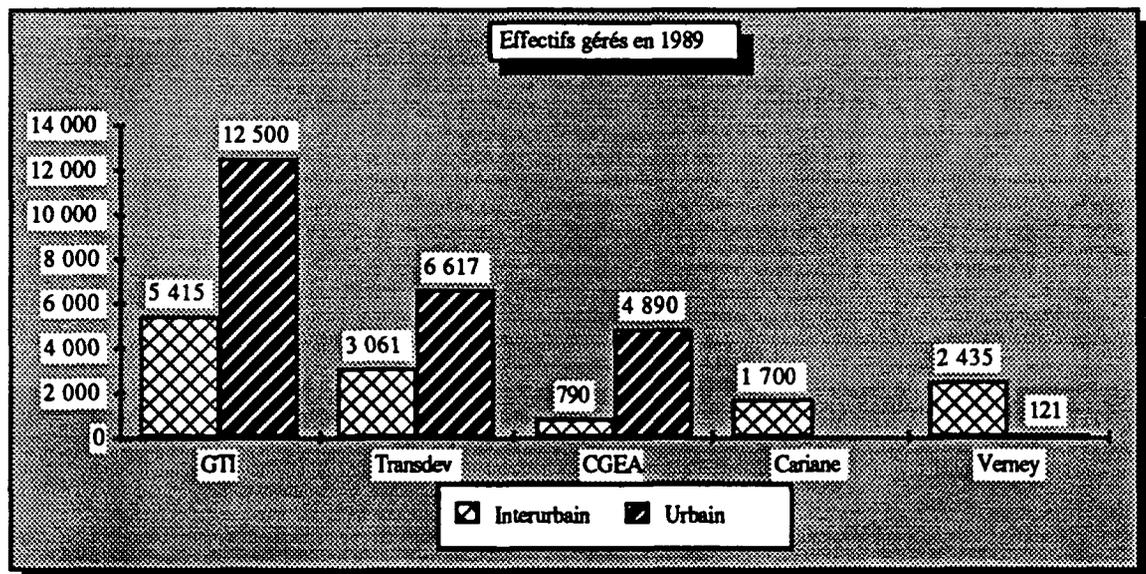
.mesurer l'impact de ce mouvement de restructuration sur le marché.

1. CARACTERISATION DES GROUPES :

1.1. Effectifs

Si on examine les grands groupes de transport de voyageurs, on relève qu'ils emploient tous plus de 1 000 salariés.

	VIA GTI	TRANSDEV	CGEA	CARIANE	VERNEY	pm RATP
Interurbain	5 415	3 061	790	1 700	2 556	
Urbain	12 500	6 617	4 890	-	-	38 172
Autres			550			
Total	17 915	9 678	6 230	1 700	2 556	38 172



On relève l'importance de 3 groupes : GTI, Transdev et CGEA dont les effectifs dépassent 5 000 salariés. GTI emploie des effectifs nettement plus importants que ces concurrents car elle exploite au travers Transexel des réseaux urbains employant plusieurs milliers d'agents comme celui de Lyon (3 200 salariés) ou celui de Lille....

La taille de ces groupes reste malgré tout modeste, comparée à celle de la SNCF (206 000 agents), ou de la RATP (38 172 salariés).

D'autre part un réseau indépendant comme celui de la Régie des Transports de Marseille emploie à lui seul 2 795 salariés.

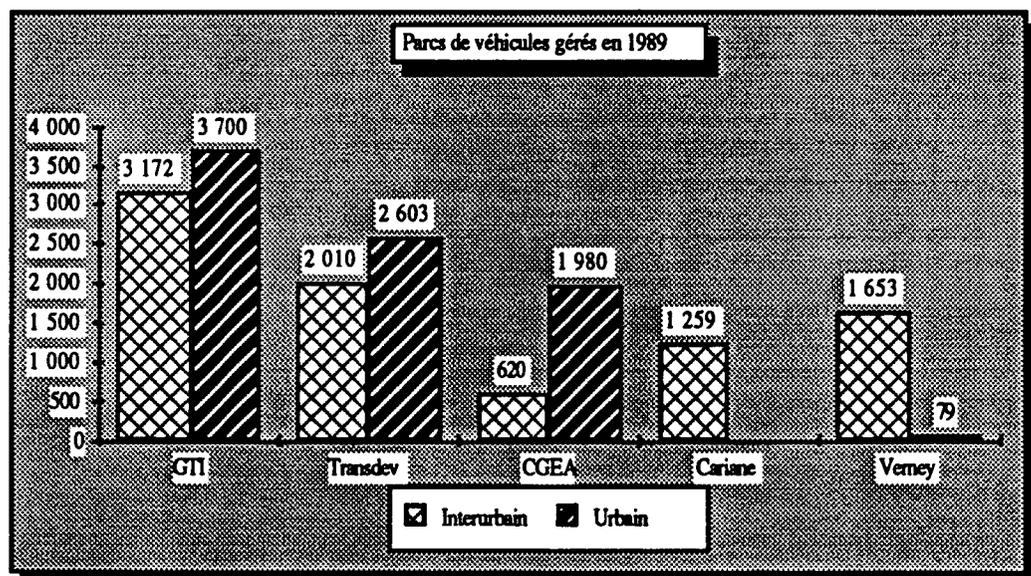
2.2. Parc géré :

Les parcs gérés par les groupes confirment le constat réalisé en matière d'effectifs ; tous les groupes exploitent des parcs de plus de 1 000 véhicules.

	VIA GTI	TRANSDEV	CGEA	CARIANE*	VERNEY	pm RATP
Interurbains	3 172	2 010	620	1 259	1 732	
Urbains	3 700	2 603	1 980	-	-	4 012
Total	6 872	4 613	2 600	1 259	1 732	4 012

* y compris affrétés permanents

Remarque : la RATP exploite 4 012 voitures d'autobus et 4 420 voitures de métro



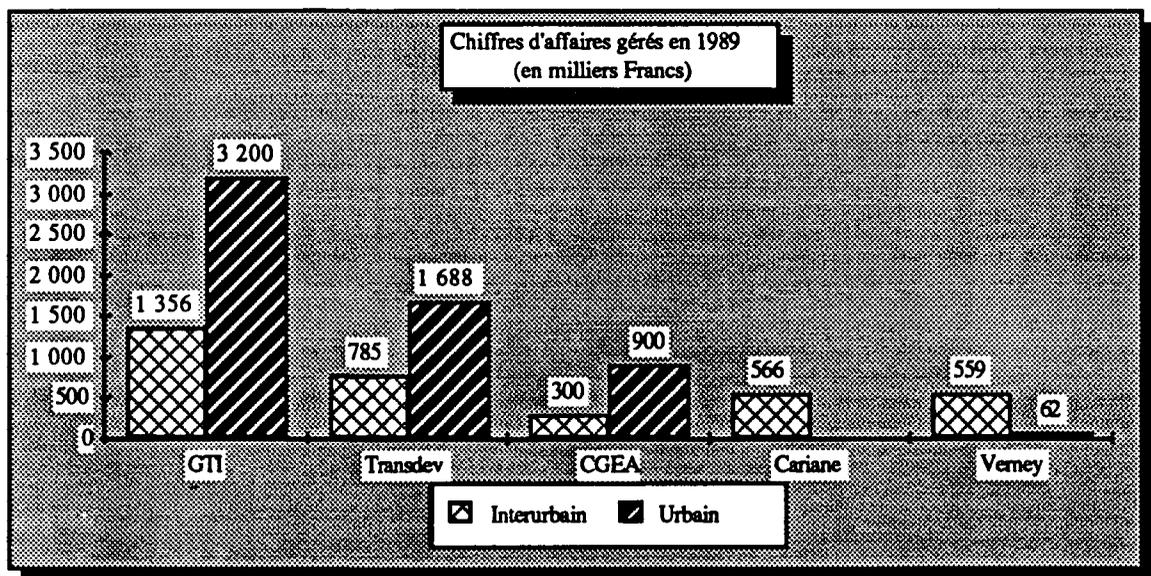
Le parc de véhicules géré par les groupes varie entre 1 000 et 7 000 unités.

Certains opérateurs exploitent par ailleurs des TCSP (Transport en Commun en Site Propre) comme VIA GTI à Lille (métros, Tramways)... Transdev à Grenoble (Tramways)...

On doit noter malgré tout que la plus grande partie des parcs de véhicules urbains gérés par les groupes appartiennent aux autorités organisatrices qui leur en confient l'exploitation, alors que les parcs d'autocars interurbains appartiennent en propre aux sociétés exploitantes.

2.3. Chiffre d'affaires gérés :

milliers Frs	VIA GTI	TRANSDEV	CGEA	CARIANE	VERNEY	pm RATP
Interurbains	1 356 000	785 000	300 000	566 000	559 000	
Urbains	3 200 000	1 688 000	900 000		62 000	16 480 000
Autres connexes	60 000		168 000			
Total	4 616 000	2 473 000	1 368 000	566 000	621 000	16 480 000



En terme de "chiffres d'affaires gérés", on relève la prédominance de VIA GTI dont l'activité est près de deux fois supérieure à celle de son premier concurrent, Transdev.

La CGEA tend progressivement à rattraper son retard afin d'être à même de faire contrepoids aux capacités d'intervention de ses concurrents.

On doit malgré tout noter que la notion de "chiffre d'affaires géré" employée en matière de transports urbains n'est pas représentative de l'activité économique effectivement générée par les transporteurs. Cette notion intègre en effet des recettes perçues par des sociétés de transports urbains que les opérateurs se contentent de gérer pour le compte des autorités organisatrices.

Le chiffre d'affaires consolidé fait ressortir de moindres disparités.

2.4. Rentabilité (toutes activités confondues)

milliers Frs	VIA GTI	TRANSDEV	CGEA	CARIANE	VERNEY
pm CA transport géré	4 616 000	2 473 000	1 368 000	566 000	621 000
pm CA toutes activités consolidé	4 392 369	729 038	2 735 427	604 070	774 424
BN	67 574	17 000	64 286	4 897	- 5 588
MBA	307 206	75 000	296 700	60 384	87 631

La rentabilité des opérateurs semble modeste au regard du chiffre d'affaires qu'ils gèrent.

La rentabilité des groupes par rapport aux capitaux qu'ils ont investis est par contre d'un meilleur niveau.

On doit noter par ailleurs qu'une partie notable des profits des opérateurs ne provient pas des activités de transports de voyageurs mais, des réseaux de messagerie express ou de la location de véhicules dans le cas de VIA GTI, de l'activité propreté dans le cas de la CGEA.....

2. STRATEGIE DES GROUPES

Les évolutions stratégiques qui ont marqué la restructuration de l'offre de transport de voyageurs en France, peuvent être caractérisées par 7 traits majeurs :

1. l'adossement des grands opérateurs à des groupes puissants
2. la disparition des groupes régionaux au profit de groupes nationaux
3. la substitution d'une logique de clientèle à une logique de métier
4. la fin de la distinction entre groupes urbains et interurbains
5. la recherche systématique de l'effet de taille
6. la faible européanisation des groupes
7. la faible place des transports touristiques dans l'activité des groupes

2.1. Actionnariat : Adossement à des groupes puissants :

Si on examine les 5 plus grands groupes de transport de voyageurs, on peut noter que 4 d'entre eux, sont adossés à des actionnaires puissants :

.Transdev est filiale de C3D, holding de la branche opérationnelle de la Caisse des Dépôts et Consignation

.CGEA appartient au groupe de la "Générale des Eaux", le plus grand groupe français et européen de services aux collectivités

.VIA GTI est filiale de la "Compagnie de Navigation Mixte", qui est l'une des première capitalisation boursière de la place de Paris.

.Cariane enfin, est une filiale de la SCETA, holding des principales participations de la SNCF.

Un seul groupe fait exception, "Verney" qui vient de s'affranchir de la compagnie "Michelin" pour retomber dans le giron de la famille fondatrice.

2.2. Disparition des grands groupes multi-régionaux au profit de groupes nationaux :

Le mouvement de concentration observé les dernières années a signé la disparition des derniers grands groupes provinciaux, couvrant plusieurs départements, comme :

.Citram qui occupait une position dominante dans la région Aquitaine

.TTO-Drouin qui contrôlait un réseau de transport important en Loire Atlantique, ainsi que dans les départements limitrophes d'Ille et Vilaine et du Morbihan

- .Gallienne, qui disposait de fortes implantations en région parisienne (Seine Saint Denis) et dans les Bouches du Rhône (Aix en Provence et ses environs)
- .Gagneraud, enfin, qui intervenait en Lorraine, sur la Côte d'Azur et dans les Bouches du Rhône.

Ce mouvement s'est accompagné de la prise de contrôle d'autres entreprises régionales d'importance moindre mais occupant néanmoins localement des positions fortes comme:

- .Sodetrav dans le Var, racheté par VIA GTI
- .Océcars repris par CGEA et intervenant en Charentes Maritimes, autour de La Rochelle.
- .Cars Gonnet, dans l'Ain, repris par Transdev.....

Seules ont échappées à ce jour, à ce mouvement de concentration quelques grandes entreprises strictement régionales comme :

- .Sovetours - Ringard et Hervouet en Vendée.
- .Philibert, Planche, Faure dans la vallée du Rhône.
- .la SAT en Haute Savoie.....

2.3. Logique de clientèle contre logique de métier :

Les évolutions récentes ont coïncidé par ailleurs avec la progressive disparition des sociétés de "transports" au profit des sociétés de "services aux collectivités".

C'est ainsi que la plupart des groupes qui intervenaient aussi bien en matière de transports de marchandises que de transports de voyageurs se sont séparés de l'une de leur branche d'activité :

- .Verney a revendu au début des années 1980 ses filiales Savarzeix...
- .CFTA s'est progressivement séparé de la plupart des sociétés de sa branche marchandises
- . CITRAM a déposé le bilan de sa filiale CITRAM marchandises, avant d'être rachetée par GTI
- .le groupe CFIT, constitué par Pierre Legras avec la vocation de devenir un grand groupe européen de transport a revendu sa branche voyageurs constituée autour de TREC - PROGECAR
- .le groupe Drouin a cédé ses filiales voyageurs, TTO et Transports de la Brière, pour se concentrer sur la messagerie
- .SAGA enfin, opérateur portuaire et transitaire, a vendu sa filiale de transport de voyageurs, CEA - Uniroute....

Cariane, qui appartient, au travers la SCETA, au premier groupe français de transport de marchandises, constitue la seule exception à ce mouvement de spécialisation ; mais la biactivité du groupe SCETA se justifie par la volonté de la SNCF, d'être présente au travers ses filiales sur tous les marchés concurrents du fer, que ce soit en matière de transport de voyageurs que de transport de fret.

Désormais, dans le cadre de la LOTI et de la multiplication des conventionnements, il ressort que la logique de clientèle, la capacité de comprendre et de répondre aux attentes des collectivités locales, prédomine la logique de métier, qui prévalait aux lendemains de la guerre, et qui se caractérisait par maîtrise de la technique du transport.

C'est cette évolution qui explique l'émergence de groupes de "services polyvalents aux collectivités" et qui a justifié le rapprochement de VIA GTI avec FOCSA, le développement d'un pôle transport au sein du groupe de la Générale des Eaux....

2.4. Fin de la spécialisation, de la distinction des groupes interurbains et urbains

La distinction qui prévalait jusqu'à présent, entre groupes urbains et interurbains a disparu. Les groupes qui se sont développés ces dernières années, sont tous, à l'exception de Cariane, des groupes intervenant aussi bien sur les marchés des transports urbains qu'interurbains.

.VIA GTI groupe initialement à dominante interurbaine, a donné l'exemple en prenant le contrôle au début des années 1980 de "Transexel".

.CGEA, qui était à l'origine, principalement implantée en Région parisienne, s'est dotée d'une branche urbaine solide, en reprenant la CGFTE, avant de pénétrer le marché des transports interurbains de province, avec le rachat de CFTA, de Gagneraud....

.TRANSDEV qui intervenait principalement en matière de transports urbains, est devenu, grâce au rachat du groupe TREC- Progecar le second opérateur interurbain français.

.VERNEY enfin, exploite encore à côté de ses réseaux interurbains, quelques réseaux urbains.

Ce rapprochement des métiers urbains et interurbains s'explique par 3 raisons essentielles :

1. le développement démographique rapide des zones péri-urbaines constitue un marché nouveau prometteur qui se situe à la charnière des transports urbains et interurbains.
2. les collectivités locales sont de plus en plus sensibles à la maîtrise des coûts de fonctionnement des services qu'elles offrent. L'affrètement d'entreprises interurbaines par des sociétés de transports urbains peuvent répondre dans ce cadre à leurs attentes, dans la mesure où les coûts d'exploitation des entreprises interurbaines sont moindres.
3. les entreprises de transports urbains ont pu, depuis plusieurs années, se doter d'un professionnalisme de haut niveau (en terme de marketing, de maîtrise commerciale..) qu'il est intéressant de diffuser dans des sociétés de transports interurbains aux approches de marché encore artisanales.

2.5. Une stratégie d'effet de taille :

Tous les grands opérateurs ont fait au cours des dernières années le pari de la croissance ; que ce soit par croissance interne ou par croissance externe, ils ont étendu leur zone d'intervention sur l'ensemble des marchés :

1. celui des anciennes régies
2. celui des transports urbains
3. celui des transports interurbains

Privatisation des régies :

Les groupes ont joué un rôle important dans le mouvement de privatisation des services de transport ; c'est ainsi que le groupe Transcet a participé au travers Progecar à la privatisation des régies de "RSL" (Saône et Loire), de "RDTS" (Régie des Transports de Savoie), que CGEA participe à la privatisation (au travers une SEM) de la RDAS (Aunis et Saintonge), que VIA GTI bénéficie d'un contrat d'Assistance Technique auprès de la Régie de la Côte d'Or.

Conquête de réseaux urbains :

En matière de transports urbains, on note la prédominance des groupes VIA GTI, Transcet et CGEA qui couvrent à eux trois, plus de 80% du marché français et tendent à augmenter leur part de marché.

Ils ont accru au cours des dernières années leurs zones d'influence au détriment des

réseaux indépendants (reprise des réseaux de Cannes, de Niort, de Périgeux par CGEA, rachat de la CFT par VIA GTI...), ou au détriment des membres de l'Association AGIR (Strasbourg se rapprochant de Transdev, Colmar de GTI, Aix en Provence de CGEA....).

Ces opérations de conquête de marché à l'égard de tiers n'ont pas été exclusives d'une concurrence sévère inter groupes, comme à Saint Etienne (entre Transdev et VIA GTI), à Douai (entre VIA GTI et CGEA), ou au Havre (entre CGEA et Transdev).....

VERNEY fait figure sur le marché des transports urbains de cas particulier ; ne bénéficiant pas de la surface de ses grands concurrents, il a perdu sur ce marché plusieurs réseaux urbains (comme Saint Briec..) mais il affiche aujourd'hui l'ambition d'en reconquérir de nouveaux.

Pour asseoir leur domination en matière de transports urbains, VIA GTI, Transdev et CGEA bénéficient de façon complémentaire, d'une expérience en matière de TCSP :

- .GTI exploite le réseau de métro de Lyon, le VAL et le tramway de Lille
- .Transdev exploite les réseaux de tramways de Grenoble, de Saint Etienne , de Nantes et participe à la construction du VAL de Toulouse
- .CGEA enfin, exploite un trolleybus à Nancy et intervient dans le montage du dossier du métro de Rouen et du VAL de Bordeaux.....

Expansion interurbaine :

En matière de transports interurbains enfin, on note que les groupes ont fait preuve de la même tendance expansionniste qui se traduit aujourd'hui malgré tout par de sensibles différences entre les opérateurs :

- .GTI bénéficie d'une bonne couverture nationale du territoire
- .Cariane affiche sa volonté à étendre sa zone d'opération
- .Transdev dispose de fortes implantations dans le couloir Rhodanien et dans le Centre
- .Verney reste marqué par ses implantations de l'Ouest de la France
- .CGEA conserve à ce jour une image très parisienne, dans la mesure où il s'affirme comme le premier opérateur privé de l'Ile de France. Il vient cependant d'acquérir plusieurs implantations provinciales notables à la suite des rachats d'Océcars, de Gagneraud et de la reprise de la RDAS.

2.6. Faible européanisation :

A la différence des sociétés de transports de marchandises, les sociétés de transport de voyageurs n'ont pas encore amorcé significativement leur européanisation.

Si Cariane, au travers sa filiale SVI et VIA GTI, au travers sa filiale VIA International sont des exploitants importants de lignes internationales et s'affirment comme des membres de poids d'Eurolines, ils interviennent dans ce cadre, comme les composantes nationales de pools d'exploitation de lignes.

Les implantations étrangères des groupes français restent à ce jour l'exception ; seul, VIA GTI dispose de plusieurs implantations en Espagne en participant à l'exploitation de 3 réseaux situés respectivement à Avila, à Tarragone et à Tarassa. VIA GTI s'est par ailleurs associé avec le transporteur espagnol Julia afin de favoriser le développement de synergies locales.

L'Europe fait encore à ce jour plus figure d'objectifs que de terrain d'action ; c'est dans ce cadre que CGEA et VIA GTI se sont associés au sein d'une structure de prospection européenne commune "Transtec".

2.7. Peu de développement des activités touristiques :

Les grands groupes de transport n'ont pas négligé les activités touristiques et il ressort que les transports occasionnels peuvent constituer une composante importante de leurs activités interurbaines :

- .ils contribuent en effet à conforter leur image de marque locale
- .ils leur apportent une activité marginale, permettant d'amortir sur une base élargie leurs implantations
- .ils légitiment les groupes auprès des autorités organisatrices dans la mesure où ils favorisent la valorisation des richesses régionales....

Mais à l'exception du groupe Verney, et dans une moindre mesure de Cariane (avec le rachat des "Voyages Terrien"), les groupes ne semblent pas avoir fait du tourisme un élément moteur de leur développement. Ils se concentrent principalement, en matière inter urbain, sur des activités de transports de lignes et de transports scolaires.

CONCLUSION : Un pari sur le retournement du marché

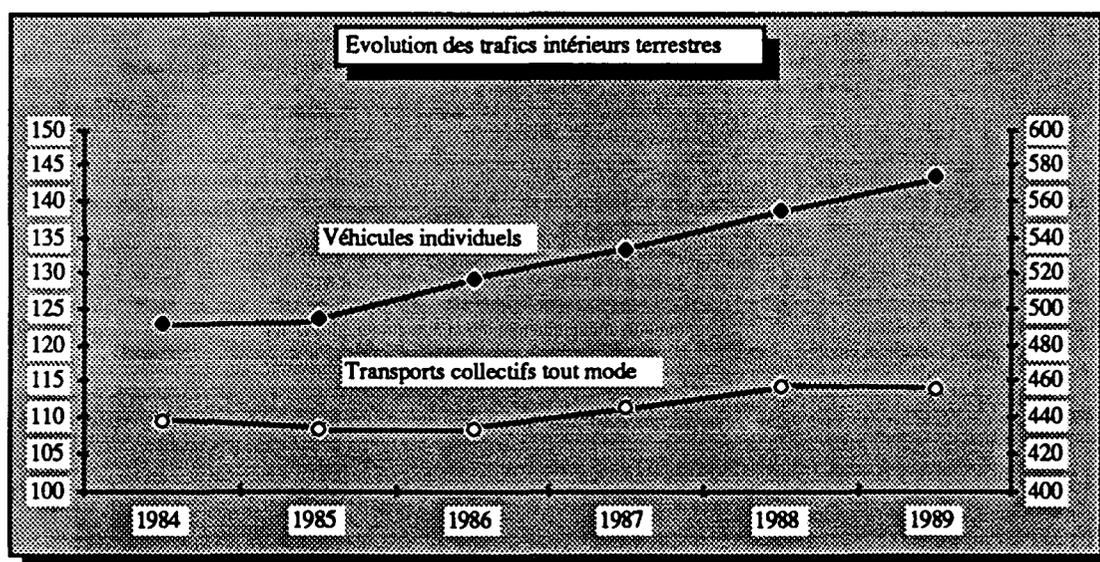
On peut relever que la restructuration de l'offre de transport de voyageurs s'est faite dans un contexte de stagnation de la demande de transports collectifs .

milliards Voyageurs Km	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Transports collectifs*	109.6	108.3	108.5	111.3	114.4	113.9
Transpots individuels	491.7	494.4	517.3	533.6	554.7	573.6

Trafics intérieurs terrestres	601.3	602.7	625.8	644.9	669.1	687.5

* tous modes terrestres (ferrés, autobus, autocars)

Source : Commission des comptes des transports de la Nation - 27ème rapport - Mai 1990



Au cours des 5 dernières années, on note en effet que si la demande de trafics terrestres intérieurs a progressé de 14.3%, cette progression s'est répartie de façon inégale entre :

Transports collectifs : + 3.9%
 et Transports individuels : + 16.6 %

En 1989, les transports collectifs n'assuraient plus que 16.5% des trafics intérieurs de voyageurs contre 18.2% en 1984. En d'autres termes, la plus grande partie de la progression des trafics intérieurs s'est faite au profit de la voiture individuelle.

Ce constat est encore plus marquant, si on procède à un examen détaillé des transports collectifs par mode et localisation :

milliards Voyageurs Km	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Province (hors SNCF) : 37.4	34.3	36.4	39.1	38.8	36.6	38.6	
SNCF province :							
TGV	7.7	8.7	8.9	9.8	10.5	11.0	14.9
Grandes lignes	44.5	44.9	42.4	41.6	43.9	44.4	39.9

sous total	52.2	53.6	51.3	51.4	54.4	55.4	53.9
Region Parisienne :	20.0	20.4	20.8	20.8	21.2	21.7	21.8

Transports collectifs*	109.6	108.3	108.5	111.3	114.4	113.9	114.3

Sources : Commission des comptes des transports de la Nation - 27ème rapport - Mai 1990

Note de Synthèse de L'OEST pour 1990

Il ressort qu'au cours des 5 dernières années, la demande en matière de transports collectifs a progressé essentiellement en faveur
 .de la SNCF (du fait du développement des réseaux TGV)
 .et de la RATP (du fait de l'accroissement général des transports en commun dans la région parisienne).

La demande semble, au contraire, avoir stagné en matière de transports collectifs routiers de Province.

Mais ce constat "macro économique" cache en fait un probable retournement du marché sur lequel parient les grands opérateurs et qui tient à plusieurs éléments :

1. l'aggravation des phénomènes de saturations urbaines
2. le renforcement des revendications relatives à la préservation de l'environnement
3. la multiplication des projets de TCSP
4. le développement de marchés nouveaux
5. l'introduction d'une ressource spécifique aux transports interurbains
6. la capacité des opérateurs à défendre leur point de vue

L'aggravation des phénomènes de saturations urbaines

L'aggravation des phénomènes de saturations urbaines a déjà conduit plusieurs villes européennes à interdire l'accès de leur centre aux voitures individuelles.

Ces interdictions devraient favoriser la mise en place de système de transport multimodal intégré où les transports collectifs joueraient un rôle essentiel de pénétrante urbaine.

Le renforcement des revendications relatives à la préservation de l'environnement

Alors que, les préoccupations en matière d'environnement redeviennent prédominantes, que les nuisances consécutives aux pollutions urbaines s'accroissent.... il est vraisemblable de penser que les transports collectifs devraient dans ce cadre prendre leur revanche sur la voiture individuelle et faire prévaloir leur utilité sociale, comparativement moins polluants que la multiplication des automobiles.

La multiplication des projets de TCSP

Les projets de TCSP qui ont été réalisés en Province se sont systématiquement traduits par un fort accroissement de la fréquentation des réseaux de transports collectifs.

Alors que Lyon (Métro), Marseille (Métro), Lille (VAL), Grenoble et Nantes (Tramway) ont déjà réalisé leurs projets, Clermont Ferrand, Dijon, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux.... sont en cours d'élaboration ou de réalisation de leurs propres réseaux de transport en Site Propre.

Certains de ces projets tendent à réactualiser la formule de la concession et à étendre par là même le champ d'intervention des opérateurs de transport.

Les groupes de transports publics devraient par la suite trouver dans ces projets une extension de leur activité traditionnelle de gestionnaire de réseaux.

Le développement de marchés nouveaux

On note actuellement l'émergence de nouveaux marchés, comme :

- .les dessertes péri-urbaines qui tiennent aux fortes progressions démographiques des communes périphériques aux grandes agglomérations urbaines.
- .les liaisons express intermétropoles.

Sur ces 2 marchés les groupes se sont positionnés

.en multipliant les liens de coopération entre leurs réseaux urbains et interurbains sur le marché du transport péri-urbain.

.en constituant 2 GIE sur le marché des lignes express intermétropoles :

1. "Franceligne" autour de VIA GTI, CGEA, Gagneraud, Saefep

2. "Convergence" autour de Cariane, Transdev, Verney

Ces GIE ambitionnent de favoriser la mise en place de dessertes inter-métropoles régionales s'appuyant sur des autoroutes ou des voies rapides et utilisant du matériel haut de gamme.

L'introduction d'une ressource spécifique aux transports interurbains

De la même manière que le "Versement Transport" a permis d'enrayer la régression des transports urbains et d'être à l'origine d'une renaissance des réseaux urbains, la mise en place d'une ressource spécifique aux transports interurbains pourrait permettre de renouveler l'offre de transports non urbains.

Les revendications des organisations professionnelles afin de doter les transports interurbains d'une ressource qui pourrait être assise selon certains, sur la TIPP, pourrait permettre de mettre à nouveau en application la théorie des externalités qui s'applique parfaitement au secteur des transports.

La capacité des nouveaux opérateurs à défendre leur point de vue :

De la même manière que l'on constate que la présence des groupes de transport dans un département a facilité le processus de conventionnement et de développement des transports publics, (en multipliant les liens de coopérations et de dialogue avec les autorités organisatrices et leurs services transport), le renforcement des groupes, avec leur capacité d'études, de réflexion et de lobbying, pourraient favoriser la renaissance au niveau national du secteur des transports de voyageurs par autocar.

FICHES DE PRESENTATION DES GRANDS GROUPES

CARIANE

Siège social : 7, rue Pablo Neruda - 92532 Levallois Perret -

Actionnariat :

SCETA	70 %
FIORD (groupe SUEZ)	10 %
GENEVAL (Société Générale)	10 %
BANEXI (BNP)	6 %
CFTA (CGEA)	3 %

Conseil d'administration :

JM Mauvilly (PDG)	
A.Bréau	L.Delhom
JL Mazerat	J.Chauvineau
JD Bodin	P.de Lauzun
JN Mirabaud	E.Grégoire Sainte Marie
JC Turion	G.Vialle

milliers de francs	1988	1989
Consolidé		
Chiffre d'affaires	304 849	604 070
MBA*	37 548	60 384
Résultat net	4 509	4 897
Effectifs (gérés)	1 018	1 700
MBA / CA	12.3 %	9.9 %
RN / CA	1.4 %	0.8 %
Immobilisations nettes	83 255	211 124
Situation nette	66 225	147 782

* MBA = BN + Dotation aux amortissements & provisions

CGEA

Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles

Siège social : 174, rue de la République - 92817 Puteaux - RCS Nanterre : B 572 221 034

Actionnariat :

Compagnie Générale des Eaux	84.0 %
Compagnie de Navigation Mixte	10.0 %

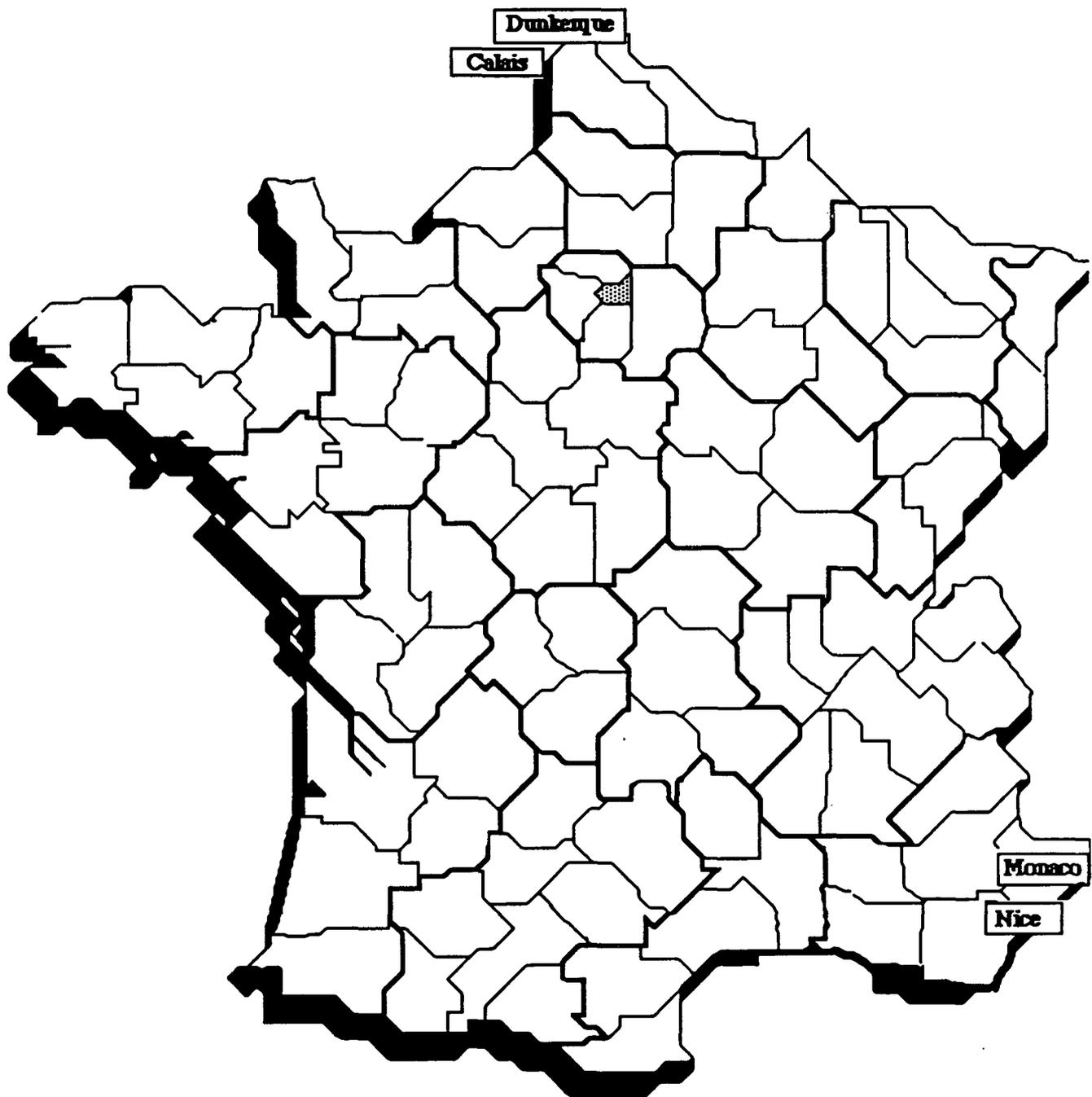
Conseil d'Administration :

H.Proglio (PDG)	J.C. Turion (Vice Pt)
C.Cans (Pt d'honneur)	P.L. Girardot
J.Bourgeois-Gavardin	B.Liffort de Buffévent
J.Y. Ollivier	D. Schmidt
J.P. Tardieu	Cie Mixte rep.par M.Ortet
B. Rouer	
JP Couplan (DG Transport)	
Y. Le Dore (DG Propreté)	

milliers de francs	1985	1986	1987	1988	1989
Consolidé *1					
Chiffre d'affaires <i>Transports</i>	223 500	250 348	279 014	1 021 973	1 368 484
<i>Propreté</i>	583 862	664 494	770 873	895 220	1 335 925
Global	807 362	914 842	1 049 887	1 928 908	2 735 427
Cash Flow *2	113 999	129 502	152 474	184 855	296 700
Résultat Net	21 318	30 128	35 958	43 038	64 286
Effectifs	3 007	3 168	3 422	7 563	10 244
CF / CA	14.1%	14.1%	14.5%	9.6 %	10.8 %
RN / CA	2.6%	3.3%	3.4%	2.2 %	2.3 %
Immobilisations nettes	298 692	342 149	428 935	548 352	937 414
Situation nette	195 356	215 741	285 138	319 553	559 307

* 2 Cash Flow = Dot.amort.& prov.-Reprises amort.& prov.-Subv.-PV sur cession

RESEAUX URBAINS
gérés par S.P.I.T.



S.P.I.T.**Société Pour l'Industrie des Transports**

Siège social : 5 place André Malraux - 75001 Paris -

Actionnariat connu à fin 1989 :

Famille Cras	6.4 %
Auto contrôle	23.5 %
Cie Autobus Monaco	6.5 %
Chardin Val d'Or	15.5 %
Groupe GTI	5.8 %

Conseil d'administration :

Ch. Cras (PDG)	JP Catalaa
J.Artaud Macari	J.Marquise
JN Mariage	P.Rechniewski
H.Meunier	J.Schmeltz
M.Robin	

milliers de francs	1986	1987	1988	1989
Consolidé				
Chiffre d'affaires	491 316	530 618	578 852	649 807
Chiffre d'affaires transport	n.c.	236 561	247 342	272 449
MBA	28 699	30 500	27 924	17 569
Résultat net	6 662	7 478	6 088	- 13 558
Effectifs (gérés)	n.c.	1 236	1 251	1 286
MBA / CA	5.8 %	5.7 %	4.8 %	2.7 %
RN / CA	1.3 %	1.4 %	1.0 %	- 2.1 %
Immobilisations nettes	126 117	139 245	136 927	141 786
Situation nette	83 344	87 295	83 281	66 812

TRANSDEV

Siège social : Heron Building - 66 ave du Maine - 75014 Paris -

Actionnariat :

C 3 D 95 %

Conseil d'administration :

P.Segretain (PDG)	
J. Lebreton (DG)	
C3D par JM Simon	
P.Werner	O.Collinet
JP Sonois	A.Olivier

milliers de francs 1989

Consolidé

Volume d'affaires 2 590 768

Chiffre d'affaires net 729 038

MBA *1 - 75 040

Résultat net *2 17 505

Effectifs (gérés) 9 678

MBA / CA 10.3 %

RN / CA 2.4 %

Immobilisations nettes 261 093

Situation nette *2 131 676

*1 $MBA = BN + \text{Dotation aux amortissements courants et dérogatoires \& provisions}$
 $+ \text{prorata de crédit bail} - \text{Reprises}$

*2 Y compris part des minoritaires

VERNEY

Siège social : 8 rue Bernard Palissy - 92600 Asnières -

Actionnariat :

VERNINVEST (famille Verney)	58 %
PARDEVI (Michelin)	42 %

Conseil d'administration :

YM. Verney (PDG)
B. Verney
A. Valette Viillard
Mme AC Verney

milliers de francs	1988	1989
--------------------	------	------

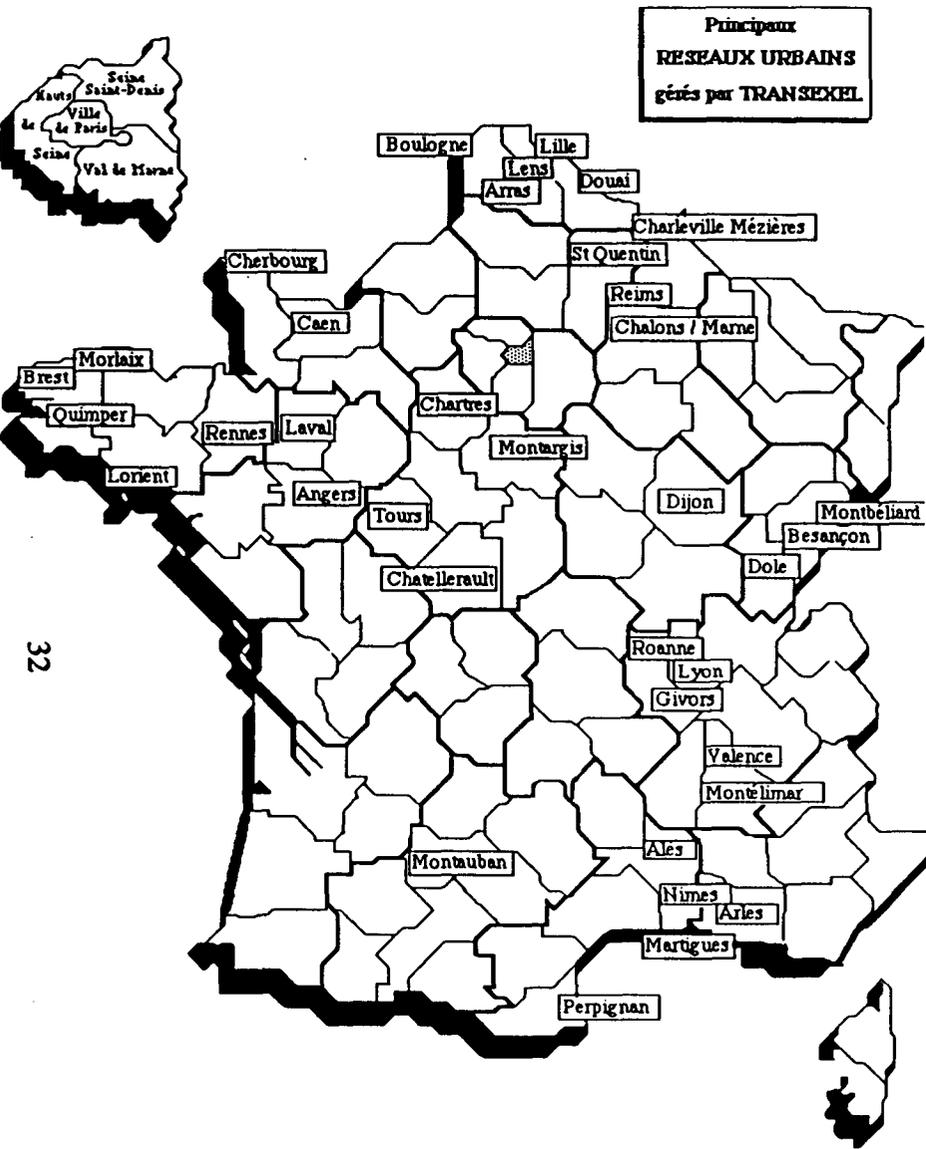
Consolidé

Chiffre d'affaires	709 967	774 424
Chiffre d'affaires transport	598 756	632 433
MBA	73 741	68 694
Résultat net	3 917	- 5 588

Effectifs (gérés)	nc	2 556
-------------------	----	-------

MBA / CA	12.3 %	10.8 %
RN / CA	0.6 %	- 0.9 %

Immobilisations nettes	329 832	341 129
Situation nette	51 365	46 217



VIA GTI

Générale de Transport et d'Industrie

Siège social : 9 Bd Malesherbes 75008 Paris - RCS Paris B 552 111 809

Actionariat :

Cie Navigation Mixte	77 %	(direct et indirect)
Cie Générale des Eaux	10 %	

Conseil d'administration :

H.Ortet (PDG)	
J.F.Bauer	M.de Boysson
J.Ferry	M.Fournier
V.Hollard	J.Lamey
E.Pascual	G.Pebereau
M.Robin	H.Proglio
Cie Navigation Mixte par M.R.Lusinchi	

milliers de francs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Consolidé						
Chiffre d'affaires <i>Voyageurs</i>	768 082	852 975	1 071 464	1 951 483	2 429 000	3 431 000
<i>Location</i>	452 142	506 377	545 749	577 481	620 000	632 000
<i>Divers</i>	244 823	237 643	261 174	280 103	324 000	305 000
Global	1 465 047	1 596 995	1 878 387	2 821 704	3 373 415	4 392 369
MBA*	114 926	139 486	172 452	182 520	211 594	260 070
Résultat net	25 867	38 410	56 677	54 975	59 575	64 800
Effectifs (gérés)	15 872	16 123	16 564	16 966	18 482	18 527
MBA / CA	7.8 %	8.7 %	9.2 %	6.5 %	6.3 %	5.9 %
RN / CA	1.7 %	2.4 %	3.1 %	1.9 %	1.7 %	1.5 %
Immobilisations nettes	482 881	502 217	507 636	705 369	966 955	1 193 412
Situation nette	265 053	282 803	316 670	350 999	598 644	630 241

* MBA = BN + Dotation aux amortissements & provisions

**ETUDES MONOGRAPHIQUES
DES GRANDS GROUPES**

TER

CARIANE

FICHE D'IDENTITE :

CARIANE
7, rue Pablo Neruda
92532 Levallois Perret
Tel. 47 30 81 71

HISTORIQUE :

Les activités de transport de voyageurs de la SCETA ont été longtemps réalisées au sein de structures éclatées :

.la STRV (Société de Transport Routier de Voyageurs) constituée en 1964, par la filialisation d'un service rattaché à la SCETA qui regroupait diverses lignes de transports routiers de voyageurs souvent héritées des anciennes compagnies ferroviaires privées.

.STV (SCETA Transports Voyages) service devenu filiale en 1986 afin d'exploiter les services d'autocars ouverts dans le cadre de la conversion à la route des lignes ferrées omnibus.

.SVI (SCETA Voyages Internationaux) créée elle aussi en 1986 afin de se consacrer à la gestion des autorisations d'exploitation de lignes internationales détenues par la SCETA.

.la SCETA elle même qui s'était vu confier en 1942 par la SNCF l'organisation des lignes routières venant en substitution des dessertes ferroviaires fermées.

La SCETA a profondément restructuré en 1988 sa branche "voyageurs". Elle a en effet fusionné ses 2 principales filiales de transports de voyageurs, STV et STRV pour constituer la société CARIANE qui est devenue une structure holding commune regroupant l'ensemble des participations opérationnelles de la SCETA dans les transports de voyageurs.

Une structure parallèle a malgré tout été maintenue, SCETA Voyageurs qui :

1. organise les lignes de substitution (transferts partiels ou totaux sur route de services ferroviaires)
2. favorise les complémentarités modales en organisant les correspondances de la SNCF,

Dans ce cadre, SCETA Voyageurs affrète à longueur d'année 120 entreprises, mettant à disposition un parc de 500 véhicules environ.

SCETA Voyageurs exerce par ailleurs une mission de conseil auprès des collectivités locales en matière d'organisation et / ou de mise en oeuvre de leur politique transport (dans les Deux Sèvres, l'Eure, en Savoie....).

ACTIONNARIAT :

Les participations respectives des actionnaires dans CARIANE sont les suivantes :

SCETA	70.50 %
FIORD (du groupe SUEZ)	10.00 %
GENEVAL (du groupe de la Société Générale)	10.00 %
BANEXI (du groupe de la BNP)	6.00 %
CFTA (du groupe CGEA)	3.50 %

SCETA a fait entrer des partenaires extérieurs dans le capital de CARIANE; mais sans leur concéder de minorité de blocage.

La BANEXI était devenue actionnaire de STRV en 1987; elle a conservé sa participation après la fusion de cette structure et de STV.

FIORD et GENEVAL viennent par contre d'entrer au capital de CARIANE à l'occasion de l'augmentation de capital lancée en 1989.

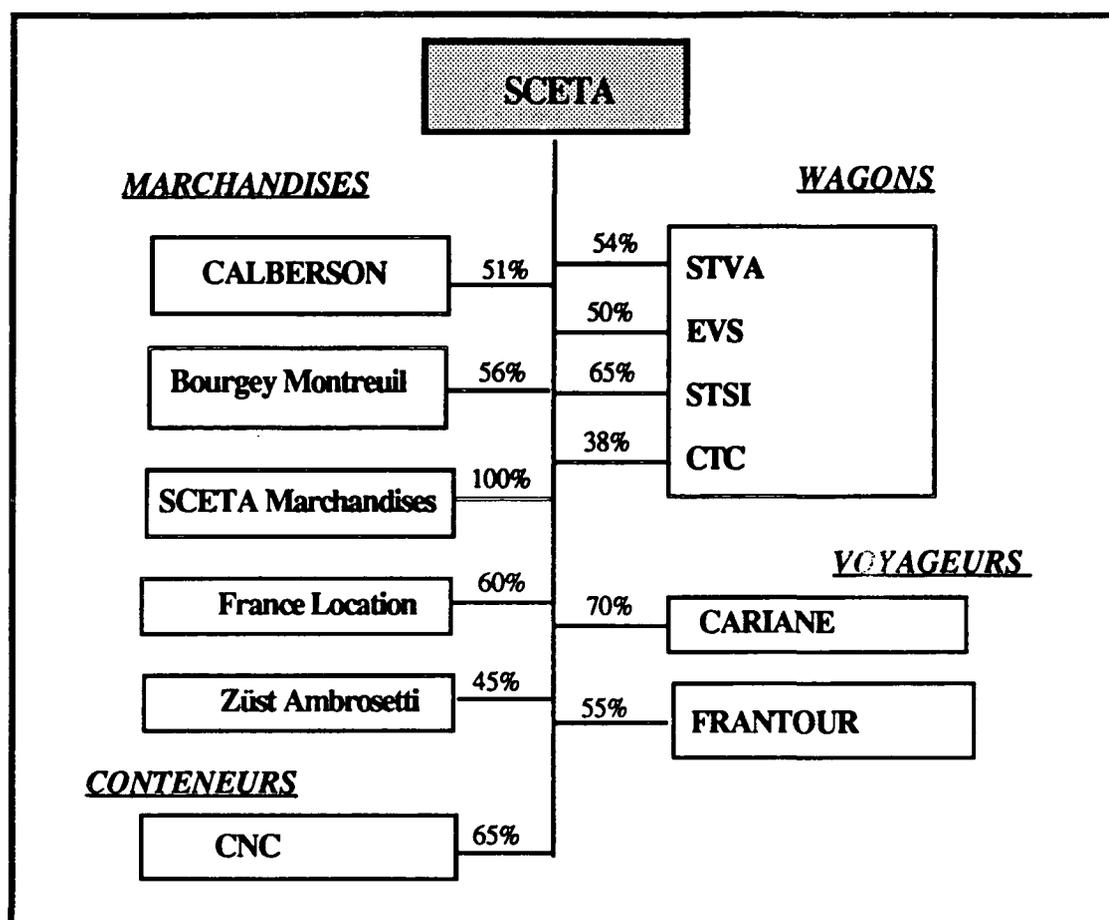
Caractérisation de l'actionnaire principal SCETA :

La SCETA, qui est détenue à 85% par la SNCF, regroupe près de 280 filiales que l'on peut ranger dans 4 secteurs :

- .les transports de marchandises
- .les transports par conteneurs
- .les transports par wagons
- .les activités de voyages couvrant elles même
 - .le tourisme
 - .et le transport par autocar

Le groupe SCETA a réalisé en 1989 un chiffre d'affaires consolidé de 18 milliards de Frs dont 860 millions dans les transports par autocars (4.7%) :

- 600 millions réalisés par CARIANE
- 100 millions réalisés par SCETA Voyageurs (dans le cadre de son activité de conseil aux collectivités ou d'affrètement de lignes départementales)
- 160 millions réalisés par SCETA Voyageurs (dans le cadre de l'affrètement de lignes régionales)

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

Jean Michel MAUVILLY
Dominique LAFERRERE

PDG depuis Janvier 1991
PDG jusqu'à Décembre 1990

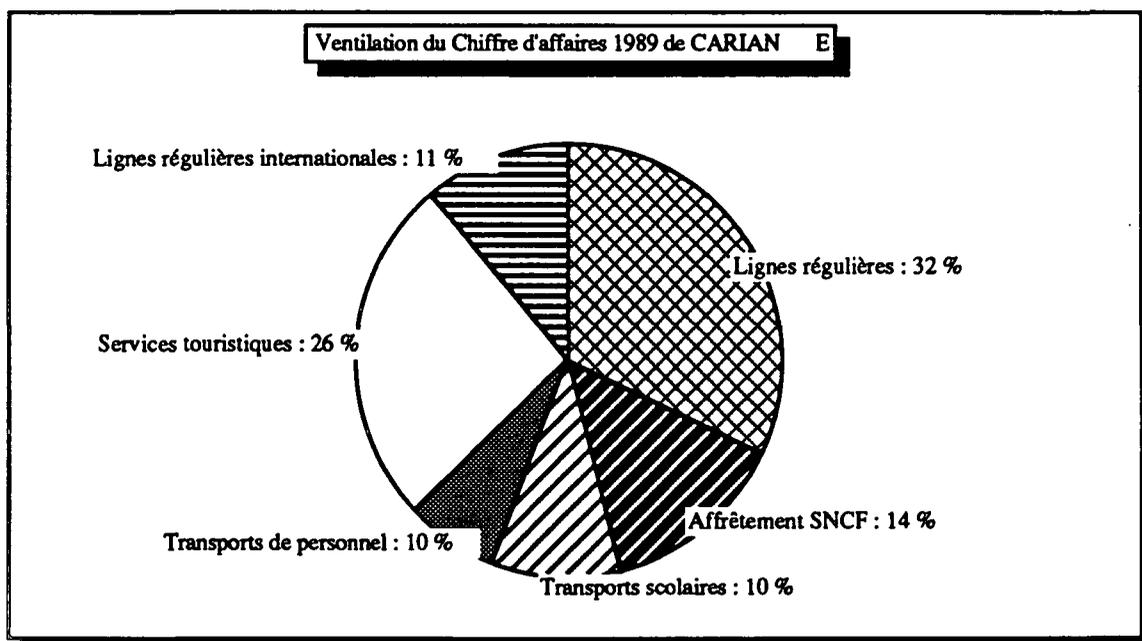
Alain BREAU
Laurent DELHOM
Jean Luc MAZEYRAT
Jacques CHAUVINEAU
Jean Didier BODIN
Pierre de LAUZUN
Jean Noël MIRABAUD
Elie GREGOIRE SAINTE-MARIE
Jean Claude TURION
George VIALLE

Directeur Général de SCETA Sa
Secrétaire Général de SCETA Sa
Directeur Général Adjoint de FRANTOUR
Directeur à la SNCF (service de l'action régionale)
Directeur à la SNCF
Représentant permanent de FIORD
Représentant permanent de GENEVAL
Représentant permanent de BANEXI
Représentant de CFTA

ACTIVITES:

Ventilation de l'activité :

	milliers Frs	en %
Services réguliers intérieurs :		
Services départementaux	180 000	32 %
Affrètement SNCF et SCETA	80 000	14 %
Circuits scolaires	57 000	10 %
Sous total interurbains	317 000	56 %
Transports de personnel	40 000	7 %
Services Touristiques	147 000	26 %
Lignes régulières internationales	62 000	11 %
Total	566 000	100 %



CARIANE intervient principalement en matière de transports interurbains.

Le rachat de "Terrien" et des "Grands Courriers" ont apporté à CARIANE un chiffre d'affaires touristique important.

CARIANE intervient au travers sa filiale SVI (Sceta Voyages Internationaux) sur le marché des lignes régulières internationales.

Elle appartient au GIE EUROLINES aux côtés de VIA GTI et de la SEAFEP et participe à l'exploitation de 22 lignes.

Enfin, en matière de lignes routières rapides de qualité entre grands pôles urbains, CARIANE a constitué avec TRANSCET et VERNEY, le GIE "Convergence".

Ce GIE, qui se place en concurrent du GIE "France Lignes" (regroupant de son côté, VIA GTI, CGEA...) a pour vocation de constituer une structure de concertation avec les autorités organisatrices régionales pour la mise en place de réseaux routiers complémentaires aux réseaux ferrés existants.

LOCALISATIONS :

Région	% CA
Ile de France	16.7 %
Nord Pas de Calais	19.3 %
Est	8.0 %
Alpes	2.5 %
Languedoc	3.6 %
Midi Pyrénées	3.2 %
Lyon Bourgogne Auvergne	13.6 %
Centre	6.7 %
Ouest	26.4 %

Ile de France :

CARIANE est membre de l'ADATRIF et dispose d'un centre à Bourget.

Elle assure des services de navettes au départ des gares de Viroflay, de Persan-Beaumont... Elle dessert la ligne Beaumont- Saint Denis.

Elle a conforté son implantation dans l'Oise en faisant l'acquisition de la société SATA.

CARIANE est par ailleurs présente dans le Sud de l'Ile de France, dans le Loiret au travers sa filiale CTDL.

Nord Pas de Calais :

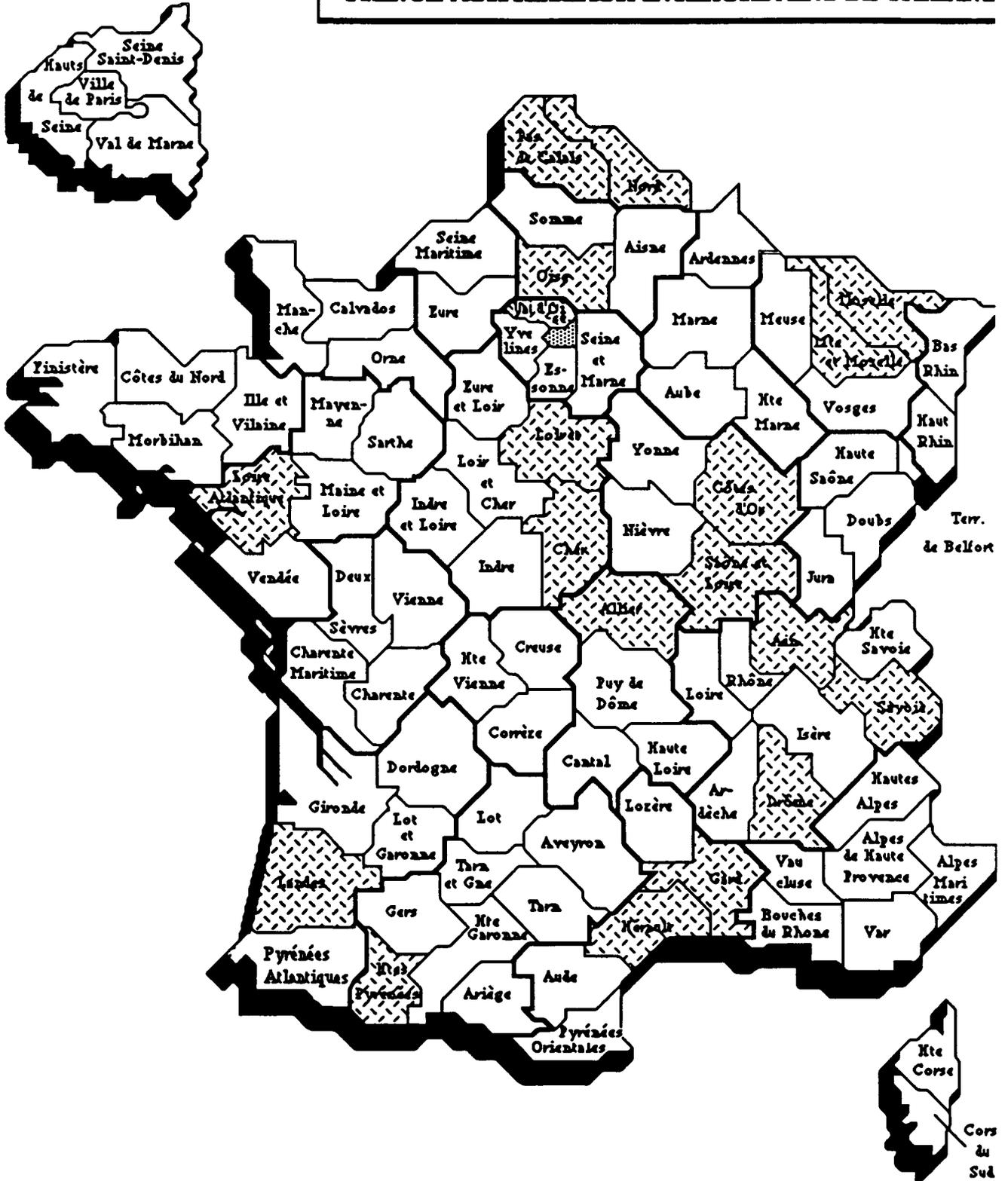
CARIANE assure des lignes régulières au départ de Calais et en direction de Boulogne et Gravelines, dans le cadre du schéma départemental du Pas de Calais... Elle assure des liaisons touristiques pour le compte de la société d'aéroglosses Hoverspeed au départ de Calais et en direction de Bruxelles, Paris, Amsterdam...

Elle a passé un accord de réorganisation des lignes péri-urbaines de la Communauté Urbaine de Dunkerque et assure dans ce cadre, plusieurs services réguliers à partir de son centre d'exploitation de Gravelines.

CARIANE intervient d'autre part, à partir de son centre de Lille sur plusieurs lignes péri-urbaines de la capitale du Nord, qui prolongent plusieurs tronçons du métro lillois. Elle exploite par ailleurs, la ligne Cambrai-Montdidier insérée dans la convention régionale SNCF - Picardie.

Enfin, la prise de contrôle des Cars Valenciennois lui a permis de conforter sa position dans le département du Nord.

PRINCIPAUX RESEAUX INTERURBAINS DE CARIANE



Est :

CARIANE intervient dans le département de la Moselle, de la Meurthe et Moselle et des Vosges, au départ de ses centres de Neufchateau, de Sarreguemines, de Sarrebourg et de Nancy.

Rhône - Alpes :

CARIANE Alpes qui est la nouvelle appellation du GIE Orset, intervient en Savoie, à partir du centre de Moutiers.

CARIANE intervient par ailleurs le département de l'Ain et en particulier à Bellegarde.

Languedoc

CARIANE intervient à partir de ses centres de Nîmes et de Montpellier, dans les départements de l'Hérault et du Gard.

Midi Pyrénées

CARIANE opère dans le département des Landes à partir de ses centres de Dax et de Tarbes.

Elle détient par ailleurs des participations minoritaires dans le capital de 2 entreprises des Pyrénées Atlantiques (Larronde et Transports Berrouet).

Lyon Bourgogne Auvergne

CARIANE intervient au Nord de Lyon, au travers

.CVS, les Cars de Val de Saône qui viennent d'être cédés par la Régie des Transports de Saône & Loire.

.la société AMCO basée à Dijon, qui opère en Côte d'Or.

Elle intervient aussi au Sud de Lyon, avec :

.sa filiale Cariane Drôme, qui est l'un des principaux transporteurs interurbains de la Drôme.

SCETA Voyageurs est par ailleurs conseil du département de la Drôme.

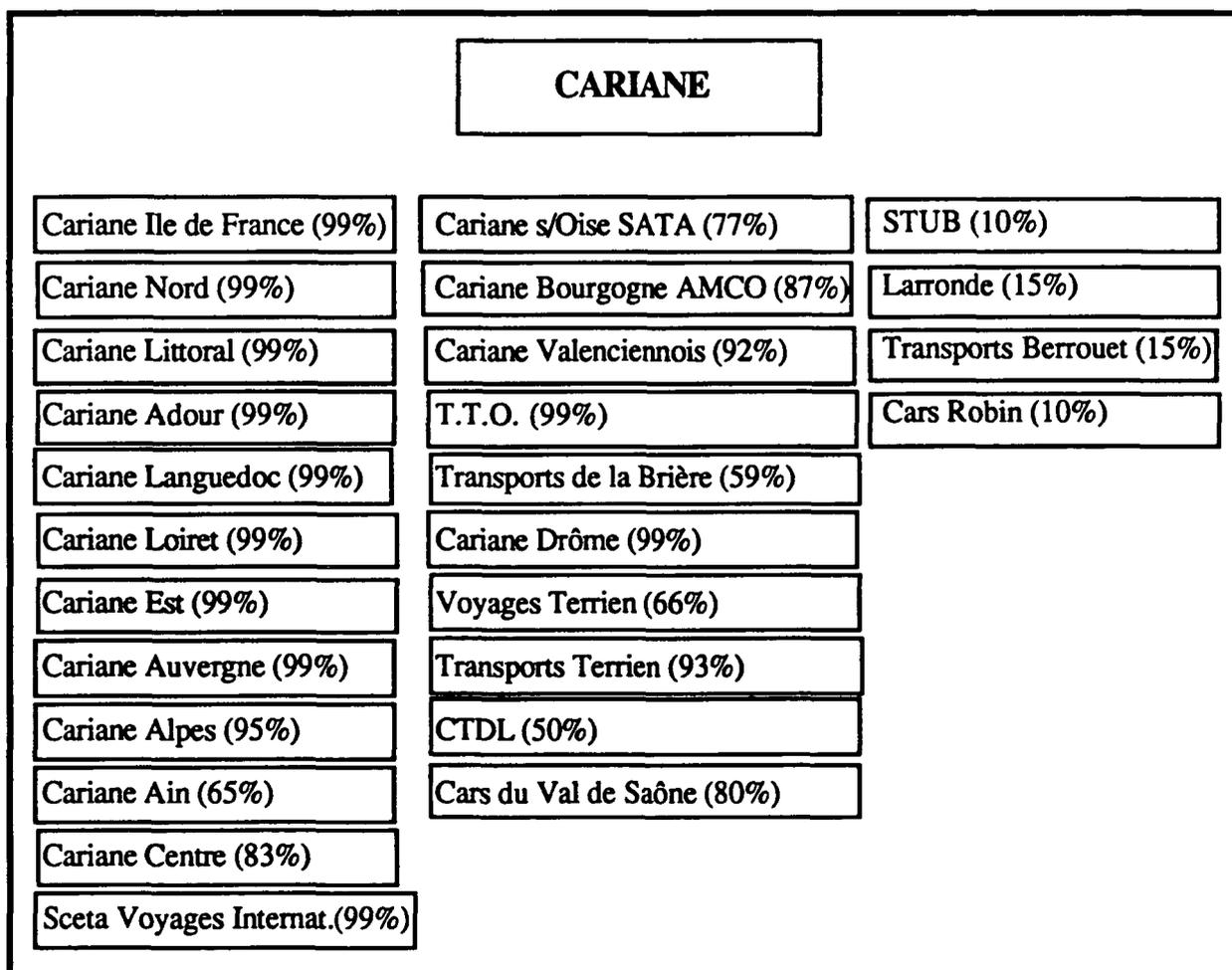
Centre

CARIANE Centre est un opérateur important dans les départements du Cher, de l'Allier et de la Loire.

Ouest :

La présence de CARIANE dans l'Ouest est assurée fortement dans les départements de la Loire Atlantique, du Morbihan et d'Ille et Vilaine, par TTO (Transports et Tourisme de l'Ouest) et par les Transports de la Brière, qui opèrent principalement autour de Nantes et de Saint Nazaire, et par les transports Terrien.

Au terme d'une large opération de restructuration, les centres d'exploitation opérationnels de CARIANE ont été regroupés dans le cadre de sociétés filiales, à caractère régional, qui sont souvent des SNC.



STRATEGIE :**Une progression rapide de l'activité :**

milliers Frs	1986	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires consolidé	165 000	235 000	285 000	566 000
Parc détenu en propre	280	400	580	1 124
Effectifs	496	651	1 018	1 700

La progression de l'activité du groupe tient en grande partie à des opérations de croissance externe :

- .1987 : SATA, AMCO
- .1988 : Cars Valenciennois, réalisant un chiffre d'affaires de l'ordre de 20 millions Frs.
- .1989 : Drôme Cars, avec un Chiffre d'affaires de l'ordre de 20 millions Frs
Transports et Tourisme de l'Ouest, Transports de la BRIERE, réalisant respectivement un chiffre d'affaires de 109 et de 13 millions de Frs
Voyages TERRIEN, dont le chiffre d'affaires ("voyages") est de l'ordre de 60 millions Frs
- .1990 : Grands Courriers (chiffre d'affaires de 17 millions Frs)
Cars du Val de Saône

CARIANE affiche depuis 4 ans, la volonté d'atteindre rapidement une taille importante pour pouvoir :

- .entretenir des équipes d'études de bon niveau
- .acquérir une puissance d'achat suffisante
- .disposer d'un pouvoir de négociation

Cette volonté de croissance externe rapide a poussé CARIANE ou sa maison mère, SCETA à participer à des tentatives de rachat qui n'ont pas toujours abouti comme avec CITRAM (qui a été racheté par VIA GTI, laissant malgré tout au groupe SCETA une substantielle plus value)...

Une présence affirmée dans les transports touristiques :

CARIANE a, au travers ses acquisitions, fortement misé sur le développement des activités de transports touristiques par autocars (Terrien, Grands Courriers..).

Avec Terrien, CARIANE a cherché à compléter son activité touristique ordinaire vers le tourisme individuel de haut de gamme (voyage par avion puis déplacement par autocar).

A l'origine, principalement implanté à l'Ouest, CARIANE tente de diffuser le savoir faire des équipes de Terrien à l'ensemble du groupe.

Le groupe justifie ce choix par

.sa volonté de soigner son image de marque, qui passe souvent par l'exploitation d'autocars de grands tourisme de qualité.

.la force de séduction que peut exercer un transporteur auprès d'autorités organisatrices, en faisant valoir sa capacité à développer le tourisme réceptif dans les départements dans lesquels il est implanté.

.la synergie dont CARIANE peut bénéficier avec FRANTOUR, la filiale tourisme du groupe SCETA

.la motivation interne des équipes qui peut ressortir de la qualité des prestations proposées et du matériel utilisé dans le cadre des voyages touristiques.

Une absence des transports urbains :

De par la vocation de son actionnaire et de par ses fonctions initiales (remplacement de lignes ferrées), CARIANE n'intervient pas significativement en matière de transports urbains.

Par là même, CARIANE ne peut, aussi facilement que ses grands concurrents (VIA GTI, TRANSCET, ou CGEA, qui sont opérateurs urbains) trouver des points d'appui, pour se positionner sur les transports péri urbains qui constituent un secteur à fort potentiel de développement.

Dans les faits, CARIANE assure quelques services de transports périurbains dans certains départements où elle dispose de centres d'exploitation (comme à Dunkerque, à Lille, à Valenciennes....).

MOYENS :

Parc :

Parc Cariane	1 124	
Affrétés permanents	135	
Total		1 259

Ventilation du parc	Centre	Parc
Cariane Nord	Lille	68
Cariane Littoral	Calais-Dunkerque	50
Cariane Ile de France	Le Bourget	60
Cariane Alpes	Moutiers	18
Cariane Est	Nancy	52
Cariane Adour	Dax	19
Cariane Languedoc	Montpellier	16
Cariane Auvergne	Vichy-Moulins	35
Cariane Loiret	Orléans	14
Cariane Oise	Clermont de l'Oise	77
Cariane Bourgogne	Dijon	53
Cariane Centre	Bourges	116
Cariane Valenciennois	Valenciennes	35
Cariane Drôme	Valence	79
Grands Courriers	Paris	32
TTO	Nantes	332
Transports Brière	Saint Nazaire	50
Transports Terrien	Nantes	11
Cariane Touriscar Ain	Bellegarde	10
Cars du Val de Saône		70

Effectifs :	au 31/12/1989	au 30/09/90
CARIANE emploi :	1 700 salariés	1 785 salariés
dont : agents de maîtrise et cadres	170	190
dont : agents de conduite	1 350	1 380

PERFORMANCES FINANCIERES :**Exploitation (consolidée) :**

milliers Frs	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires	nc	304 849	604 070
Chiffre d'affaires net	235 000	285 000	566 000
Résultat d'exploitation	nc	4 407	17 684
MBA	20 468	37 548	60 384
BN*	2 306	4 509	4 897

MBA / CA		12.3 %	9.9 %
BN / CA		1.4 %	0.8 %

* après amortissement des sur valeurs

Le chiffre d'affaires de CARIANE a fortement progressé en 3 ans (+ 140%).

Le groupe est parvenu à maintenir un résultat d'exploitation satisfaisant.

Le résultat net consolidé, hors amortissement des sur- valeurs a atteint en 1989, 14,9 millions de Frs, soit 2,5% du chiffre d'affaires.

Le cash flow corrigé du prorata des loyers de crédit bail (correspondant à l'amortissement du capital) a atteint en 1989, 76 millions Frs, soit 12,6% du chiffre d'affaires.

Structure :

milliers Frs	1987	1988	1989
Immobilisations nettes	nc	83 255	211 124
Capitaux propres	37 229	66 225	147 782
Dettes financières et prêt part.	nc	58 879	110 808

La société CARIANE a bénéficié de soutiens de la part de ses actionnaires sous la forme:

- .d'une augmentation de capital de 78 millions Frs
- .d'un prêt participatif de 35 millions Frs entièrement souscrit par la SCETA.
- .d'un portage de certains titres, comme ceux des Grands Courriers par SCETA, valorisés 11 millions de Frs (pour 61% du capital).

CARIANE a profité de ces opérations pour ouvrir son capital à des actionnaires extérieurs en particulier à FIORD et GENEVAL.

Afin de financer sa croissance, le groupe a par ailleurs fortement accru son endettement. Augmenté du capital dû sur crédit bail ou location financière et diminué des disponibilités inscrites à l'actif de son bilan, l'endettement net consolidé du groupe atteint 150 millions Frs, soit près de 2 ans de cash flow.

C.G.E.A.
Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles

FICHE D'IDENTITE :

CGEA - Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles
Le Stratège
174, rue de la République
92800 Puteaux
Tel. 47 78 16 71

HISTORIQUE :

La CGEA a été créée en 1912.

Initialement filiale d'un groupe industriel d'origine familiale, la CGEA est devenue, au terme de 3 étapes successives, dans l'évolution de son actionnariat, une des filiales du groupe de la Compagnie Générale des Eaux.

La CGEA a appartenu jusqu'à la seconde guerre mondiale au groupe "de la famille Latil", qui dut se réfugier pendant l'occupation aux Etats Unis.

Après 1945, la famille Latil s'est progressivement séparée de la CGEA en faisant entrer dans un premier temps, dans le capital de sa filiale, le groupe Paribas (OPFI).

En 1972, la société "Continental d'Entreprise" (filiale du groupe suisse "Electrowatt") entre à son tour, à hauteur de 29,6% dans le capital de la CGEA en contrepartie de l'apport de ses participations dans la CTSP, Compagnie de Transports et des Services Publics et de la compagnie des Transports de Poitiers (qui gère le réseau de Poitiers).

Enfin, cette même année, la Compagnie Générale des Eaux se rapproche de la "Continental d'Entreprise". Elle lui rachète l'Omnium d'Assainissement, ODA, elle prend une participation de 50% dans la société UEER (Union des Entreprises Electriques Régionales) intervenant dans des activités de constructions électriques et rachète 20% du capital de la CGEA.

Progressivement, la Compagnie Générale des Eaux accroîtra sa participation dans la CGEA en rachetant les titres de la "Continental" et de "Paribas", jusqu'à contrôler plus de 90% de son capital.

En terme d'activités, l'entreprise CGEA s'est métamorphosée depuis la seconde guerre mondiale, jusqu'à affirmer de façon claire sa vocation qui est d'exécuter des services à caractère public pour le compte des collectivités locales en matière :

- .de propreté urbaine
- .et de transports en commun de personnes

C'est dans cette optique, que le 30 septembre 1977, la CGEA a apporté à la SLEVE son département de location de véhicules industriels qui s'adressait principalement à des clients privés. En contre partie de son apport, la CGEA a été rémunérée par des titres de la société nouvelle créée à cette occasion, LOCAMION (23,20% de son capital), titres qu'elle détient toujours dans son portefeuille.

Au sein du groupe CGEA, l'activité transport de voyageurs elle même, a connu plusieurs phases :

Une phase de recentrage :

Après la seconde guerre mondiale, la CGEA exploite de petits réseaux de transports interurbains, localisés principalement en Bretagne et dans la Région Parisienne.

A la fin des années 1960, la CGEA concentre l'essentiel de son activité voyageurs dans la Région Parisienne et s'intéresse notamment aux lignes de "rabattement" sur les axes lourds exploités par la SNCF et la RATP.

En 1972, CGEA entre pour la première fois sur le marché des transports urbains de province en prenant en charge la gestion des réseaux de Bourges et de Vierzon.

Une phase de croissance prudente :

Au début des années 80, la CGEA accélère le développement de son activité transport.

En Région Parisienne, elle rachète les "Cars Verts", les "Cars de Chatou".

Elle obtient la gestion des transports de la ville nouvelle de Melun Sénart et la gestion du réseau urbain de Saint Denis de la Réunion.

En 1986, le contrat qui liait la CGEA à l'Aéroport de Paris (pour la desserte des pistes de l'aéroport d'Orly) arrive à son terme et est perdu au profit de la SATTE, une entreprise concurrente.

Une phase de croissance accélérée :

A compter de 1988, la CGEA entame une phase de croissance externe rapide marquée par le rachat de l'activité "transports urbains de voyageurs" de la CGFTE (filiale du groupe RIVAUD), par le rachat de CFTA (filiale de la Compagnie du Midi), de la SOCETRA, par une prise de participation dans la société Océcars et tout récemment (en 1990) dans le groupe Gallienne...

Avec la CGFTE, la CGEA prend le contrôle d'un groupe ancien, maîtrisant une part significative du marché des transports urbains en France.

La CGFTE, qui avait pour fonction d'origine, d'exploiter des lignes de tramways, a en effet été constituée en 1875. Après avoir été détenue par une entreprise de construction électrique (Thomson Brandt), elle était passée sous le contrôle du groupe RIVAUD, avant d'être rachetée par la CGEA.

La CGFTE exploitait les réseaux du Havre (depuis 1875), de Nancy urbain et peri-urbain (depuis 1876), de Rouen, de Bordeaux (depuis 1953), de Chambéry (depuis 1980), de Dieppe (depuis 1987) et d'Aix Les Bains (depuis 1988), en association avec un transporteur local. Elle s'était par contre retirée de la CTTAT (Agglomération Tourangelle) et de la COE (Compagnie de l'Ouest Electrique) en cédant ses participations minoritaires à TRANSXEL (actionnaire majoritaire).

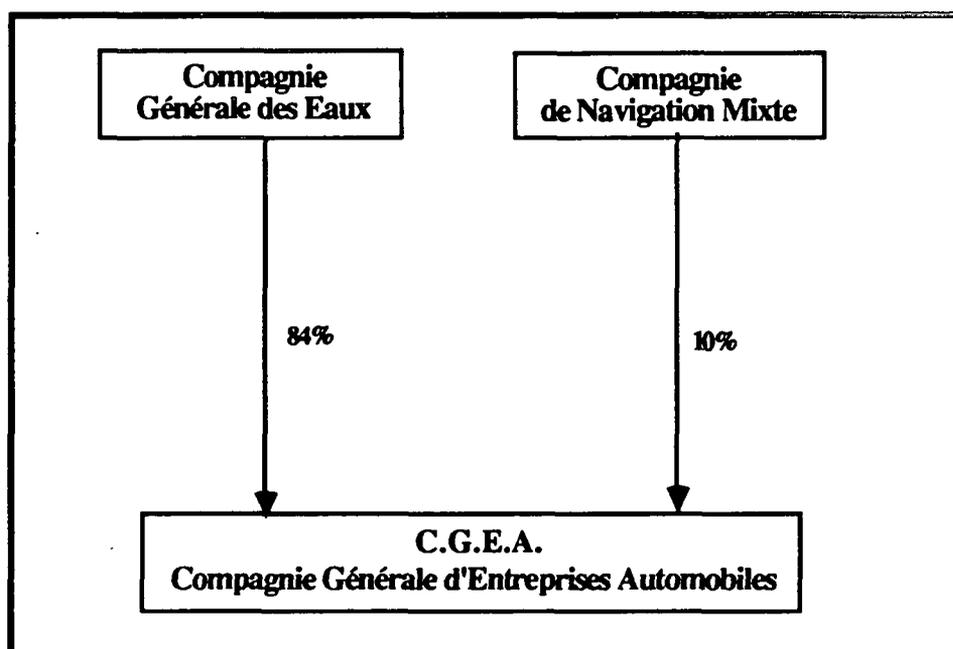
Parallèlement, la CGEA poursuit ses efforts de développement interne avec la prise en charge de la gestion des réseaux de Saint Chamond, de Villefranche Sur Saône, de Montluçon et de Cannes le Cannet.

ACTIONNARIAT :

La C.G.E.A., Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles est une filiale de la Compagnie Générale des Eaux.

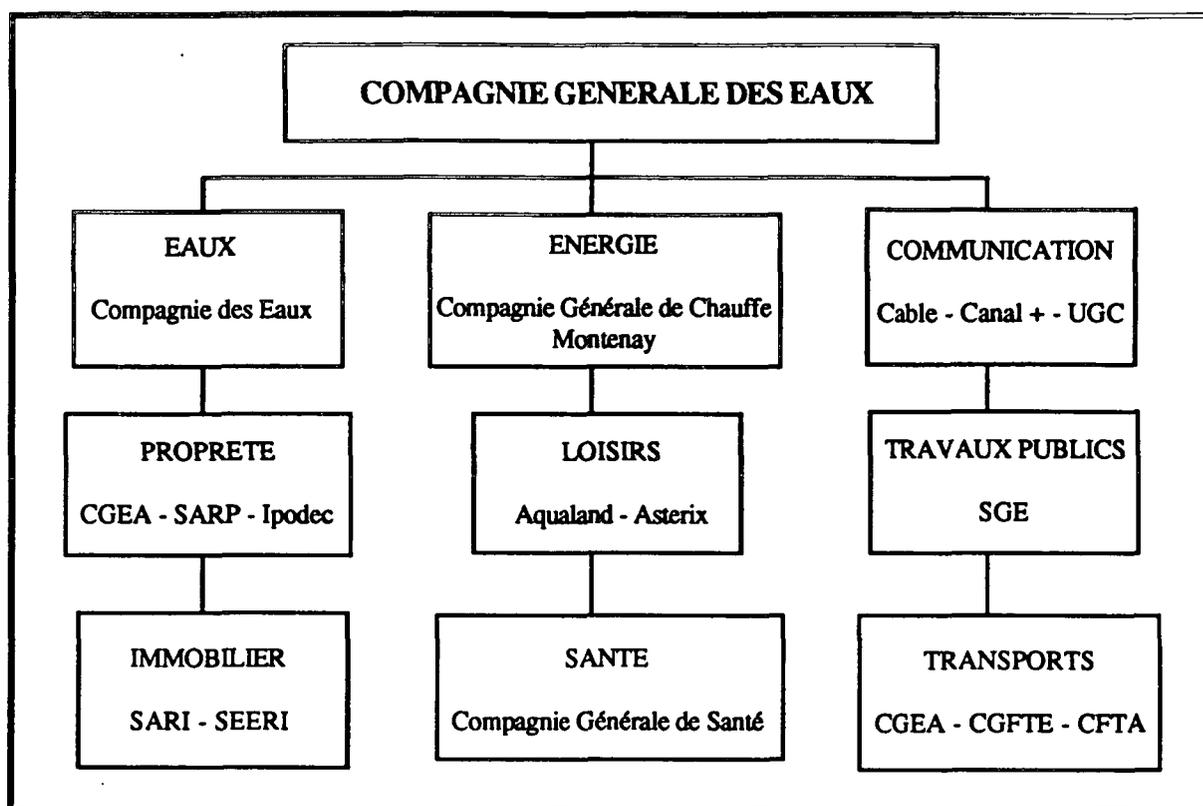
La CGEA est cotée au comptant de la Bourse de Paris; mais ses actions sont peu dispersées. En effet, la Générale des Eaux contrôle la plus grande partie de son capital.

En Mars 1990, la Compagnie Générale des Eaux contrôlait 84 % du capital de CGEA et la compagnie de Navigation Mixte, second actionnaire notable en détenait 10%.

**Caractérisation de la Générale des Eaux :**

La Compagnie Générale des Eaux propose une gamme très ouverte de services aux collectivités qui couvre essentiellement 9 domaines d'activité :

- .La distribution d'eau et la dépollution des eaux usées
- .L'Energie : installations thermiques...
- .La communication : réseaux cablés, participation importante dans Canal + ...
- .La Propreté : collecte et traitement de déchets
- .Les Loisirs : Aqualand...
- .Les Travaux Publics
- .La promotion immobilière
- .La santé
- .Les transports publics de voyageurs



En 1989, la Compagnie Générale des Eaux, qui est la plus importante société française de services aux collectivités, a réalisé de son côté, un chiffre d'affaires consolidé de 98 milliards de Frs et dégagé une MBA de 7,8 milliards de Frs.

Début 1990, ses principaux actionnaires étaient :

.le groupe Saint Gobain	11.07 %
.UAP	5.48 %
.Schlumberger	4.00 %
.Compagnie Générale d'Electricité	3.38 %

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Henri PROGLIO	Président-Directeur Général Directeur à la Compagnie Générale des Eaux
Jean-Claude TURION	Vice- Président-Directeur Général
Jacques BOURGEOIS-GAVARDIN	ancien DG de la Continentale d'Entreprise
Claude CANS	Vice Pt LOCAMION PDG de CGEA de 1971 à 1987
Paul Louis GIRARDOT	Directeur Général de la Compagnie Générale des Eaux
Bertrand LIFFORT de BUFFEVENT	Directeur Général de la Banque RIVAUD ancien Président de la CGFTE
Jean-Yves OLLIVIER	PDG de COMOIL
Bernard ROUER	PDG de la CGEA de 1987 à 1990
Daniel SCHMIDT	PDG de SANTA FE
Jean-Pierre TARDIEU	Directeur à la Compagnie Générale des Eaux
Compagnie de Navigation Mixte représentée par Henri ORTET	PDG de la Générale de Transport et d'Industrie

DIRECTION :

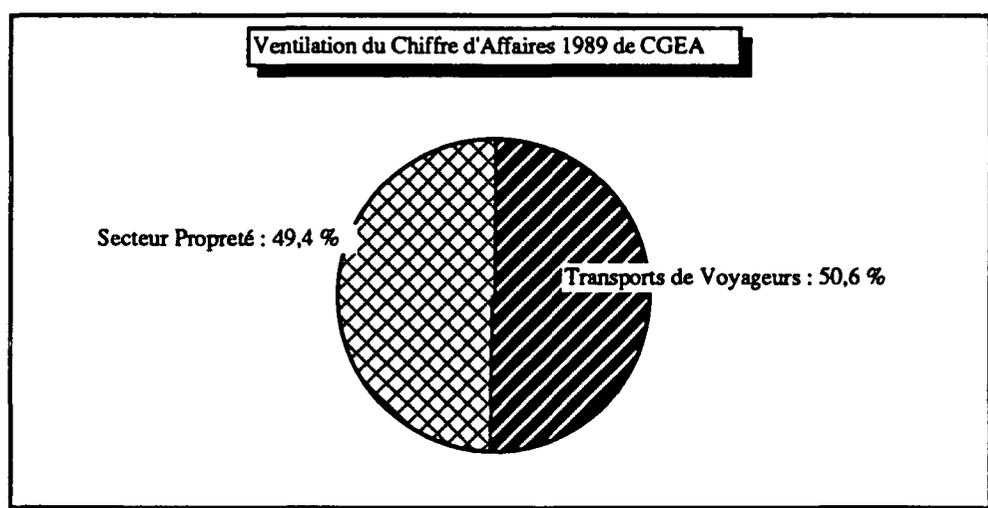
Jean-Pierre COUPLAN	Directeur Général responsable de la branche transport
Yann LE DORE	Directeur Général responsable de la branche Propreté

ACTIVITES :

Le groupe CGEA intervient principalement dans 2 domaines d'activité :

1. La propreté
2. Les transports de voyageurs

CA consolidé 1989	milliers Frs
Propreté	1 335 925
Transports de voyageurs	1 368 484
Total	2 704 409

***Propreté***

Dans le secteur de la propreté, CGEA prend en charge la collecte des ordures ménagères et des déchets industriels jusqu'au traitement final et/ou leur recyclage, ainsi que le nettoyage de voirie.

Transports de voyageurs :

Dans le secteur des transports, CGEA assure des services de transports urbains, de liaisons inter urbaines, de transports scolaires, de transports occasionnels et touristiques et de transport de personnel.

Au travers la CFTA, la CGEA exploite par ailleurs des services de transport ferroviaire, réalisés généralement en sous traitance de la SNCF.

Ventilation des "transports voyageurs 89"	en milliers Km	en %
Urbain	86 000	79.6 %
Interurbain	22 000	20.4 %

Total	108 000	100.0 %

Activité annexe : Transports de marchandises

En matière de transport de marchandises, CGEA détient des participations minoritaires dans la société TFE et dans la société LOCAMION :

TFE (Transports Frigorifiques Européens) est une société spécialisée dans le transport de marchandises sous température dirigée, la CGEA a participé au tour de table de reprise de cette société, lors de son rachat par le groupe de la CGM. CGEA a repris 17% du capital de TFE.

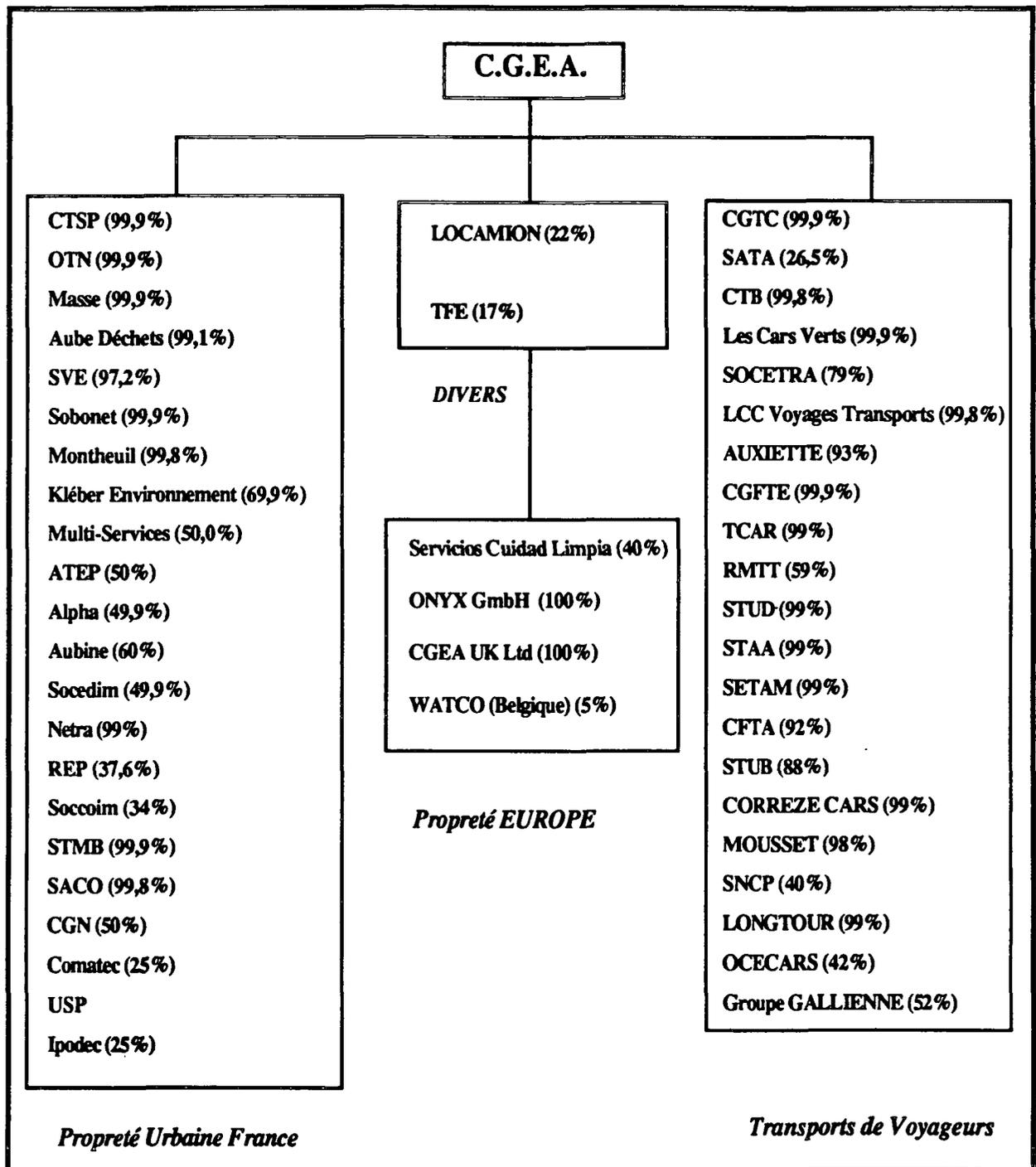
LOCAMION est une filiale de la société SALVEPAR (elle même filiale de la Société Générale) qui détient 53% de son capital et qui intervient en matière de location de camions, de nacelles et de plateformes élévatrices...

CGEA porte 22% des titres de LOCAMION

Ces participations ne présentent pas d'intérêt stratégique immédiat pour CGEA, ni en terme de métier, ni en terme de clientèle... Elles se justifient par contre dans le cadre de la politique globale du groupe de la Compagnie Générale des Eaux (rapprochement avec la CGM dans le cas de TFE...).

La CGEA exerce, en outre, une activité de transport de marchandises au travers une sous filiale de la société "Grandjouan" qui relève de la branche "Propreté". La société de transports de marchandises "Grandjouan Paul" de Nantes réalise en effet un chiffre d'affaires de 70 millions de Frs et contrôle la société "44 Express" du réseau France Express.

Structuration du groupe :



LOCALISATION des activités transport de voyageurs :**En région Parisienne :**

Le groupe CGEA s'est positionnée très tôt en Région Parisienne.

Elle a été l'un des membres fondateurs de l'ADATRIF, l'une des 2 associations de transporteurs de la Région Parisienne, avec l'APTR.

La CGEA ou ses filiales sont présentes :

.En Seine et Marne avec des centres d'exploitation à Vaux Le Penil, Savigny Le Temple, Fontainebleau et Nemours.

La CGEA assure en particulier les transports urbains de Melun, du SAN de la ville Nouvelle de Melun Sénart, de Fontainebleau

.Dans les Yvelines avec des centres à Montesson, Rambouillet, Conflans...

La CGEA exploite les réseaux de Saint Germain en Laye, de Conflans Sainte Honorine, de Rambouillet...

Sa filiale LCC exploite par ailleurs le réseau urbain des "boucles de la Seine" pour le compte d'un syndicat de communes regroupant Chatou, Le Vésinet, Montesson...

La CFTA est fortement implantée dans la région des Mureaux et assure une part importante des transports de personnel de l'usine Renault de Flins...

La CGFTE a signé un contrat d'Assistance Technique avec la SEM de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

.Dans les Hauts de Seine, CGEA exploite en sous traitance de la RATP des lignes radiales sur Paris et des rabattements sur le RER.

Le groupe CGEA a par ailleurs fait l'acquisition de l'entreprise Delrutte qui intervient dans l'Essonne et a pris le contrôle du groupe Gallienne, qui intervient sur Evry, dans l'Essonne, dans le Val d'Oise et en Seine Saint Denis (TRA)...

CGEA et CFTA sont par ailleurs actionnaires de la SVTU, qui assure les transports urbains de Versailles.

Transports interurbains :

Les réseaux de transport interurbains exploités par la GGEA sont principalement ceux hérités au travers le rachat de la CFTA c'est à dire :

- .en Corrèze
- .en Lorraine (avec la société Mousset), et particulièrement autour de Longwy

La CGEA intervient de plus dans le Cher, à la périphérie de Bourges, au travers sa filiale SOCETRA.

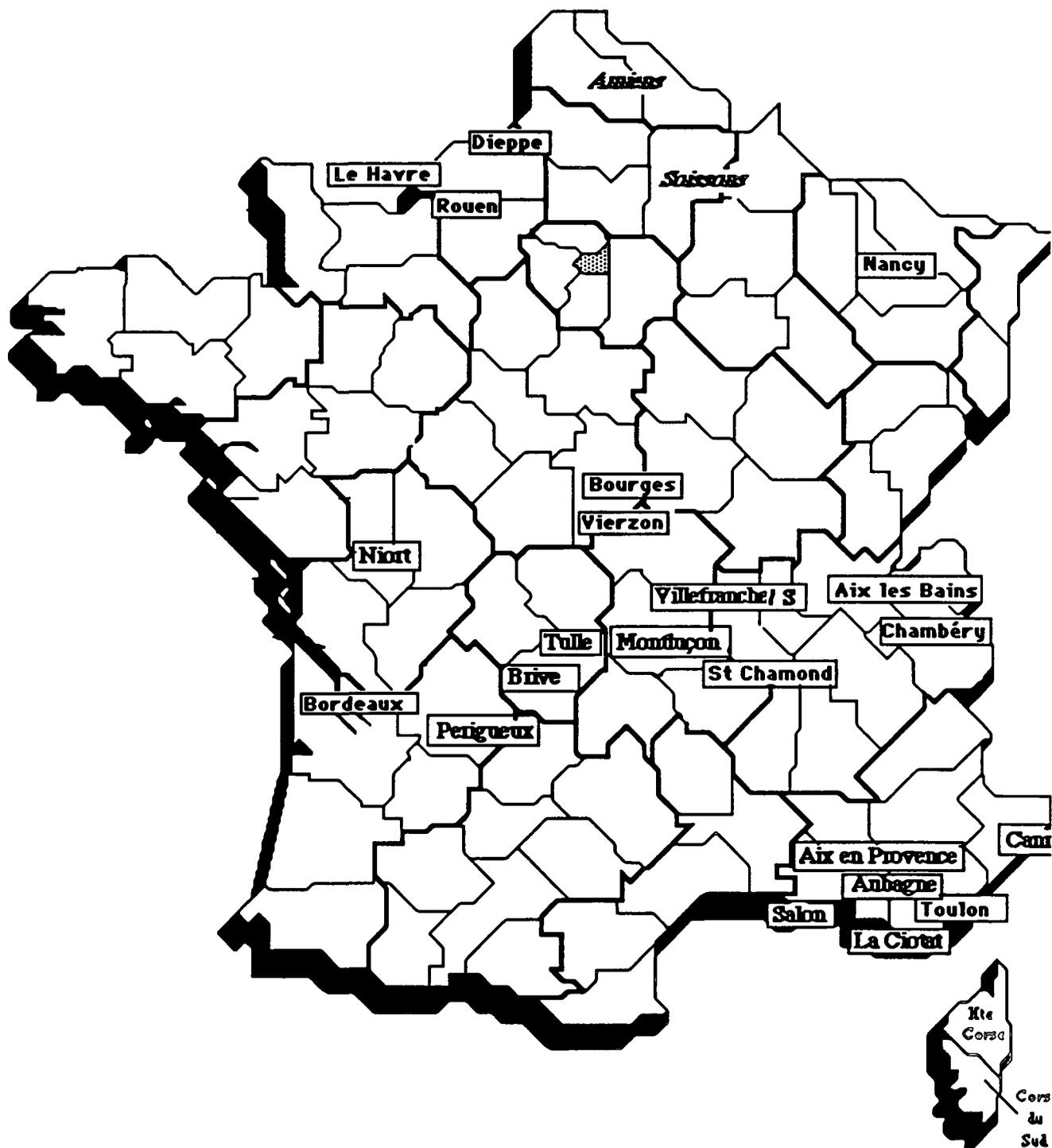
Elle a enrichi son activité interurbaine en se rapprochant de la société Océcars.

Transports urbains :

Avec la CGFTE... CGEA exploite 26 réseaux urbains parmi lesquels, ceux de :

- .Bordeaux
- .Le Havre
- .Nancy
- .Rouen
- .Toulon
- .Chambéry
- .Vierzon
- .Niort
- .Brive
- .Villefranche sur Saône
- .Bourges
- .Saint Denis de La Réunion
- .Tulle
- .Saint Chamond
- .Aix les Bains
- .Périgueux
- .Cannes - Le Cannet (à compter du 01/1/91)
- .Montluçon (à compter du 01/1/91)
- .Aix en Provence
- .Aubagne
- .Salon
- .La Ciotat

RESEAUX URBAINS GERES PAR LA CGEA - CGFTE



La CGFTE a par ailleurs conclu un contrat d'Assistance Technique avec la ville d'Amiens et CGEA avec la ville de Soisson.

La gestion de certains contrats de gestion de réseaux de transport urbains a été récemment, repris au groupe VIA GTI, comme celui de Montluçon (ancien réseau CFT). En contre partie, la CGEA a perdu au profit du même concurrent, la gestion des réseaux de Morlaix et de Saint Quentin (dans l'Aisne)...

STRATEGIE :**Développement accéléré de la branche "voyageurs" :**

milliers de Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Secteur de la Propreté	520 692	583 862	664 000	770 000	895 220	1 335 925
Secteur Transports de Voyageurs	150 757	223 500	250 000	279 000	1 021 973	1 368 484
TOTAL	671 692	807 362	914 000	1 149 000	1 917 193	2 704 409
% CA Transport / CA Total	22.4 %	27.7 %	27.3 %	24.2 %	53.3 %	50.6 %

La part de l'activité transport qui n'était que marginale jusqu'en 1987 occupe une place équivalente à celle de la propreté depuis 1988.

La progression rapide du chiffre d'affaires de CGEA tant au niveau du transport que des activités "propreté" s'explique en majeure partie par la multiplication d'opérations de croissance externe :

- .en 1984, prise de contrôle des Cars Verts
- .en 1986, acquisition de LCC Voyages et Transports (ex Les Cars de Chatou)
- .en 1987, prise de participation dans la société SOCETRA
- .en 1988, acquisition des activités "transport" de la CGFTE
- .en 1989, acquisition de CFTA
- .en 1990, prise de participations dans OCECARS, Gallienne, rachat de Delrutte

Parallèlement à ces acquisitions en matière de transport, le groupe CGEA a multiplié des opérations de croissance externe dans le secteur de la propreté....

Un intérêt marqué pour les transports urbains et interurbains :

Les 3 acquisitions majeures qui ont marqué l'évolution de la CGEA, en matière de transport de voyageurs lui ont permis de prendre position ou de se renforcer respectivement dans les transports urbains et les transports inter urbains :

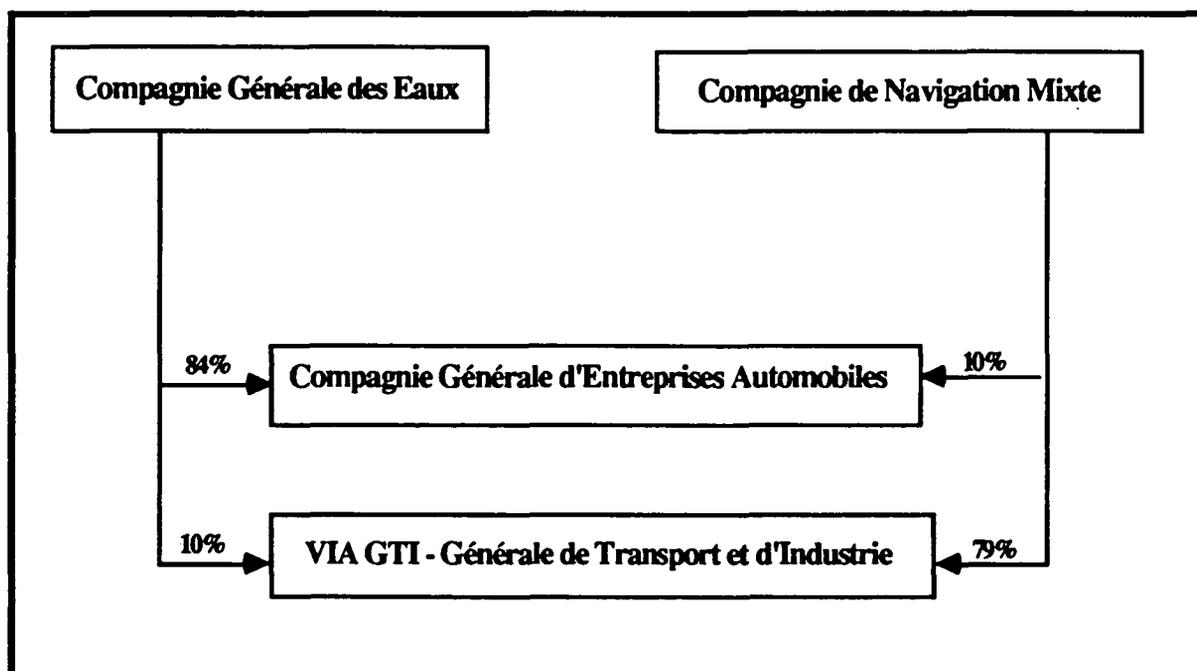
.le rachat de la CGFTE a permis à CGEA de tripler d'un coup le chiffre d'affaires de sa branche transport de voyageurs, en se dotant d'une forte activité de "transports urbains" et s'appropriant une compétence en matière de gestion de grands réseaux de transports urbains de Province ;

.le rachat de la société CFTA qui lui a permis de devenir un intervenant significatif en matière de transports interurbains et ferroviaires.

.la prise de contrôle du groupe Gallienne permet à CGEA de consolider son implantation parisienne et de disposer de plusieurs réseaux de transport dans le Sud Est de la France (Bouches du Rhône).

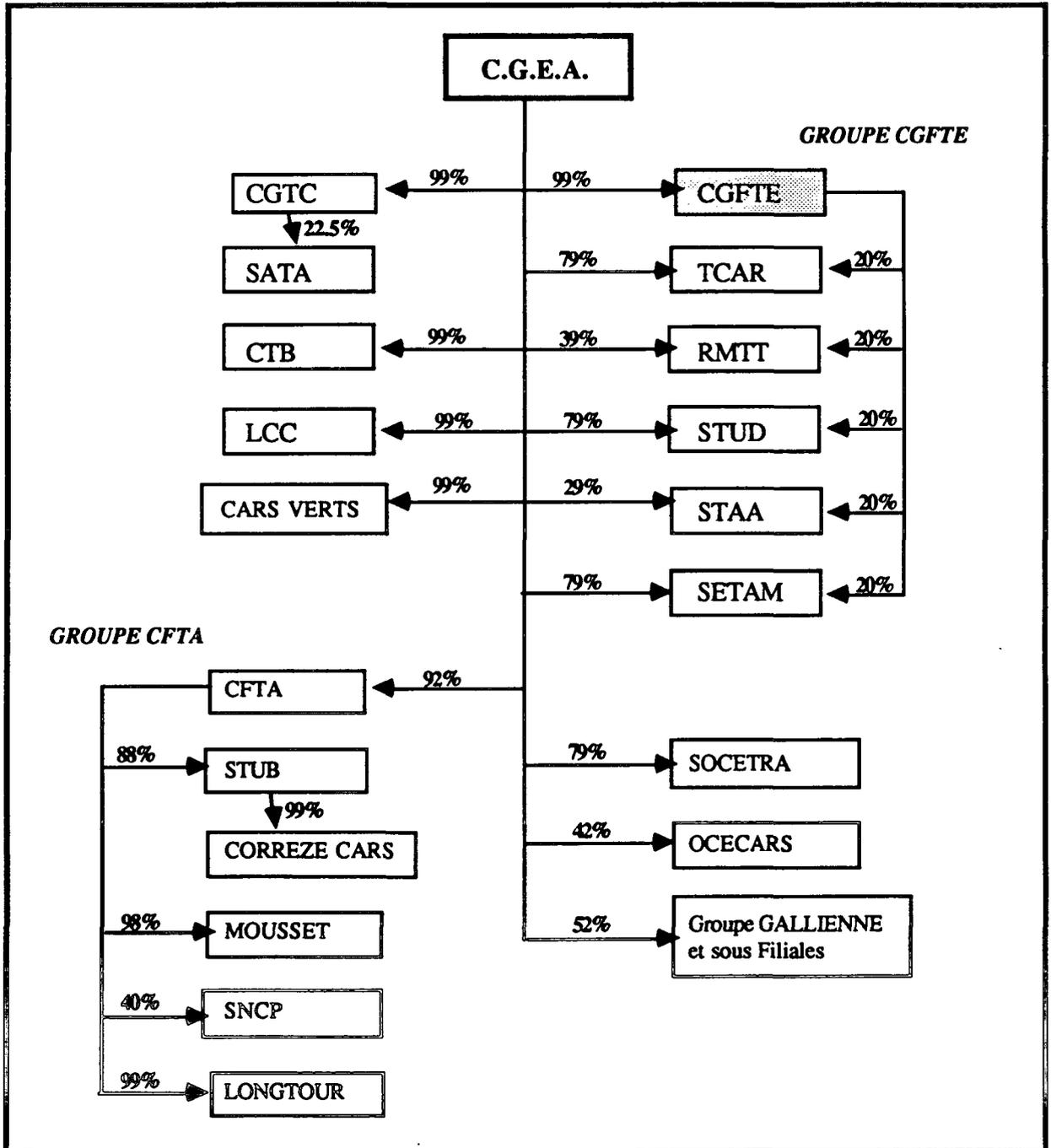
Rapprochement entre la Compagnie Générale des Eaux et VIA GTI :

En Mars 1990, la Compagnie de Navigation Mixte a pris une participation de 10% acquise auprès de la Compagnie Générale des Eaux. La Compagnie Générale des Eaux reprenant une participation d'un montant équivalent dans VIA GTI.



Ce rapprochement en terme d'actionnariat s'est concrétisé par la mise en place de projets de développement commun en particulier sur l'international, avec la constitution d'une société commune, TRANSTEC.

ARTICULATION EN 1989 de la branche "Transports de Voyageurs" de CGEA :



LOCALISATION des principaux Réseaux de Transports de Voyageurs de CGEA et filiales :

Société	Implantation
---------	--------------

Réseaux CGEA :

CTB Bourges

La Cie des Transports de Bourges exploite en "mandat de gestion" l'agglomération de Bourges.

CGTC-TVG Saint Chamond

La CGTC exploite en "garanties de recettes" le réseau du Syndicat des transports de la Vallée du Giers (ville de Saint Chamond)

CGTC-TUV Vierzon

La CGTC exploite sous le régime de la "garantie de recettes" le réseau des transports urbains de la ville de Vierzon.

Cars Verts Seine et Marne

Les Cars Verts gèrent à partir du centre de Nemours des lignes régulières dans le Sud de la région Parisienne (Seine et Marne, Essonne)

LCC Yvelines

LCC Voyages & Transports (ex-Les Cars de Chatou) gère les services urbains des "Boucles de la Seine" (Chatou, Le Vésinet, Montesson).

CGEA Yvelines

Seine et Marne

La Réunion

SOCETRA Cher

Transports interurbains

Réseaux repris avec le rachat de CGFTE :

- STAA** **Aix les Bains**
La Société des Transports de l'Agglomération d'Aix Les Bains, créée début 1987 exploite depuis mai 1987, 6 des 10 lignes urbaines de la ville d'Aix les Bains; les autres lignes étant gérées par " Cars Gonnet" (du groupe Transcet).
- STUD** **Dieppe**
La Société de Transport Urbain de la région Dieppoise, a été créée en 1987.
- CGFTE** **Le Havre**
Nancy (urbain)
Nancy (suburbain)
Bordeaux
Chambéry
CGFTE exploite les réseaux urbains du Havre, de Nancy, de Bordeaux et de Chambéry sur la base de contrats de gérance.
- SETAM** **Morlaix**
La Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Morlaisienne a repris la gestion du réseau urbain de Morlaix au groupe Verney en 1986 sur la base d'un contrat de gestion "aux risques et périls". Mais elle l'a reperdu en 1990, au profit du groupe GTI.
- TCAR** **Rouen**
Les Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise exploite les réseaux qui lui ont été confiés par la SIVOM de Rouen; ils participent d'autre part aux réflexions sur la desserte future de l'agglomération.
- RMTT** **Toulon**
La Régie Mixte des Transports Toulonnais exploite le réseau urbain de Toulon sur la base d'une convention de "régie intéressée".
-

Réseau CFTA :

CFTA Région parisienne
 Centre d'Equilly
 Mureaux
 Aubergenville
 Transport de personnel
 Corrèze
 Seine Maritime
 Transport de personnel (RNUR usine de Sandouville)

STUB Brive
 La STUB exploite les transports urbains de Brive

Mousset *Longwy et Meurthe & Moselle*

Longtour *Agence de voyages Paris*

Océcars *Transports interurbains en Loire Atlantique*

Réseaux des sociétés du Groupe Gallienne :

Autobus Aixois
 Autobus Aubagnais
 Transports urbains des villes d'Aix en Provence, d'Aubagne

SETRA *Transports en Seine et Marne et dans le Val de Marne*

Sud Cars *Société holding..Transports interurbains dans les Bouches du Rhône*

TRA *Transports en Seine Saint Denis*

TVO *Transports du Val d'Oise*

COTRAP *Participations minoritaires dans les sociétés Autobus Artésiens et
 Courriers Picards*

MOYENS :

Globalement le groupe CGEA employait à la fin de l'exercice 1989 (hors groupe Gallienne), 10 244 salariés, 60% d'entre eux travaillant dans les transports de voyageurs.

	Urbain	Interurbain	Autres	Total transport
Parc	1 980	620		2 600
Effectifs	4 890	790	550	6 230

ELEMENTS D'ANALYSE FINANCIERE :

Exploitation :

consolidé	1986	1987	1988	1989
Chiffres d'affaires	914 842	1 049 887	1 928 908	2 735 427
MBA	129 502	152 474	184 855	296 700
Résultat net	30 128	35 958	43 038	64 286

MBA / CA	14.1 %	14.5 %	9.6 %	10.8 %
BN / CA	3.3 %	3.4 %	2.2 %	2.3 %

Le groupe CGEA dégage une bonne rentabilité.

Les résultats semblent s'être tassés depuis 1987. Mais cela tient au mode de comptabilisation des activités de transport (et en particulier à l'intégration, à compter de 1988, des chiffres d'affaires réalisés dans les réseaux de transport en commun exploités dans le cadre de mandat de gestion).

Les performances des sociétés transport ne sont pas encore à la mesure de celles qui interviennent dans le secteur de la propreté :

Société	CA	MBA	BN
<u>Principales sociétés filiales du secteur transport :</u>			
CGFTE	525 430	3 146	95
CFTA	237 039	17 816	- 815
TCAR	109 316	373	366
RMITT	81 199	625	608
Cars Verts	44 458	5 849	1 269
SOCETRA	32 723	8 765	2 244
CGTC	24 805	2 505	351
CTB	23 368	ns	147
LCC	18 525	2 847	191
CGEA	244 177	nc	nc

TOTAL		41 926	4 456

Société	CA	MBA	BN
Principales sociétés filiales du secteur propreté :			
CTSP	198 985	32 224	8 412
OTN	155 496	28 982	10 395
SVE	49 508	9 609	3 551
SACO	154 570	28 997	4 085
Aubine	63 536	8 588	2 181
Kleber Environnement	35 131	6 767	2 473
Montheuil	27 032	4 294	3 164
STMB	45 636	7 264	1 218
Netra	43 889	5 525	- 1 375
.....		
TOTAL		132 250	34 104

La CGEA ne communique pas de comptes de résultats éclatés des diverses activités qui sont réalisées au sein de CGEA - société mère, il n'est par conséquent pas possible de connaître exactement les performances respectives des branches transport et propreté. Il ressort par contre que les résultats dégagés par les filiales de la branche propreté sont meilleurs que ceux dégagés par les filiales transport.

La consolidation du groupe Gallienne en 1990, permettra à la CGEA d'augmenter son chiffre d'affaires transport de plus de 250 millions Frs.

Structure financière :

consolidé	1986	1987	1988	1989
Actifs immo.nets	342 149	428 935	548 352	937 414
Capitaux propres	215 741	285 138	319 553	559 307
Dettes financières	134 400	134 784	179 603	362 111

Le montant des immobilisations nettes du groupe a presque triplé au cours des derniers exercices.

Une partie de ces immobilisations est constituée par des actifs non stratégiques (pour l'activité propriété ou transports de voyageurs) comme les titres de participation TFE et LOCAMION qui comptent pour respectivement 60 et 27 millions de Frs dans le portefeuille de la CGEA.

Le niveau d'endettement du groupe est faible; à peine 1 an de cash flow.

Politique à l'égard des actionnaires :

consolidé	1986	1987	1988	1989	global
Augmentation de capital	-	49 234	-	164 114	213 348
Distribution de dividendes	9 453	12 801	15 754	30 361	68 369

Au cours des derniers exercices le groupe CGEA, en accord avec son actionnaire, a donné la priorité au financement du développement notamment par recours aux augmentations de capital et par une faible distribution de dividendes.

BOURSE

Cours	1985	1986	1987	1988	1989	1990*
plus haut	164	426	500	405	855	1 033
plus bas	115	132	308	307	365	781
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	140	279	404	356	610	907

* 1er semestre

Capitalisation boursière moyenne CGEA en 1990 : $907 \times 1\,641\,132 = 1,5$ milliards Frs

Coefficients de capitalisation		1989	coefficient
Consolidé	BN	64 286	23.1
	MBA	296 700	5.0

S.P.I.T.
SOCIETE POUR L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS

FICHE D'IDENTITE :

SPIT
Société Pour l'Industrie des Transports
5 place André Malraux
75001 Paris

HISTORIQUE :

La SPIT est l'héritière de la plus grande entreprise française de transports urbains d'avant guerre qui intervenait :

1. à Paris, au travers la STCRP, Société des Transports en Commun de la Région Parisienne,
2. et dans plusieurs grandes villes de province comme, Nice, Dunkerque, Calais et Toulouse....

Fondé au début du siècle par M.André Mariage, le groupe SPIT est toujours contrôlé par la famille du fondateur.

La SPIT a été dirigée successivement par M.André Mariage, puis par ses fils Jean Louis et Pierre. Depuis 1986, à la suite du décès de M.Jean Louis Mariage, un des gendres de M.Pierre Mariage, M.Christophe Cras a pris la présidence du groupe.

Très proche du constructeur automobile Renault, M.André Mariage puis son fils Pierre ont été, entre les 2 guerres, les apôtres de la mise sur route des transports urbains de voyageurs; ils ont favorisé le développement du transport par autobus au détriment du tramway.

Premier groupe français de transport urbain avant la seconde guerre mondiale, le groupe SPIT a vu depuis cette date son influence se réduire et la plupart des réseaux qu'il exploitait lui échapper.

C'est ainsi que la STCRP, qui gérait au début du siècle le réseau en surface de la Région Parisienne, interrompera ses activités sur Paris en 1942, à la suite de la résiliation de sa convention par la Loi du 26 Juin 1941 (le réseau souterrain étant confié à l'époque à la CGT, Compagnie Générale de Traction et à la CMP, Compagnie du Métropolitain Parisien).

Après guerre, la STCRP changera de dénomination sociale et les animateurs du groupe se replieront sur l'exploitation des 7 réseaux de province qu'ils contrôlaient (ceux de Pau, de Calais, de Dunkerque, de Toulouse, de Cannes, de Monaco et surtout de Nice) et le commerce d'automobiles (concessions Renault).

La SPIT perdra ensuite successivement la plupart de ses réseaux de province:

.Le réseau de Cannes sera vendu dans les années soixante, à un transporteur local .

.Au début des années 1970, la famille Mariage perdra le contrôle du réseau de Toulouse (la STCRT, Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine) à la suite d'un basculement de majorité au profit de son associé, la famille Bacqueyrise.

.L'exploitation du réseau de Pau, exploité au travers la filiale SBTA (Société Béarnaise de Transports Automobiles) sera prise en main par la groupe VIA GTI au début des années 1980.

.Enfin, la convention d'exploitation du dernier grand réseau exploité par le groupe, celui de Nice n'a pas été renouvelée.

La concession du réseau de Nice pourrait être confiée à une Société d'Economie Mixte Locale, la SEMIACS qui a mis fin au contrat de la SPIT pour le 31 décembre 1991.

ACTIONNARIAT :

Bien que les principales sociétés composant le groupe soient cotées en bourse depuis le début du siècle, l'actionnariat de la SPIT a peu évolué.

Même la tentative d'OPA lancée par M. Jean Claude Gallienne en 1972 n'a pas conduit à remettre en cause le contrôle de la famille Mariage sur le groupe. La famille étant parvenue à contre-carrer les ambitions de son assaillant en procédant à d'importants rachats de titres (dont certains réalisés au sein du groupe lui même conduisant à la mise en place d'un important auto contrôle).

Seules quelques modifications mineures d'actionnariat se sont produites depuis 1972.

C'est ainsi qu'au début de l'année 1973, l'actionnariat de la SPIT se composait :

- .de la famille Mariage dont les participations étaient confortées par un autocontrôle assuré au travers une société intermédiaire, la SPAIC, détenant respectivement 58 et 14% du capital.
- .la GTI, appartenant au groupe de la Compagnie Mixte, avec 21% du capital correspondant aux titres ramassés par JC Gallienne et repris par la suite.
- .la CGIT (Cie Générale Industrielle de Transport), elle même filiale de la CEN (Chemins de Fer Economiques du Nord), contrôlée par le groupe Empain, avec 6% du capital.

Fin 1977, un certain bouleversement s'est opéré :

- .GTI cède ses titres à la société "Chardin Val d'Or", filiale de RVI.
- .Transexel procède au rachat de la CEN et donc de la CGIT, devenant par là même indirectement le troisième actionnaire du groupe SPIT

Le rachat de Transexel, par VIA GTI en 1981, aura pour effet de faire entrer à nouveau VIA GTI au capital de la SPIT.

Au 31/12/1989, près de 57 % du capital se trouvait entre des mains connus.

Avec les actionnaires extérieurs suivants contrôlant 34 % du capital :

- .la Régie Renault au travers la société Chardin Val d'Or : 15,45 % du capital.
- .Mme Christophe Cras : 6,41 % du capital.
- .le groupe VIA GTI au travers sa filiale COTRALI: 5,80 % du capital.
- .la Cie des Autobus de Monaco dont le groupe SPIT détient 32,4% du capital : 6,48% du capital.

D'autre part, 23% du capital étant auto-contrôlé au travers de :

.la SPAIC (société financière contrôlée par des sous filiales de SPIT) qui détient 16,47% du capital de la holding

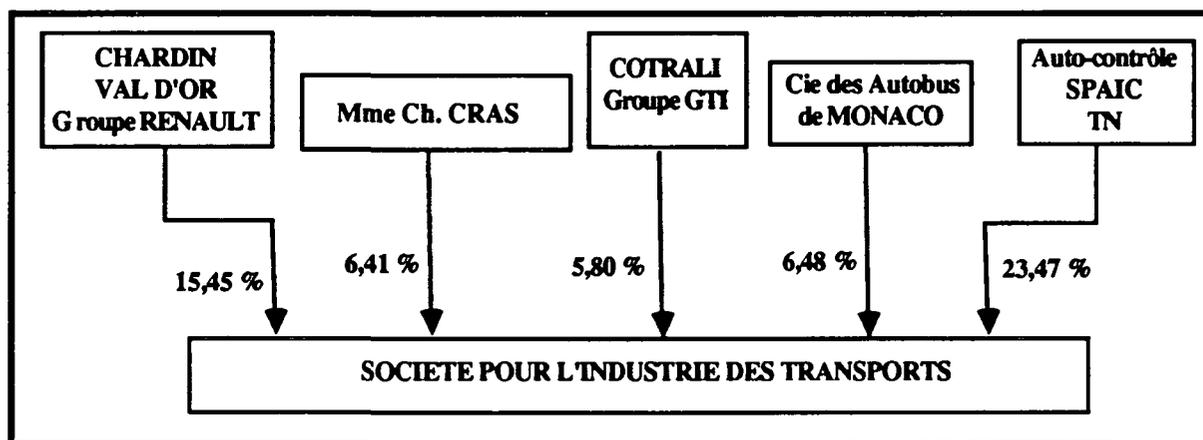
.la Société des Transports Urbains de Nice qui en détient 7%

GTI aurait récemment fortement accru sa participation pour la porter à 13%.

La composition de l'actionnariat s'explique par une certaine complémentarité d'intérêt:

1°) RENAULT: le groupe SPIT contrôle 2 concessions RENAULT dans le Sud de la France.

2°) VIA GTI : le groupe VIA détient par ailleurs 12,96 % du capital de la Compagnie des Transports en Commun de Nice, une des principales filiales de transports de voyageurs du groupe SPIT.



CONSEIL D'ADMINISTRATION :

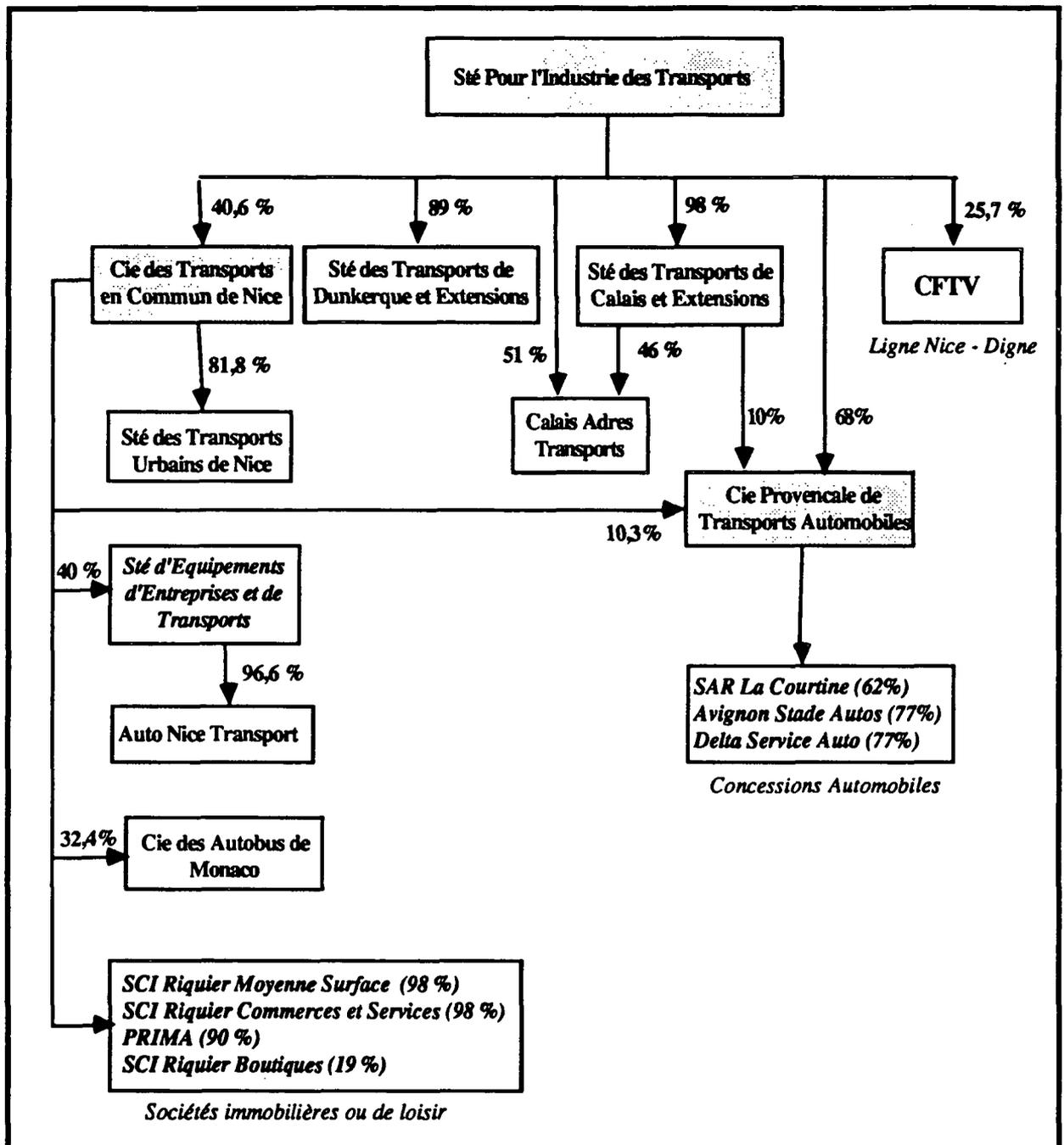
M. Christophe CRAS	PDG PDG de CPTA et STDE
M. Joseph ARTAUD-MACARI	Vice Président - Administrateur PDG de STUN ancien Directeur des Transports Terrestres ancien Président du Conseil Supérieur des Transports
M. Jean Pierre CATALAA	Administrateur Directeur Méthodes et Procédures à Régie RENAULT
M. Jean Noël MARIAGE	Administrateur Fils de Jean Louis Mariage
M. Jean MARQUISE	Administrateur PDG de STCE, CAT, SAR La Courtine Responsable du réseau de Calais
M. Henri MEUNIER	Administrateur Directeur Honoraire à la BNP
M. Pierre RECHNIEWSKI	Administrateur Responsable du réseau de Monaco
M. Michel ROBIN	Administrateur PDG TCL, Directeur TRANSEXEL
M. Jacques SCHMELTZ	Administrateur Directeur du réseau de Nice

L'examen de la composition du Conseil d'administration fait ressortir que la plus grande partie du Conseil est composée de membres exerçant des fonctions au sein du groupe. Mais à la suite des difficultés rencontrées en 1989, le mandat d'un des dirigeants, M. COLIN n'a pas été renouvelé.

La famille MARIAGE (la Succession de Monsieur Jean Louis MARIAGE et Mme Veuve Pierre MARIAGE) bénéficie de représentants en la personne de Monsieur Jean Noël MARIAGE et de Monsieur Christophe CRAS.

Les 2 actionnaires minoritaires importants, RENAULT et VIA GTI bénéficient par ailleurs d'un représentant chacun au sein du Conseil.

ORGANIGRAMME DES PARTICIPATIONS (principales participations) :



Le groupe s'articule autour de 3 holdings, cotés tous les 3 en bourse au comptant :

- 1°) la société mère SPIT, Société Pour l'Industrie des Transports
- 2°) une sous holding regroupant l'ensemble des activités exercées sur Nice, la CTCN, Cie des Transports en Commun de Nice
- 3°) une sous holding regroupant les activités de négoce d'automobiles, la CPTA, Cie Provençale de Transports Automobiles

ACTIVITES:**Ventilation du Chiffre d'affaires consolidé de SPIT :**

	en milliers de Frs	en %
Activité Transports de Voyageurs	272 449	48.0 %
Secteur Automobiles	259 342	45.7 %
Immobilier	7 668	1.3 %
Vente de bateaux	24 591	4.3 %
Divers	3 350	0.6 %
	-----	-----
Total	567 376	100 %

Le groupe SPIT intervient dans 5 principaux domaines d'activité :

1°) Les transports de voyageurs urbains et marginalement interurbains

2°) Le commerce d'automobiles

3°) La gestion d'un parc immobilier

4°) La vente de bateaux

5°) Des activités diverses :

.le négoce de produits de sécurité

.un club de mise en forme

.l'exploitation de la ligne ferrée Nice - Digne (en minoritaire)

Les transports représentent à l'heure actuelle moins de 50% du chiffre d'affaires consolidé du groupe.

1°) Activité Transport de Voyageurs :

L'activité de transports de voyageurs constitue le domaine d'activité d'origine du groupe.

Le groupe exploite plusieurs réseaux au travers des filiales spécialisées :

Réseaux	Filiale exploitante
<i>Transports Urbains</i>	
Nice	Société des Transports Urbains de Nice Auto Nice Transport
Dunkerque	Société des Transports Urbains de Dunkerque et Extensions
Calais	Société des Transports Urbains de Calais et Extensions
<i>Transports Interurbains</i>	
Pas de Calais	Calais Ardres Transports
Bouches du Rhône	Cie Provençale de Transports Automobiles à Marseille
<i>Transports Urbains (participation minoritaire)</i>	
Monaco	Cie des Autobus de Monaco

En matière de transports urbains, le groupe SPIT exploite les réseaux de :

.Nice (en concession) : 337 000 habitants*

.Dunkerque (en Garantie de Recettes) : 211 000 habitants*

.Calais (en contrat de gérance) : 76 000 habitants*

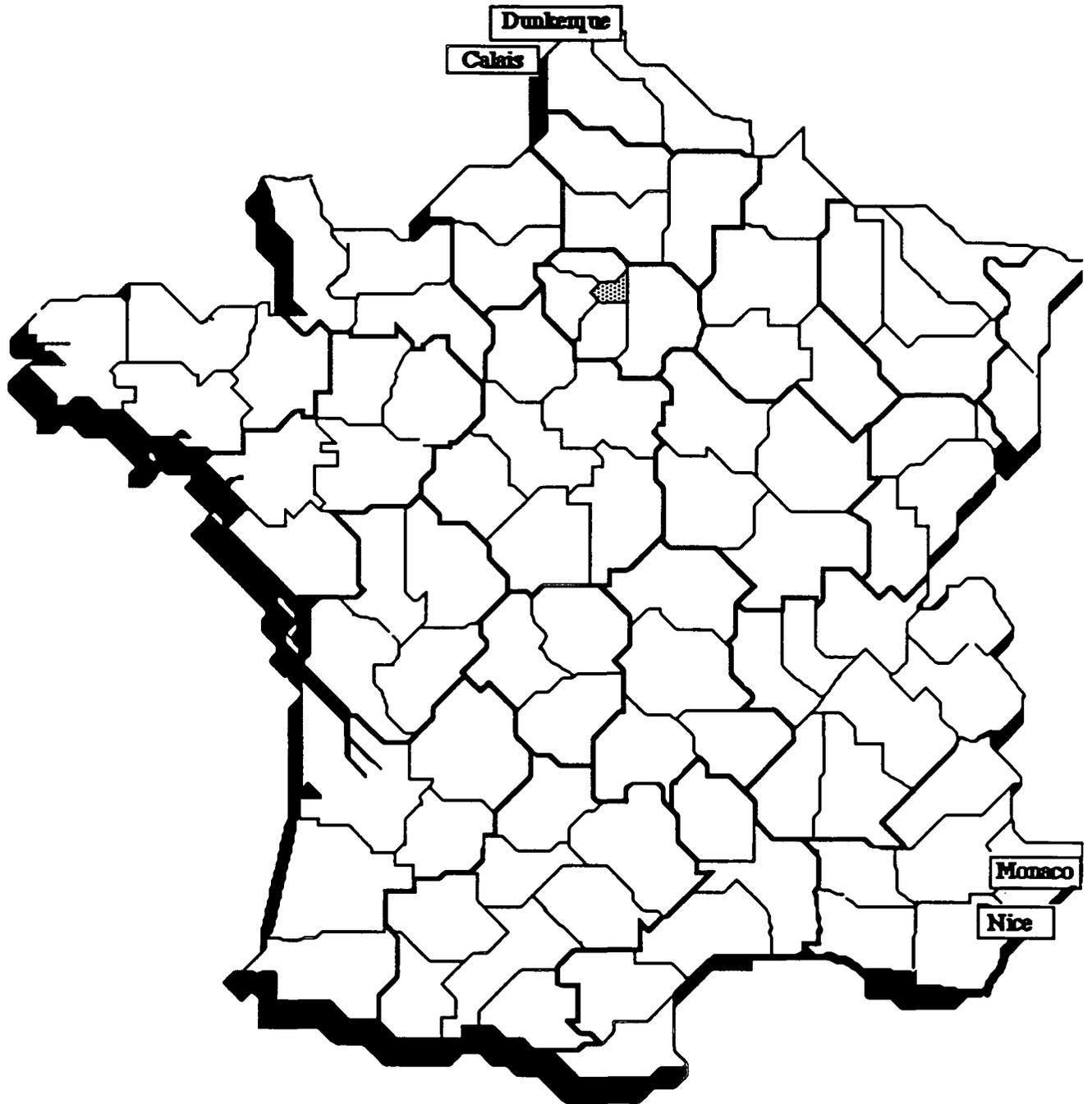
.Monaco : 25 000 habitants

* Périmètre de Transport Urbain en 1987

Ces réseaux utilisent un parc de véhicules variant entre 35 et 200 unités :

	Parc
Nice	206
Dunkerque	89
Calais	35
Monaco	40

RESEAUX URBAINS
gérés par S.P.I.T.



La SPIT n'est pas propriétaire du parc de véhicules de transport urbain qu'elle utilise. Même à Nice où la municipalité a racheté en 1981 le parc que les Transports de Nice détenaient encore.

Bien que la SPIT ne détienne qu'une participation minoritaire dans la Compagnie des Autobus de Monaco, elle en assure la direction opérationnelle.

En matière de transports inter urbains, le groupe SPIT exploite les lignes Calais - Ardres et Marseille - La Ciotat - Bandol...il assure par ailleurs des prestations de transports spéciaux et touristiques.

Mais cette activité reste très marginale dans son portefeuille d'activité; elle génère à peine 10 millions Frs de chiffre d'affaires.

De façon complémentaire, le groupe SPIT s'est associé en 1987 avec le groupe de M.DEBAEKE (Société Versaillaise de Transports Urbains - SVTU) au sein de la société CFTV (Compagnie Française de Transports de Voyageurs) afin de prendre des participations dans des PME de la région d'Ile de France. Mais le groupe SPIT semble avoir mis en sommeil ce projet car il n'a pas participé à la dernière augmentation de capital de la CFTV et a vu par là-même sa participation diluée.

CA 1989 - en milliers de Frs	C.A.	B.N.	BN / CA	Effectifs
<i>Participations majoritaires :</i>				
Cie des Transports Urbains de Nice (consolidé)	245 158	- 16 952	- 6.9 %	nc
Sté des Transports Dunkerque et Extensions	64 999	783	1.2 %	185
Sté des Transports de Calais et Extensions	22 130	369	1.6 %	79
CPTA activité voyageurs*	7 556	nc		nc
Auto Nice Transport	11 673	490	4.2 %	nc
Calais-Ardres Transports	4 226	- 92	- 2.2 %	8
<i>Participations minoritaires :</i>				
Cie des Autobus de Monaco	21 390	1 283	5.9 %	nc

Le groupe a bénéficié jusqu'alors d'une forte implantation à Nice. Mais la rentabilité de ce réseau s'est tassée à la suite d'un recadrage de la convention d'exploitation locale et des contreperformances de 2 de ses sous filiales (SEETA et Bioclub).

Le groupe SPIT devrait par ailleurs perdre la gestion de ce réseau de Nice en 1991.

2°) Activité de commerce d'automobiles :

L'ensemble des activités de négoce d'automobiles sont regroupées au sein de la filiale CPTA (Cie Provençale de Transports Automobiles) et de ses sous filiales.

La SAR (Sté Automobile des Remparts et de la Courtine) et la société ASA (Sté Avignon Stade Automobile), situées en Avignon, sont concessionnaires de la marque RENAULT.

Après avoir souffert de la morosité du marché automobile français, ces sociétés ont renoué depuis 5 ans avec des résultats bénéficiaires liés à la relance des ventes.

La société DSA (Delta Service Auto) réalise d'autre part une activité de location de voitures sans chauffeur, sous la marque "Europcar", à Avignon, Nîmes, et Orange.

3°) Activités immobilières sur Nice et sa région :

La présence du groupe SPIT sur Nice et sa région est assurée autour de la sous holding, CTCN (Cie des Transports en Commun de Nice) qui détient des participations dans de multiples SCI locales et en particulier :

- .la SCI PRIMA (Promotion Immobilière Sainte-Agathe) participant elle même à des SCI de constructions.
- .la SCI Moyenne Surface & SCI Riquier Commerces et Services gestionnaires de parkings
- .la SICAM (Sté Immobilière et Commerciale des Alpes Maritimes)
- .la SCI Riquier Boutiques à Nice

Le groupe exerce aussi une activité de maîtrise d'ouvrage déléguée à travers sa filiale SEETA (Sté d'Equipements d'Entreprise et de Transport Automobile) qui a entrepris l'aménagement du port à sec de Mandelieu-La Napoule.

4°) Activités diverses :

Le groupe SPIT détient enfin une participation dans une société de remise en forme "Bio Club" située à Nice et dans la société "Alberti Sécurité" qui intervient dans le négoce de produits de sécurité, d'alarmes automobiles...

ANALYSE FINANCIERE :**Examen de la société holding :**

La SPIT, société holding a une structure financière solide.

Elle exerce uniquement une activité de holding ; l'essentiel de ses ressources provient de revenus de ses filiales.

La SPIT n'exerce pas elle même d'activité d'exploitation.

La holding n'est pas endettée.

La plus grande partie du bénéfice de la société est distribuée chaque année.

milliers de Frs	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Bénéfice net	2 149	1 902	1 605	2 044	1 812	1 732	869
Résultat distribué	1 490	1 552	1 508	1 508	1 508	1 508	-
% de distribution	69 %	81 %	94 %	74 %	83 %	87 %	-

La plus grande partie des résultats remontant vers la société holding provenait de la Compagnie des Transports en Commun de Nice qui elle même les recueillaient de la Société des Transports Urbains de Nice, exploitant le réseau urbain de Nice.

En 1989, les contreperformances de la CTCN qui a réalisé une perte de 7,1 millions de Frs - société mère (et une perte consolidée de 16 millions de Frs), ont privé le holding SPIT de la plus grande partie de ses produits financiers.

Examen des comptes consolidés :

Compte de résultat consolidé :

	1986	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires	491 316	530 618	578 852	649 807
Résultat courant	11 214	12 886	12 258	- 9 945
MBA*	28 699	30 500	27 924	17 569
Résultat net*	6 662	7 478	6 088	- 13 558

Bénéfice Net* / CA	1.3 %	1.4 %	1.0 %	- 2.1 %
MBA* / CA	5.8 %	5.7 %	4.8 %	2.7 %

* y compris la part revenant aux minoritaires

Examinée sur les 4 derniers exercices, la MBA dégagée par le groupe semble a priori décevante. Mais cette observation doit être corrigée par le fait :

1. que le groupe réalise une activité de négoce
2. qu'un certain nombre de réseaux sont gérés en utilisant du matériel appartenant aux concédants. C'est ainsi que plus de 50 % des immobilisations corporelles nettes inscrites au bilan consolidé de SPIT, sont "propriété des Concédants".

On relève d'autre part que, depuis 1988, et surtout en 1989, la rentabilité du groupe s'est écrasée. Ces contreperformances ont conduit le groupe à renouveler ses équipes dirigeantes et à conduire un plan de restructuration résolu.

Compte de bilan consolidé :

	1986	1987	1988	1989
Immo.nettes *1	126 117	139 245	136 927	141 786
Immo. Pté concédant	90 786	93 892	195 363	198 446
Capitaux propres *2	83 344	87 295	83 281	66 812
Dettes financières	52 677	55 411	67 906	95 491

*1 hors propriété du concédant

*2 y compris minoritaires

En 1988, la part des immobilisations appartenant à l'autorité concédante a fortement augmenté à la suite d'une modification des procédures d'enregistrement comptable.

A la suite des difficultés rencontrées en 1989 sur Nice, la structure financière de la SPIT s'est fortement tendue. Les pertes réalisées en 1989 ont absorbé une part importante des capitaux propres du groupe.

BOURSE :**Evolution des cours de la société holding, SPIT : (Société cotée au comptant de la bourse de Paris)**

	1986	1987	1988	1989	1990
Plus Haut	579	835	910	1 110	1 560
Plus Bas	309	434	440	970	985
BN par action	18,09	23,04	20,42	-	
Dividende par action	17	17	17	-	

On relève que le tassement des résultats de la SPIT ne s'est pas traduite par une baisse des cours du titre.

Le titre a sans doute profité de la forte concentration de son actionnariat (57% de ses titres sont entre des mains connues) et peut être de tentatives de ramassages extérieures.

Sur la base des derniers cours connus de 1990 (fin Octobre), la capitalisation boursière de SPIT atteint $1\ 150 \times 88\ 714 = 102$ millions de francs

Evolution des cours de la société CTCN : (Société cotée au comptant de la bourse de Marseille)

	1986	1987	1988	1989	1990
Plus Haut	498	565	600	762	580
Plus Bas	340	442	510	582	456

Les cours de CTCN sont restés relativement stables au cours des derniers exercices :
Plus de 62 % du capital de la société se trouve entre des mains connues :

.SPIT avec	40.59 %
.VIA GTI avec	12.96 %
.Union de Placements en Valeurs Régionales	8.97 %

La capitalisation boursière moyenne (cours d'octobre 1990) :
 $495 \times 100\ 320 = 49,6$ millions de francs.

Evolution des cours de la société CPTA : (Société cotée au comptant de la bourse de Marseille)

Les cours du titre CPTA ont peu varié au cours des dernières années. Plusieurs raisons peuvent être avancées pour l'expliquer :

1. Très peu de titres CPTA se trouvent cotés en bourse.

CPTA est contrôlé à 88 % par des sociétés du groupe.

68,04 % par SPIT, 10,34% par CTCN, et 10% par STCE

2. CPTA n'occupe pas de rôle clef dans le système d'auto-contrôle du groupe

	1986	1987	1988	1989	1990
Plus Haut	103	158	130	109	155
Plus Bas	54	88	84	88	96

Capitalisation boursière moyenne (sur la base des derniers cours connus en 1990) :
 $97 \times 130\ 500 = 12,6$ millions de Frs.

TRANSDEV
TRANSCET - PROGECAR

FICHE IDENTITE :

TRANSDEV / Transcet - Progecar
Heron Building
66, avenue du Maine
75014 Paris
Tel. 42 79 26 27

HISTORIQUE :

La Branche "Transport" de la Caisse des Dépôts Développement trouve son origine au sein de la SCET.

La SCET (Société Centrale pour l'Equipement du Territoire) a été créée aux lendemains de la Libération par la Caisse des Dépôts et Consignation, afin de mener à bien les grandes opérations de reconstructions rendues nécessaires après les destructions de la seconde guerre mondiale.

La SCET constitue alors le bras séculier de l'Etat, et intervient en étroite collaboration avec le grand Ministère de la Reconstruction...

Dans les années 1970, la SCET amorce une première évolution, en se rapprochant des collectivités locales, qui acquièrent un renouveau de leurs pouvoirs contre le centralisme de l'Etat.

En 1973, la SCET intervient pour la première fois de façon significative dans les transports de voyageurs, en constituant une "SEM d'organisation" à Toulouse qui confie les prestations de transports à un sous traitant local - tractionnaire (cet exploitant sera par la suite absorbé par la SEM, qui deviendra SEM d'exploitation).

En 1977, plusieurs municipalités (Montpellier, Nantes, Orléans..) attirées par la formule de la SEM, se rapprochent de la SCET afin qu'elle leur apporte un encadrement technique, sans les déposséder de leurs pouvoirs en matière de politique de transport.

En 1986, afin de répondre aux attentes des élus et des autorités organisatrices qu'elle fédérait, la SCET étoffe son service transport et crée une structure d'accueil et de réflexion, TRANSCET Association.

En 1988, la société TRANSCET est constituée à partir de la filialisation du Département Transport de la SCET.

Ce département qui se contentait jusqu'en 1988 de fédérer les compétences des SEM dans lesquelles le groupe de la Caisse était partie prenante, modifiée à partir de cette date sa politique, en enrichissant fortement ses équipes d'encadrement du siège afin d'améliorer les services donnés à ses adhérents.

La société PROGECAR est rachetée par la compagnie C3D en Juillet 1988; elle permet à la branche transport de la C3D de se positionner d'un coup comme l'un des principaux opérateurs de transports interurbains en France.

Cette société PROGECAR était elle même le fruit du regroupement de 2 réseaux de transport, la TREC et la STAM.

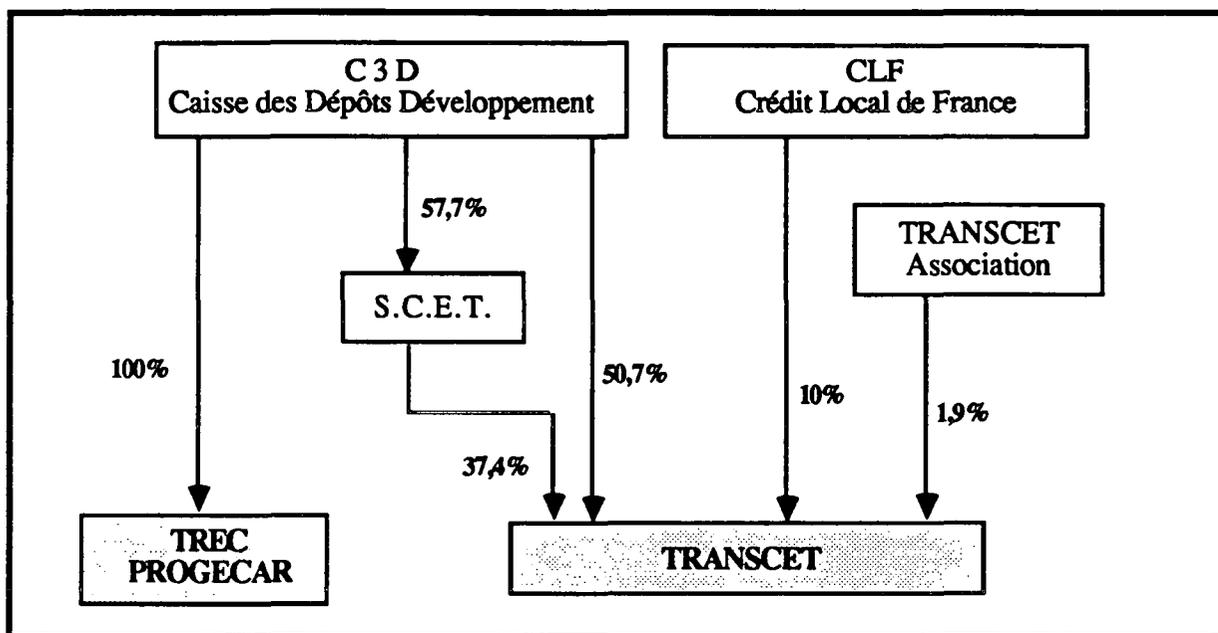
Le rapprochement de TREC et STAM avait été réalisé sous l'impulsion des dirigeants du groupe PROGEMAR (spécialisé en matière de remorquage portuaire), qui souhaitaient se diversifier dans les transports de voyageurs.

Ils avaient pour cela procédé à la prise de contrôle

- .de la TREC (Transports Régionaux de l'Est et du Centre) en 1984,
- .de la STAM (Société des Transports Automobiles de Mondragon), qui était à l'époque une filiale de RVI, en 1985
- .puis de CEA Transports, qui était une filiale du groupe SAGA.
- .et enfin de la Régie des Transports de Saône et Loire

ACTIONNARIAT :

TRANSCET - PROGECAR sont des filiales de la compagnie C3D. A ce titre, elles appartiennent au groupe de la Caisse des Dépôts et Consignation.

Situation début 1990 :

La branche Transport de la Compagnie C3D vient de procéder à une restructuration de ses participations, en regroupant les titres TRANSCET et PROGECAR qu'elle détenait sous une structure holding commune, TRANSDEV.

TRANSDEV constitue désormais une holding de "Branche" au sein de la compagnie C3D; mais ses 2 filiales, TRANSCET & PROGECAR sont encore à l'heure actuelle distinctes, tant en terme d'activité, d'image de marque que d'actionnariat.

En terme d'activité, alors que PROGECAR intervient en matière de transports interurbains, TRANSCET intervient principalement en matière de transports urbains. Un reclassement de leurs participations respectives est d'ailleurs intervenu afin d'affirmer leur vocation principale.

En terme d'image de marque, PROGECAR apparaît comme un groupe du secteur privé, alors que TRANSCET est surtout marqué par son appartenance au secteur de l'économie mixte.

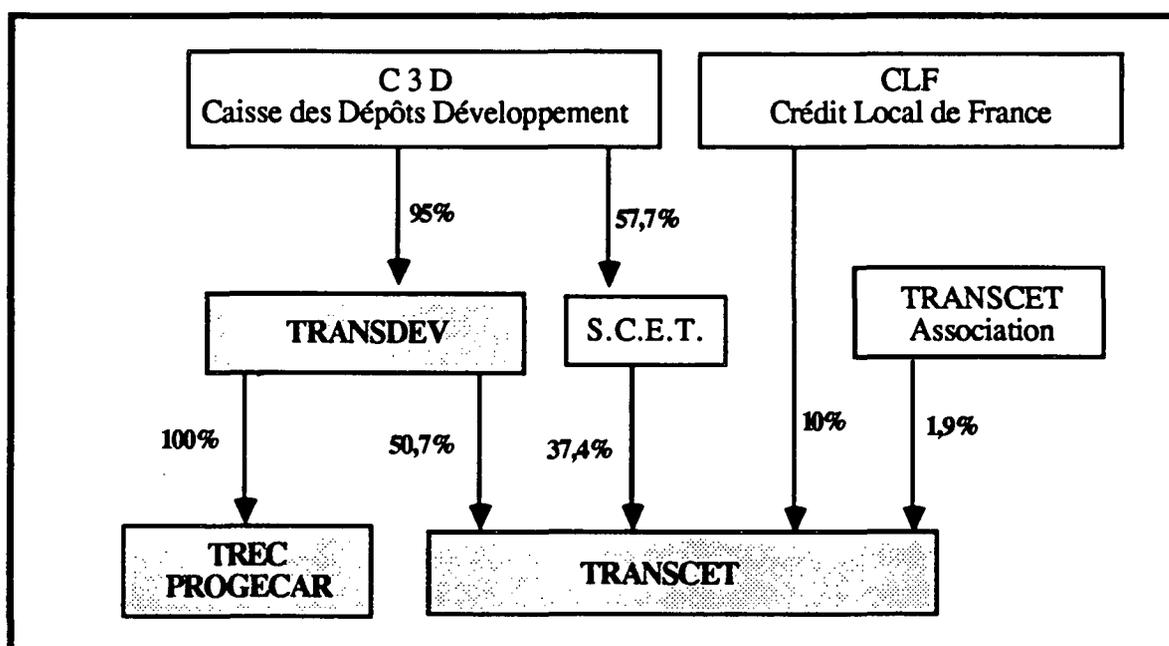
En terme d'actionariat,

PROGECAR était intégralement détenu par la compagnie C3D
et il est désormais contrôlé à 100% par TRANSDEV

TRANSCET avait un actionariat diversifié qu'elle a conservé;
Elle regroupe actuellement 4 actionnaires :

- .TRANSDEV qui détient 50.7 % de son capital
- .la SCET qui en détient 37.4 %
- .le CLF avec 10.0 %
- .TRANSCET Association avec 1.9 %

Situation à fin 1990 :

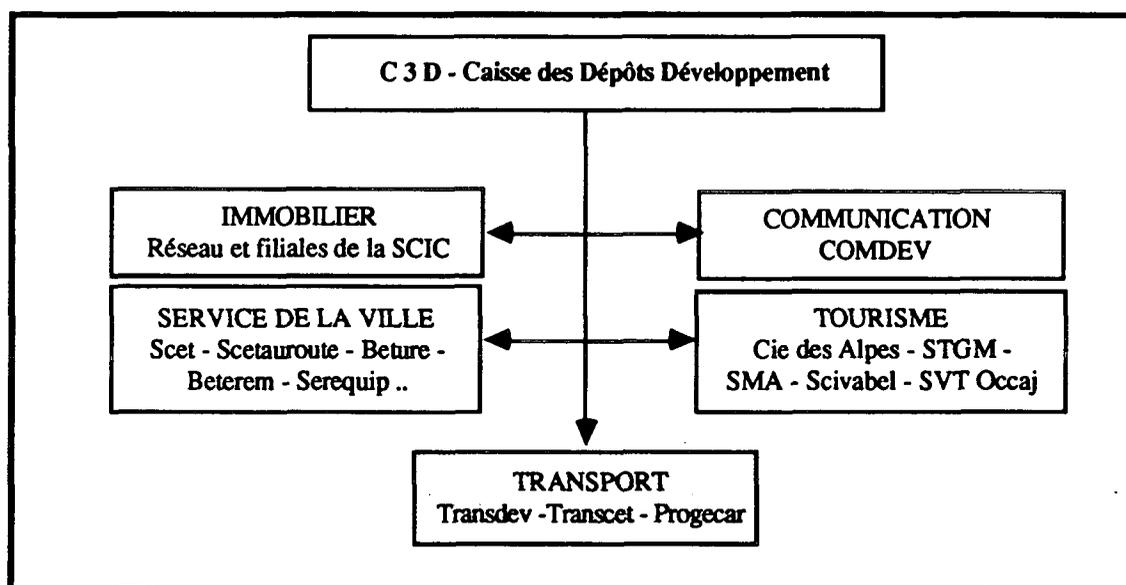


Caractérisation des actionnaires :**C3D :**

C3D est la filiale "opérationnelle" (ou "opérateur") de la CDC.

La C3D elle même se compose de 5 branches principales qui se consacrent respectivement à :

- .l'immobilier
- .le service de la ville (l'aménagement et les services locaux / l'ingénierie urbaine)
- .la Communication (le cable..)
- .le Tourisme
- .les Transports



Les transports ont été consacrés au rang de branche indépendante depuis 1988; auparavant, ils étaient intégrés au sein de la SCET, la branche aménagement.

La SCET :

SCET (Société Centrale pour l'Équipement du Territoire) est la filiale "Aménagement et Services Locaux" de la C3D. C'est en son sein que se sont constituées les premières sociétés de transport du groupe de la Caisse.

TRANSCET Association :

"TRANSCET Association" est une structure (Association Loi de 1901) regroupant les autorités organisatrices et les élus membres des réseaux TRANSCET. Elle a été créée en Janvier 1986.

Son bureau est composé de 4 élus, avec présidence tournante :

.M.Rivel (UDF) Adjoint au Maire de Saint Etienne, Président du SIOTAS (Syndicat Intercommunal pour l'Organisation des Transports de Saint Etienne)

.M.Descours (RPR), Sénateur de l'Isère, Président de la SEMITAG

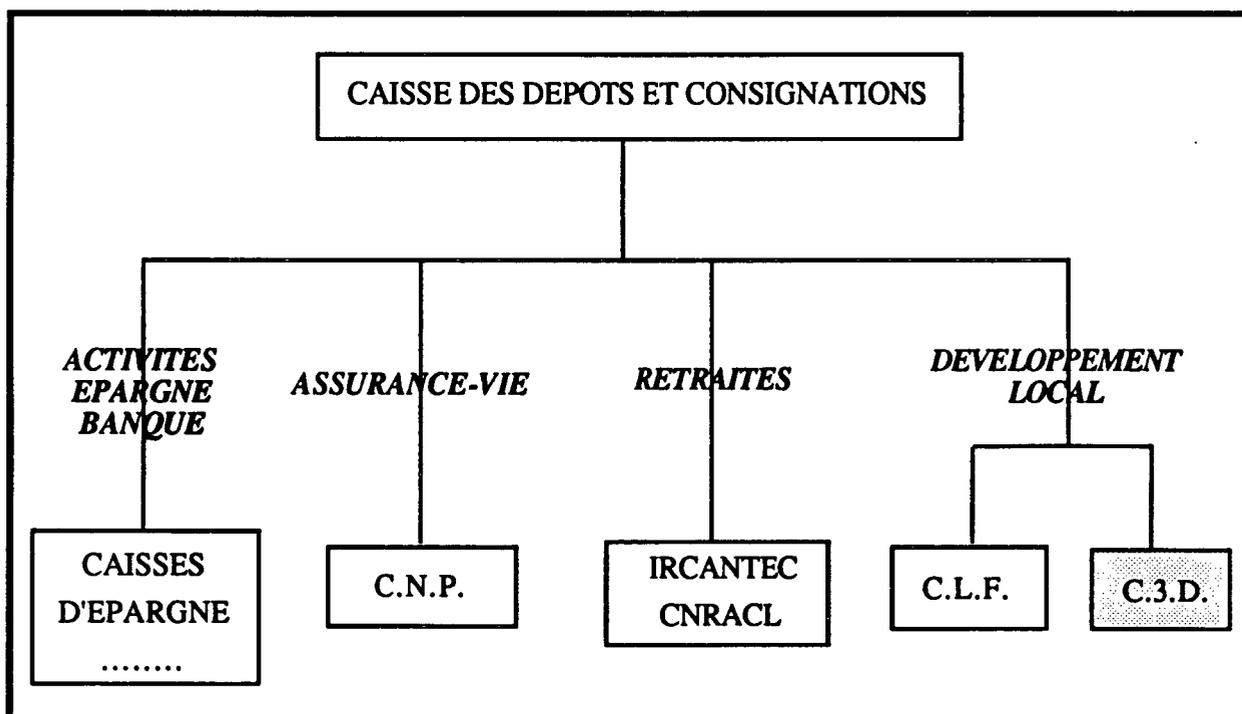
.M.Lapaire (PS), Député maire de Saint Jean de Braye, Président SEMTAO

.M.Baudoux (PC) Maire d'Aulnoye Aymeries, Président de la SEMITIB

Son objet est de créer une structure d'échange, de constituer un lieu de réflexion et d'orientation et d'affirmer les liens unissant les autorités organisatrices, les sociétés et les régies liés au groupe C3D.

Le Crédit Local de France :

Le Crédit Local de France est comme la C3D rattachée à la Caisse des Dépôts et Consignation ; elle s'intègre au sein de la branche "Développement Local" de la Caisse.



Logique d'actionariat :

Les transports publics dans la mesure où ils se composent majoritairement de "transports urbains", de "transports de lignes interurbaines", et de "transports scolaires", intéressent les clients traditionnels du groupe de la Caisse des Dépôts.

Ils permettent par là-même d'élargir la palette de services que le groupe propose aux collectivités locales, autorités organisatrices.

DIRECTION :**TRANSDEV :**

Président	Philippe Segretain
Directeur Général	Jean Pierre Couplan (jusqu'au 1/10/90) Joel Lebreton (depuis le 1/10/90)
Administrateurs	C3D représentée par JM Simon (Président de C3D) P.Werner (DG de C3D) O.Collinet (DGA de C3D) JP.Sonois (Directeur de la Branche Tourisme de C3D) A.Olivier (Directeur adjoint de la stratégie de la CDC)

TRANSCET :

Président	Jean Pierre Couplan (jusqu'au 1/10/90) Philippe Segretain (depuis le 1/10/90)
Directeur Général	Joël Lebreton
Administrateurs	SCET représentée par M.Assor (Directeur financier SCET) JP.Sonois (Directeur branche tourisme de C3D) CLF représenté par M.Gerber (Directeur) O.Collinet (DGA de C3D) M.Piquemal (Directeur Régional Ouest de la SCET)

PROGECAR :

Président	Philippe Segretain
Directeur Général	Jean Pierre Couplan (jusqu'au 1/10/90) Joel Lebreton (depuis le 1/10/90)
Administrateur	P.Werner (DG de C3D)

ACTIVITES :

Développement accéléré des activités de la branche "voyageurs" :

La branche transport de la C3D se caractérise par la progression rapide de son activité.
Le volume d'affaires géré par la branche a progressé de 64 % en 2 ans.

milliers de Frs	1987	1988	1989
Volume d'Affaires			
Transcet :	1 580 000	1 806 686	2 041 081
Progecar :	-	459 682	549 687

Total	1 580 000	2 266 368	2 590 768
Progression		+ 43 %	+ 14 %

La progression rapide du volume d'affaires de la branche Transport de la compagnie C3D s'explique :

.en partie par la multiplication des opérations de croissance externe qu'elle a conduites et en particulier les acquisitions des sociétés suivantes :

- .du groupe TREC - PROGECAR
- .des Cars Gonnet
- .des Cars Martin
- .de l'entrée dans AMV
- .de CFC
- .des Cars Comtadins
- .de SOVITOURS (en 1990)

.en partie par des opérations de croissance interne

avec les prises en gestion des réseaux de

- .Saint Etienne (TRAS)
- .Macon (Macon Bus)
- .Agen (STAA)

ou la signature de contrat d'Assistance Technique avec :

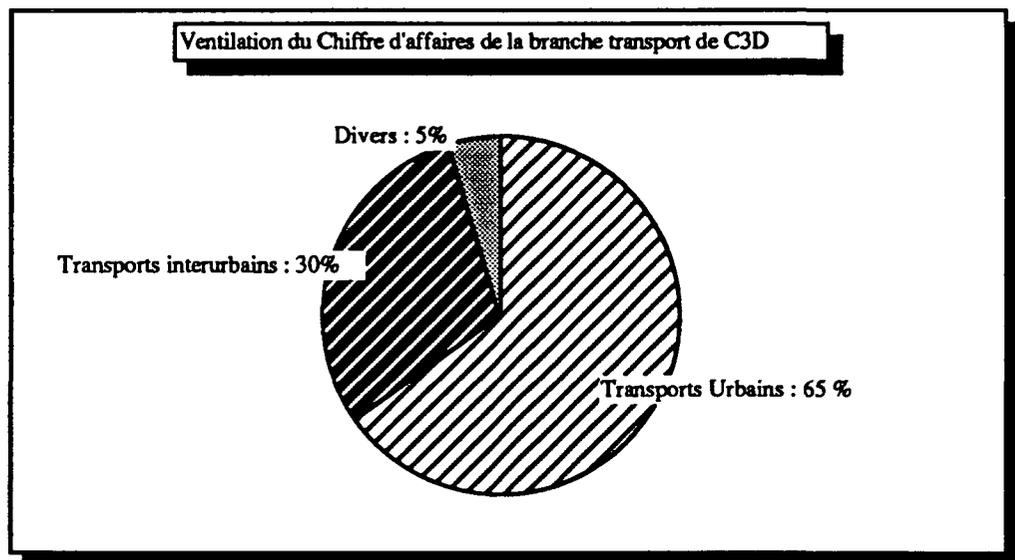
- .la Régie des Transports du Jura (RDTJ)
- .le Régie des Transports de Savoie (en 1990)

ou enfin la création d'une société de transports péri-urbains (Progesud)

Ventilation des activités :

1989 (milliers Frs)	TRANSCET	PROGECAR	TOTAL
Réseaux urbains	1 570 000	118 000	1 688 000
Réseaux interurbains	420 000	365 000	785 000
Divers*	52 000	66 000	118 000
<hr/>			
Total	2 042 000	549 000	2 591 000

* express départementaux



LOCALISATION :**Des implantations géographiques ciblées en matière de transports interurbains :**

Le groupe transport de la C3D a concentré ses implantations interurbaines autour de 4 grandes régions :

- .Rhône Alpes
- .le Centre
- .le Sud Est
- .le Sud Ouest

Dans la région Rhône Alpes, le groupe s'est positionné fortement par rapport aux échéances olympiques et aux dessertes des grandes stations touristiques de la Tarentaise (au sein desquelles la compagnie C3D a des intérêts importants, comme aux Arcs, à La Plagne).

- .Il a pris le contrôle d'une société locale "les Autocars Martin".
- .Il participe à la société "Transavoie" dont la fonction est d'assurer la gestion des gares routières qui desservent les grandes stations de sport d'hiver de la vallée de la Tarentaise.
- .Il participe enfin à la transformation en SEM de la RDTS (Regie Départementale des Transports de la Savoie).

La région Centre constitue le berceau de la société TREC, qui s'appuie sur de fortes implantations locales dans :

- .Le Loiret avec les Rapides du Val de Loire
- .L'Yonne avec les Rapides de Bourgogne
- .L'Aube avec les Courriers de l'Aube

Cette région se prolonge à l'Ouest vers les départements de :

- .L'Indre et Loire avec les Rapides de Touraine
- .La Vienne avec les Rapides du Poitou

Dans cette même région, le groupe bénéficie enfin d'une présence en Charente Maritime au travers la Régie d'Aunis et Saintonge

RESEAUX INTERURBAINS
de TRANSCET



Le Sud Est constitue le berceau de la STAM et suit le couloir Rhodanien, avec les sociétés filiales ou les implantations suivantes :

- .RSL, Rapides de Saône et Loire
- .les Cars Gonnet, dans l'Ain
- .STAMIDI, dans la Drôme
- .Rapides du Sud Est et les Cars Comtadins dans le Vaucluse
- .Progesud dans l'Hérault

Le groupe assure par ailleurs des missions d'Assistance Technique auprès des régies de:

- .VFD, dans l'Isère qui a récemment distendu ses liens avec TRANSCET
- .RDAD, Régie Départementale des Autobus de la Drôme
- .la Régie des Transports du Jura

Dans le Sud Ouest,

- .Le groupe TRANSDEV vient de faire l'acquisition de la société Sovitours, qui intervient dans la Haute Garonne et le Tarn.
- .Il fait partie de la Société SODETRA, société organisatrice des transports scolaires du Tarn et Garonne
- .Il peut s'appuyer d'autre part sur les transports interurbains de la SEMVAT

De façon complémentaire, le groupe est présent dans le département du Nord avec les "Chemins de Fer de Cambresis" et dans la Moselle avec "Transfench".

Une volonté d'expansion en matière de transports urbains :

Comme la plupart de ses concurrents, TRANSCET est très présente sur les Appels d'Offre portant sur la gestion des grands réseaux urbains.

C'est ainsi que le groupe a participé aux Appels d'Offre portant sur les réseaux de Moulins, du Havre,.....

Au cours des 4 dernières années, il a pris en gestion les réseaux de Saint Etienne, d'Agen et de Macon.

**RESEAUX URBAINS
gérés par TRANSCET**



Actuellement TRANSCET intervient dans :

5 Villes de plus de 300 000 habitants :

- .Toulouse (SEMVAT)
- .Grenoble (SEMITAG)
- .Valenciennes (SEMURVAL)
- .Nantes (SEMITAN)
- .Saint Etienne (TRAS)

8 Villes de plus de 100 000 habitants :

- .Avignon (TCRA)
- .Bayonne (STAB)
- .Maubeuge (SEMITIB)
- .Montpellier (SMTU)
- .Orléans (SEMTAO)
- .Thionville (TransFensch)
- .Limoges (TCL)
- .Ile de la Réunion - St Pierre - St Louis.. (SEMITTEL)

21 villes de moins de 100 000 habitants

STRATEGIE :**De l'Urbain à l'Interurbain :**

D'abord essentiellement concentrée sur les transports urbains avec TRANSCET, la branche transport de la C3D a pris depuis 3 ans, une place importante dans le secteur des transports interurbains.

Ce nouveau positionnement lui a permis d'élargir ses compétences sur le marché nouveau constitué par les transports peri-urbains, comme à Montpellier par exemple avec la constitution de la société Progesud.

Elle a pu par ailleurs multiplier des liens avec les Conseils Généraux dont le pouvoir et les capacités financières ont été fortement accrus par les lois de Décentralisation.

En étant au contact des villes et des Conseils Généraux, elle se trouve enfin en mesure d'articuler les interventions transport de ces 2 autorités organisatrices qui cohabitent de plus en plus fréquemment dans les zones suburbaines en forte expansion.

Politique de grands projets :

Le groupe s'est impliqué très tôt dans le montage de grands projets en "site propre", avec notamment :

- . la mise en oeuvre du tramway de Grenoble qui est exploité par un réseau Transcet (la SEMITAG)
- .le développement du tramway de Saint Etienne,
- .la mise en place et l'exploitation du tramway de Nantes
- .l'implantation du Val de Toulouse, dont la construction est réalisée sous la conduite de la société concessionnaire MTD (Métropole Transport Développement, société dont l'actionariat se répartit entre Transcet, la SEMVAT, la CDC, le CLF et Matra) et dont l'exploitation sera confiée à compter de 1993 à la SEMVAT.

La branche transport de la C3D se trouve avantagée dans ce type d'opération, par son appartenance au groupe de la Caisse des Dépôts, qui lui permet de mettre en place pour ces projets, une approche globale intégrant des compétences - d'ingénierie technique - de montage financier - de gestion transport - et d'aménagement urbain.

Une conception élargie des transports urbains :

Le groupe TRANSCET tente de favoriser au sein des réseaux qui lui sont associés, une approche globale des problèmes de "déplacements urbains", intégrant non seulement les transports urbains de voyageurs mais aussi les politiques de stationnement en parking et en surfaces.

C'est ainsi que 2 de ses réseaux, ceux de Montpellier (SMTU) et d'Aurillac- Arpajon (STABUS) ont développé parallèlement à leur activité transport, une activité de stationnement. Ces réseaux ont tissé par ailleurs des liens avec la société SCETAUPARC, qui est elle même une filiale de la SCET, spécialisée en matière de gestion de parkings.

Des formes d'intervention très diverses :

Marquée dans un premier temps par son appartenance au groupe de la Caisse des Dépôts, la branche transport de la C3D a été le principal promoteur et l'un des principaux artisans de l'économie mixte dans le secteur des transports.

Elle a, la première, constitué des SEM d'organisation puis des SEM de gestion de réseaux de transports.

Souvent conseillère des autorités organisatrices, elle s'est ensuite attaquée au marché des Régies en proposant son Assistance Technique afin d'améliorer, quand cela était possible, la gestion de certains réseaux urbains ou départementaux exploités en régie.

Elle a enfin, à compter de 1987, élargi ses modes d'intervention en constituant des filiales de droit privé exploitantes de réseaux et en faisant l'acquisition de sociétés privés de transport.

Ainsi aujourd'hui, la branche transport de la C3D intervient sous 4 formes essentielles :

- .conseillère d'autorités organisatrices
- .assistant technique de Régie
- .partenaire de SEM
- .exploitant privé

Une politique de partenariat :

Arrivée tardivement sur le marché des transports en commun, par rapport à certains de ses concurrents comme VIA GTI, la branche transport de la C3D a affirmé sa spécificité en tablant prioritairement sur le partenariat

- . avec les collectivités locales,
 - .en développant des SEM,
 - .en se positionnant comme le conseil des autorités organisatrices
 - .en faisant participer les élus à son capital au travers Transcet Association et en faisant de cette structure un lieu d'échange et de dialogue,

- .avec les transporteurs eux mêmes,
 - .en partageant avec des transporteurs locaux le capital de certaines de ses sociétés d'exploitation comme "RSL" (Rapides de Saône et Loire), "AMV" (Autocars de Marne La Vallée).....
 - .en s'associant avec des exploitants locaux dans le cadre de société sub délégitaire d'autorités organisatrices, comme SODETRA qui gère les contrats de transports scolaires du Tarn et Garonne.
 - .en constituant un réseau de lignes express, "Convergence" ouvert aux PME régionales.
 - .en continuant d'adhérer en Région Parisienne à l'APTR.

IMPLANTATIONS des Réseaux de Transports de Voyageurs :

La branche "Transport" regroupe :

.24 réseaux Urbains

.21 réseaux Interurbains

Structure exploitante		Implantation
<i>Réseaux urbains de TRANSCET</i>		
STAA	Sté des Transports de l'Agglomération Agenaise	Agen
Mâcon Bus		Mâcon
TRAS	Sté des Transports Urbains d'Agglom.Stéphanoise	Saint Etienne
STABUS	SEM des Transports Urbains d'Aurillac	Aurillac
STAB	Sté des Transports en Commun de l'Agglom.de Bayonne	Bayonne
SEMITUB	SEM des Transports Urbains de Briançon	Briançon
Chamonix Bus		Chamonix
SEMITAG	SEM des Transports Publics de l'Agglom.Grenobloise	Grenoble
SEMITTEL	SEM des Transports, Tourisme, Equipements et Loisirs	La Réunion
TCL	Transports en Commun de Limoges	Limoges
SEMITUL	SEM des Transports Urbains du Bassin de Longwy	Longwy
SEMITIB	SEM des Transports Intercom. du Bassin de la Sambre	Maubeuge
SMTU	Sté Montpelliéraine de Transports Urbains	Montpellier
SEMITAN	SEM des Transports en Commun de l'Agglom. Nantaise	Nantes
SEMTAO	SEM des Transports de l'Agglom.Orléanaise	Orléans
TRANSFENSCH	Cie des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch	Thionville
SEMVAT	SEM des Transp.Publics de Voyag. de l'Aggl.Toulousaine	Toulouse
SEMURVAL	SEM des Transports Urbains de la Région de Valenciennes	Valenciennes
SIVOM Nevers	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Nevers où Transcet joue le rôle de conseil de la collectivité	Nevers
SPARNABUS	Régie des Transports d'Intérêt Local de la Ville d'Epemay	Epemay
MTD	Métropole Transport Développement* * concessionnaire du VAL	Toulouse
SNAA	Sté Nouvelle des Autobus Ajacciens	Ajaccio
TCRA	Transports en Commun de la Région Avignonnaise	Avignon

Réseaux urbains de TRANSCET (suite)

TUM	Transports Urbains de Menton	Menton
TUR	Transports Urbains de Romans	Romans
CTC	Cie des Transports de la Communauté du Creusot Monceau	Creusot Monceau
STAC	Société des Transports de l'Agglomération Chalonaise	Chalon

Réseaux interurbains de TRANSCET

AMV	Autocars de Marne La Vallée	Marne La Vallée
SODETRA	Société délégataire de l'autorité organisatrice	Tarn et Garonne
RDTJ	Régie des Transports du Jura	Jura
VFD	Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné	Isère
RDAD	Régie Départementale de la Drôme	Drôme
RDAS	Régie Départementale d'Aunis et Saintonge	Charente Maritime
<i>Trans Loire</i>	<i>Organisateur de transports scolaires</i>	<i>Loire Atlantique</i>
SEMVAT inter-urbain		Haute Garonne

Réseaux interurbains de PROGECAR :

CFC	Cie des Chemins de Fer du Cambrésis	Nord
Cars Comtadins		Vaucluse
Cars Gonnet		Isère-Ain
Cars Martin		Savoie
CEA Transport		Ile de France
CDA	Courriers de l'Aube	Aube
PROGESUD		Hérault
Rapides de Bourgogne		Yonne
Rapides de Poitou		Vienne
RSL	Rapides de Saône et Loire	Saône et Loire
Rapides de Touraine		Indre et Loire
RVL	Rapides du Val de Loire	Loiret
RSE	Rapides du Sud Est	Vaucluse
STAMIDI		Drôme
Sovitours		Haute Garonne
<i>Réseaux urbains de PROGECAR intégrés dans des sociétés interurbaines :</i>		
RSE	Activité urbaine des Rapides du Sud Est	Orange
RB	Activité urbaine des Rapides de Bourgogne	Auxerre - Sens

MOYENS :

Parc (1989 R)	Urbain	Interurbain	Total
Transcet	2 374	826	3 200
Progecar	229	1 184	1 413
Total	2 603	2 010	4 613

Effectifs	Urbain	Interurbain	Total
Transcet	6 402	1 216	7 618
Progecar	215	1 845	2 060
Total	6 617	3 061	9 678

ELEMENTS D'ANALYSE FINANCIERE :

Exploitation :

milliers Frs	1987	1988	1989
Volume d'affaires (Transcet)	1 580 000	1 806 686	2 042 081
Volume d'affaires (Progecar)		459 682	548 687
Volume d'affaires (Transcet + Progecar)	1 580 000	2 266 368	2 590 768

Transcet : Chiffre d'affaires consolidé		157 000	185 855
Progecar : Chiffre d'affaires consolidé		459 683	564 190

Transdev : Branche Transport de C3D			
CA consolidé			729 038
MBA consolidé			75 040
Résultat net consolidé			17 505

MBA / CA			10.3 %
BN / CA			2.4 %

La branche transport de la C3D a procédé pour la première fois à une consolidation de ses comptes.

Il est malgré tout possible de noter l'évolution des chiffres d'affaires au niveau des "sous structures Transcet et Progecar";

Ces évolutions s'expliquent de plusieurs façons :

.Au niveau de la structure Transcet elle même, la progression de l'activité s'explique par le développement de nouvelles prestations à destination des réseaux associés et par l'entrée de nouveaux réseaux dans le groupe.

.Au niveau consolidé "Progecar", la progression du chiffre d'affaires s'explique par la forte croissance externe et interne du groupe.

Structure financière :

	1989
Immobilisations nettes	261 093
Capitaux propres	131 676
Compte courant associé	40 000
Dettes établ. de crédit	119 691

L'endettement du groupe (hors crédit bail mais y compris compte courant d'associé) correspond à 2 ans de Cash Flow.

Politique à l'égard des actionnaires :

La C3D fait apparaître dans son rapport d'activité qu'elle a investi dans sa branche transport : 95 millions Frs ventilés comme suit :

TREC (PROGECAR)	100.00%	85 000
TRANSCET	45.45%	9 000
TRAS	20.00%	1 000
Total		95 000

Le retour sur capitaux investis au sein de la branche transport de la C3D est bon.

Le résultat net (part du groupe) de la branche dépasse 17 millions de Frs pour un investissement réalisé de moins de 100 millions Frs (Francs des années 1987 - 1988 essentiellement).

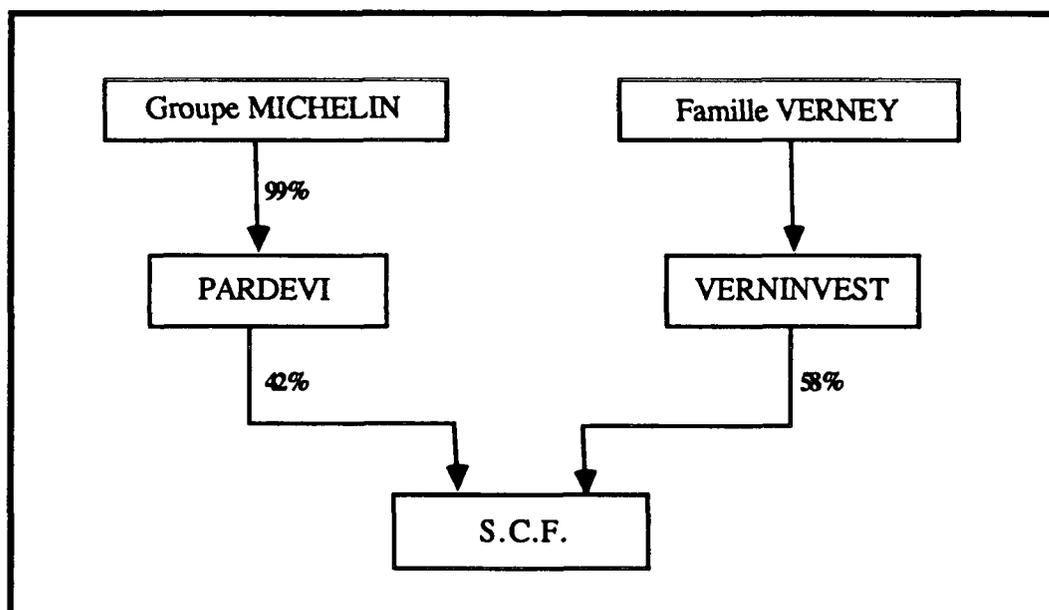
GROUPE VERNEY

ACTIONNARIAT :

Le groupe VERNEY est composé de 11 sociétés qui sont contrôlées au travers une holding, la SCF, Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises.

Le capital de la SCF est lui même détenu majoritairement (58%) par la société VERNINVEST, qui regroupe les intérêts de la famille VERNEY.

La société PARDEVI, filiale de la Compagnie des Etablissements MICHELIN qui contrôlait la quasi intégralité de la SCF (98%) jusqu'en 1990, a cédé 58% de ses titres à VERNINVEST et ne conserve plus aujourd'hui que 42% du capital de la SCF.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

M. Yves Michel VERNEY	Président Directeur Général
M. Bruno VERNEY	Administrateur
M. André VALETTE-VIALLARD	Administrateur
Mme Anny Charlotte VERNEY	Administrateur

Le groupe VERNEY et son Conseil d'Administration restent marqués par l'origine familiale de l'entreprise qui exerce depuis l'origine une influence prépondérante sur l'activité du groupe.

Le conseil s'apprête à accueillir prochainement un cinquième membre, qui devrait représenter le groupe Michelin.

HISTORIQUE :

Les origines du groupe VERNEY remontent aux années 1880, à l'occasion du rapprochement de 2 entreprises de travaux publics du Mans (Joly-Beldant-Baert et Verney-Dequaindry) qui décident de se lancer dans la construction et l'exploitation de Voies Ferrées d'Intérêt Local et constituent pour cela une entreprise commune.

En 1927, cette entreprise prend la forme d'une société anonyme et choisit la dénomination de "SCF", Société Centrale de Chemins de Fer, dont la famille Verney prend le contrôle.

Jusqu'en 1970, l'actionnariat du groupe se disperse par le jeu des héritages et des successions, qui entraîne l'entrée d'actionnaires extérieurs comme des banquiers ("Banque de l'Indochine", ou "Crédit Lyonnais") ou certains fournisseurs (des pétroliers ou "Michelin" qui prend 1% du capital de la "SCF").

En 1972, la SCF fait l'objet d'une attaque en bourse menée par M.Fraikin du groupe Financière FRAIKIN (1er loueur de véhicules industriels français), appuyé par la BANEXI (du groupe BNP), qui avaient procédé auparavant à un ramassage de titres. La famille Verney, aux commandes de la SCF, parvient à faire pièce à ses attaquants en regroupant entre ses mains 49% du capital de la SCF et en obtenant le soutien du groupe Michelin, qui lui apporte ses 1% complémentaires de capital.

Un reclassement de titres s'opère alors au profit de "Citroën Sa" et de "Michelin", qui permet à François Michelin de devenir le principal actionnaire de la SCF et de contrôler ainsi les numéros 2 et 3 des groupes de transport de voyageurs de l'époque (avec "Transports Verney" et "Transports Citroën").

En 1977, Michelin fusionne les activités transports de voyageurs de VERNEY et des Transports CITROEN, pour constituer l'un des plus grands groupes français du secteur.

A la même date, le groupe VERNEY procède au rachat de l'entreprise de transports de marchandises "Malissard-Fils & Savarzeix & Cie" qui lui donne une stature de groupe de transport national.

Mais cette diversification vers les marchandises se révèle un échec ; l'intégration des deux activités de transport s'opèrent mal, et dès 1978, le groupe accumule les déficits.

Dès le début des années 1980, le groupe VERNEY, soutenu financièrement par MICHELIN (qui multiplie les apports en comptes courants), doit entreprendre une politique de restructuration.

C'est ainsi qu'en 1982, afin d'arrêter l'hémorragie financière qui l'affaiblissait, le groupe VERNEY se désengage de l'activité "Marchandises" qui représentait plus de 25% de son chiffre d'affaires global.

Les anciens directeurs des agences marchandises créent 17 sociétés autonomes qui font l'acquisition des matériels de transport, des agencements et des licences et prennent en location les bâtiments.

Par ailleurs, le groupe abandonne un certain nombre d'activités voyageurs non rentables (des lignes interurbaines autour de Clermont Ferrand, de Mulhouse, de Lille, dans la Manche sont fermées; les lignes du réseau de Saône et Loire sont cédées...).

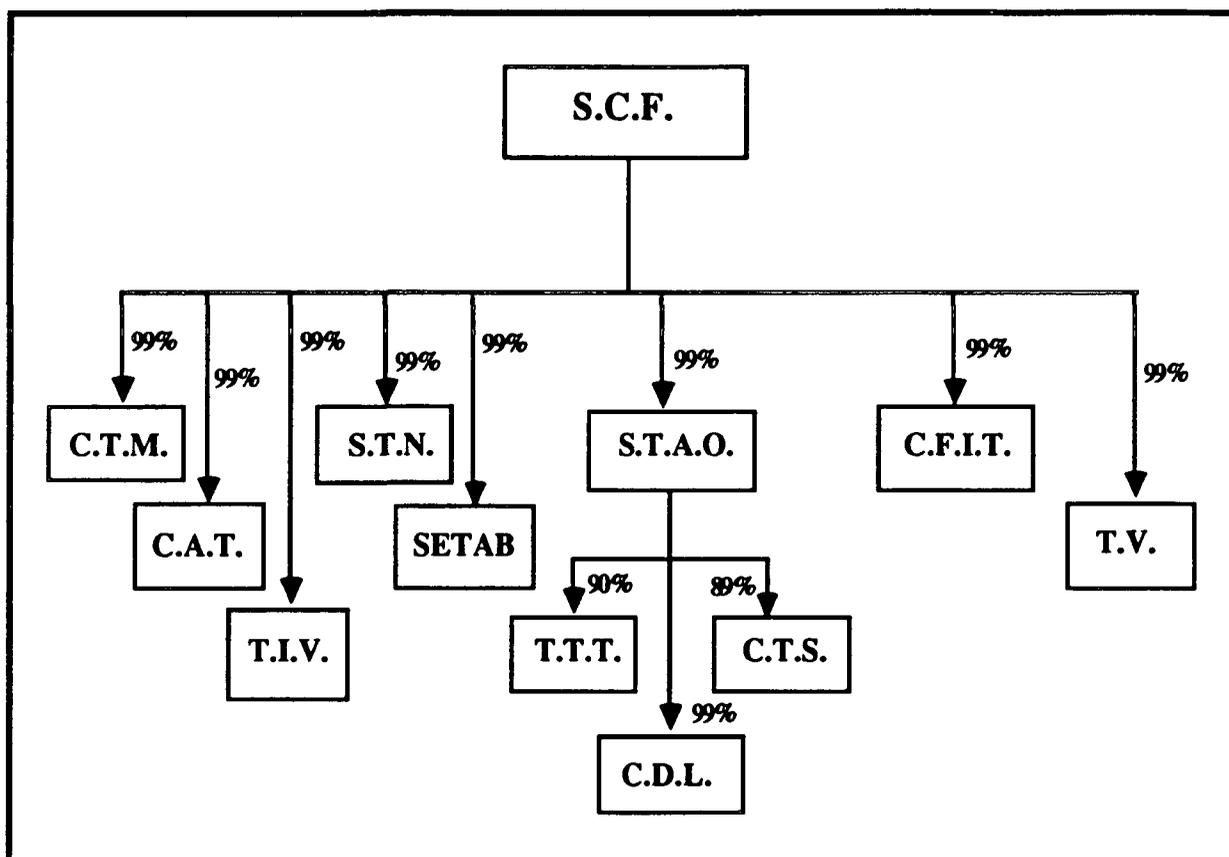
En 1984, le groupe, se voyant fermer le marché français des grands véhicules urbains, se trouve contraint de se désengager de l'activité de construction de véhicules qu'il exerçait au travers sa filiale CBM, Cars Bus Le Mans.

Depuis cette date, et après avoir procédé à plusieurs augmentations de capital par incorporations des comptes courants Michelin, qui conduit à diluer la participation de la famille Verney au profit du fabricant de pneumatiques de Clermont Ferrand, le groupe Verney est parvenu à stabiliser son exploitation et à amorcer une certaine reprise.

En 1990, la famille Verney, souhaitant reprendre le contrôle de son groupe négocie avec la société Clermontoise le rachat de 58% du capital de la SCF, redevenant par là même, le principal actionnaire du groupe.

ORGANIGRAMME DU GROUPE :

Situation à fin 1989 :



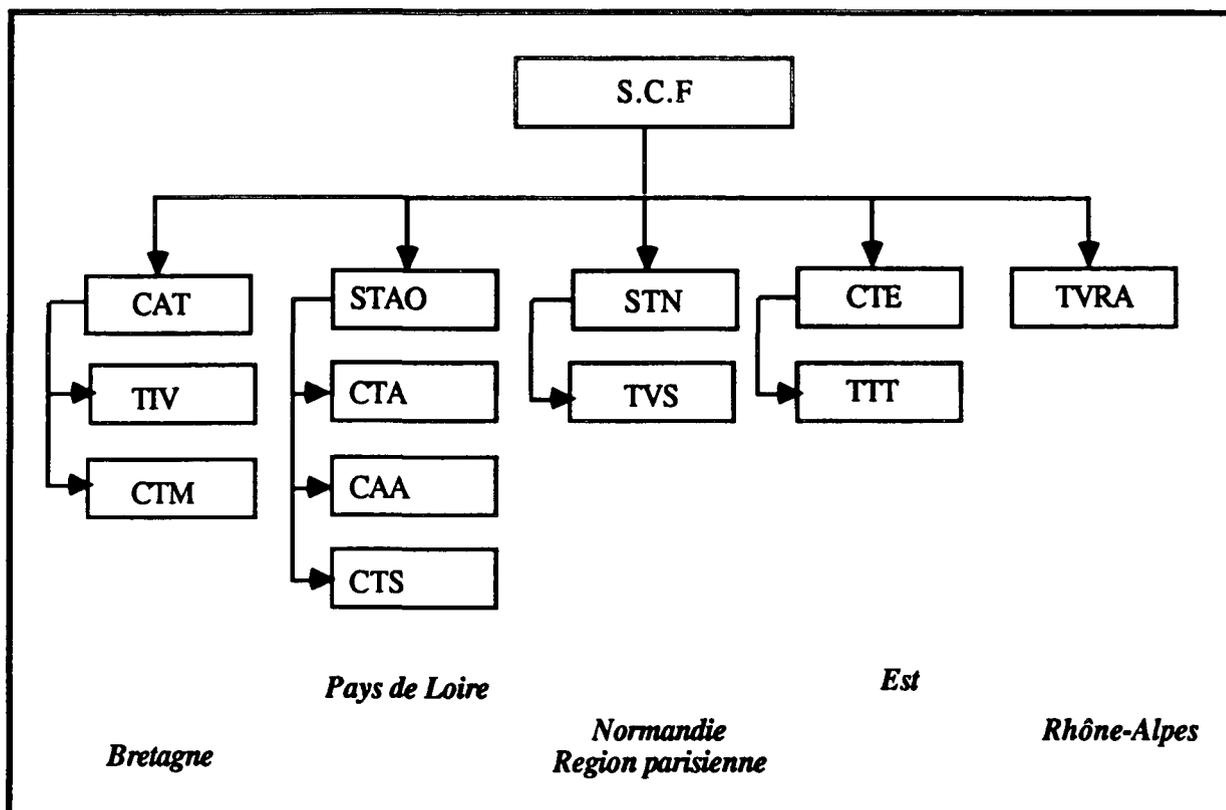
L'ensemble des participations du groupe Verney relèvent de la SCF, qui exerce le rôle d'un holding financier.

Le groupe a procédé au cours de l'année 1990 à de profondes restructurations juridiques, afin de constituer de grandes filiales régionales et de pouvoir ainsi :

1. répondre aux objectifs de la décentralisation
2. former des sous structures qui pourraient le cas échéant accueillir des actionnaires extérieurs comme des SDR, sans porter atteinte aux pouvoirs de la holding, SCF.

Il s'est par ailleurs rapproché de plusieurs sociétés régionales (Scheurer en Alsace, Burtin-Lyon Cars, près de Lyon...) afin de conforter ses implantations locales.

Nouvelles articulation du groupe (courant 1990) :



Le groupe Verney s'est organisé autour de 6 sous holding régionales qui regroupent elles-mêmes des filiales locales :

En Bretagne, la CAT (Compagnie Armoricaine de Transports) avec :

TIV (Transports d'Ille & Vilaine)

CTM (Compagnie des Transports du Morbihan)

Dans les Pays de Loire, la STAO (Sté des Transports Automobiles de l'Ouest) avec :

CTA (Cie des Transports de l'Atlantique, regroupant les anciennes activités de CFIT en Loire Atlantique)

CAA (Cie des Autocars de l'Anjou, regroupant les anciennes activités de CFIT en Maine et Loire)

CTS (Cie des Transports de Saumur)

En Normandie, STN (Société des Transports de Normandie) avec une filiale parisienne:

TVS (Transports du Val de Seine, regroupant les anciennes activités de CFIT en Ile de France)

Dans l'Est, CTE (Cie des Transports de l'Est) regroupant :
les activités de la société strasbourgeoise "Scheurer",
celles de la CFIT dans l'Est,
avec TTT (Transports et Tourisme du Territoire)

Dans la région Rhône Alpes, TVRA (Transports Verney Rhône Alpes) qui est le fruit de la fusion des activités de CDL (Cars du Lyonnais) et de "Burtin-Lyon Cars"

Dans l'Ouest de la France, le groupe Verney détient de plus une participation minoritaire dans la société des "Transports de la Brière" qui est contrôlée par CARIANE au travers sa filiale TTO.

ACTIVITES :

Le groupe VERNEY intervient actuellement dans 2 domaines d'activité :

Activité	CA (milliers Frs)
.les transports de voyageurs	632 433
.les agences de voyages	141 991

Le groupe VERNEY a misé une partie de sa croissance sur le développement du "touristique" ; aussi, le groupe a-t-il intégré et mis en place des réseaux d'agences de voyages et a travaillé à la promotion et à l'extension de la notoriété d'une marque commune, "Tourisme Verney".

A. En matière de transport de voyageurs, le chiffre d'affaires se ventile de la façon suivante

Activité 1989	CA (milliers Frs)	%
.Lignes Régulières	260 484	41.9%
.Scolaires spéciaux	75 753	12.2%
.Urbains	62 183	10.0%
.Affrétés	33 047	5.3%
.Personnel	62 767	10.1%
.Tourisme	127 375	20.5%
Total	621 609	100.0%

Le groupe Verney intervient principalement en matière de transports interurbains.

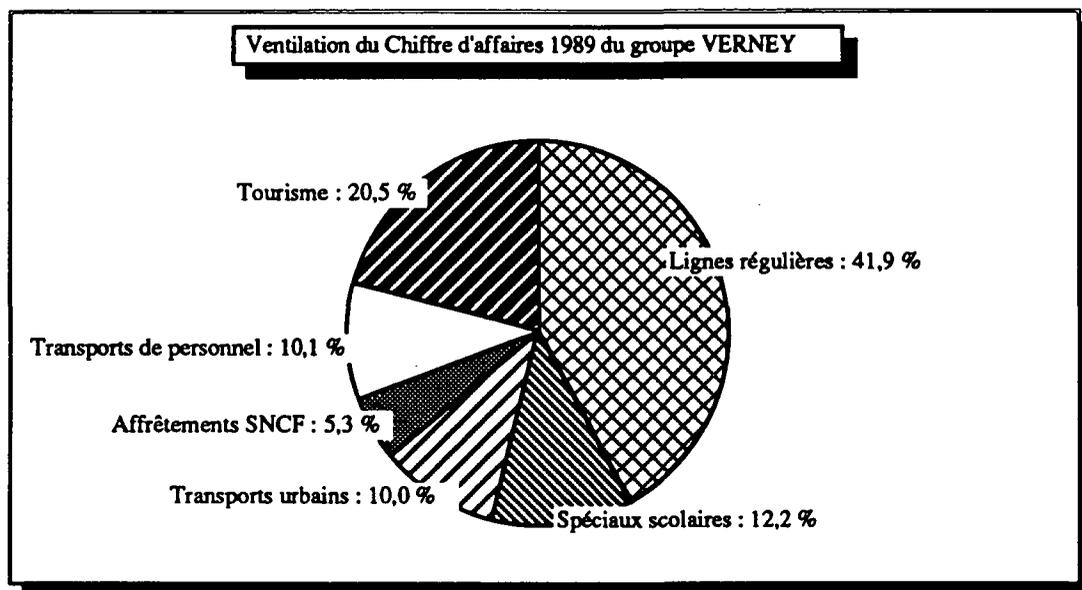
Une partie importante de son chiffre d'affaires (42%) est réalisée avec les transports sur lignes régulières.

Près de 5% de son chiffre d'affaires est réalisé dans le cadre de contrats d'affrètements SNCF et SCETA. Le groupe Verney est à ce titre l'un des plus importants partenaires du groupe SCETA.

Le groupe assure des transports de personnel sur des marchés relativement stables, comme les transports de la Hague, ou des transports transfrontaliers entre l'Alsace et la RFA....

La part d'activité exercée dans le cadre du Tourisme et de l'Occasionnel est importante; elle atteignait 20% du chiffre d'affaires global du groupe, en 1989 et devrait passer à 25% en 1990.

Enfin, le groupe Verney est, aux côtés des groupes "Cariane" et "Transdev", l'un des membres fondateurs du GIE "Convergence" qui a pour objet de favoriser les dessertes régionales express.



En matière de transports urbains, le groupe VERNEY intervient sur 7 réseaux.

Réseau	Société exploitante	Nombre de véhicules	Nombre d'agents	Type de contrat
Vannes	CAT	21	41	Risques et périls
Fougères	TIV	5	10	Concession*
Saint Lô	STN	13	19	Garantie de recettes
Sablé	CFIT	1	3	nc
Riom	CFIT	8	10	Gérance
Thiers	CFIT	9	13	Risques et périls
Saumur	CTS	22	25	Prestation service

* avec garantie de recettes

Le groupe intervient en utilisant toute la gamme des conventions d'exploitation urbaine (de la concession au mandat de gestion).

L'ensemble des réseaux "Verney" sont actuellement des réseaux de petite taille. Le réseau le plus important, celui de Saumur emploie 22 véhicules.

Le groupe a perdu, au cours des dernières années, l'exploitation des réseaux de 2 villes moyennes qu'il contrôlait (Quimper et Saint Briec) ainsi que celui d'une petite ville, Morlaix.

En 1986, les services urbains de Morlaix ont été repris par la CGFTE qui l'a perdu à son tour (en 1989) au profit du groupe GTI.

Les réseaux de Quimper (en 1986) et de Saint Briec (en 1990) ont été repris par Transexel (groupe GTI).

Le groupe Verney n'a pas voulu rester sur ces échecs ; il a multiplié récemment ses efforts commerciaux afin de reprendre en main de nouveaux réseaux urbains, en répondant en particulier à plusieurs appel d'offre (dont celui de Douai....).

Un GIE "Verney Ville" regroupant l'ensemble des réseaux gérés par le groupe a par ailleurs été constitué afin d'affirmer la volonté du groupe de demeurer présent dans les transports urbains.

B. En matière d'activité d'agences de voyages, le chiffre d'affaires se ventile entre :

Agence	CA (milliers Frs)
.Tourisme Verney Distribution (Nord Sud Voyages)	38 907
.Tourisme Verney	108 811

Remarque :

TVD ayant une activité d'agence de voyages, son chiffre d'affaires ne reflète que le montant des commissions encaissées.

TV ayant une activité de TO, son chiffre d'affaires reflète le montant des prestations vendues.

VERNEY propose non seulement des produits autocars mais aussi des produits complets avec des destinations lointaines.

Il a procédé au cours des dernières années à un regroupement et à une harmonisation de son activité "tourisme", afin de multiplier les synergies "groupe".

Le groupe dispose à la fois
d'une activité d'agences de voyages
d'une activité de Tour Operator.

Dans le cadre de son activité d'agences de voyages, le groupe Verney peut s'appuyer sur 70 points de vente ou d'intervention.

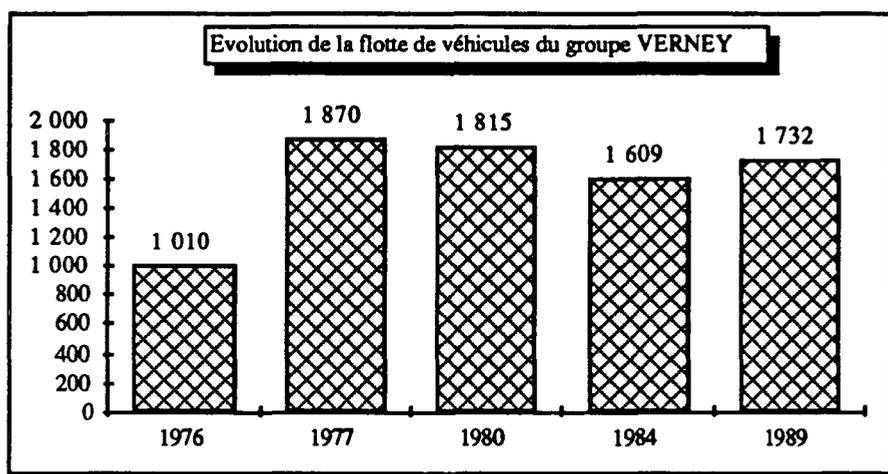
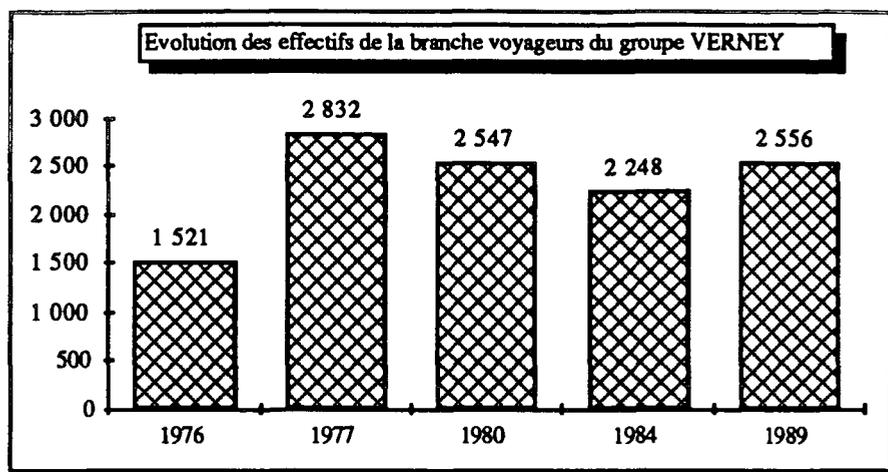
Les agences Verney commercialisent les produits "Verney", tout en assurant des prestations de billetterie aérienne ou ferroviaire.

Dans le cadre de son activité de Tour Operator, le groupe a mis en place une approche régionale en constituant :

- .un TO en Bretagne (Rennes)
- .un TO dans la Région Parisienne
- .un TO dans la région Rhône Alpes, avec Patrick Richner, l'ancien Président des sociétés "Lyon Cars - Burtin".

Il a racheté en 1989, une agence britannique, "Ski Lovers" afin d'améliorer sa pénétration du marché Outre Manche.

EVOLUTION des EFFECTIFS & du MATERIEL :



L'évolution des effectifs et du parc de matériel reflète l'histoire du groupe VERNEY :

.1977 correspond à la fusion avec les TRANSPORTS CITROEN.

.Les années suivantes ont été des années de crise; le groupe a dû mener une politique de restructuration sévère le conduisant à fermer ou abandonner plusieurs réseaux, en sollicitant à plusieurs reprises son actionnaire (200 millions de Frs d'apports). Parallèlement, il a dû céder ou liquider ses activités de transports de marchandises et de construction de véhicules (CBM).

.Depuis 1983-1984, le groupe VERNEY a stabilisé son exploitation et repris une certaine croissance.

Parallèlement à cette évolution du nombre de véhicules utilisés par le groupe, il convient aussi de relever une politique accélérée de renouvellement du parc qui a conduit à réduire son âge moyen.

Ainsi en 6 ans et demi, le groupe Verney a procédé à l'acquisition de 1 194 véhicules dont 860 véhicules neufs, soit respectivement 69% et 49% du parc.

Ces efforts s'expliquent par les retards accumulés au cours des années difficiles de 1978 à 1983 et par la volonté affichée par le groupe Verney de conforter sa position en matière de transports occasionnels, qui requièrent des matériels récents.

IMPLANTATIONS :

Le groupe VERNEY est implanté dans 5 régions françaises, avec une prédominance à l'Ouest.

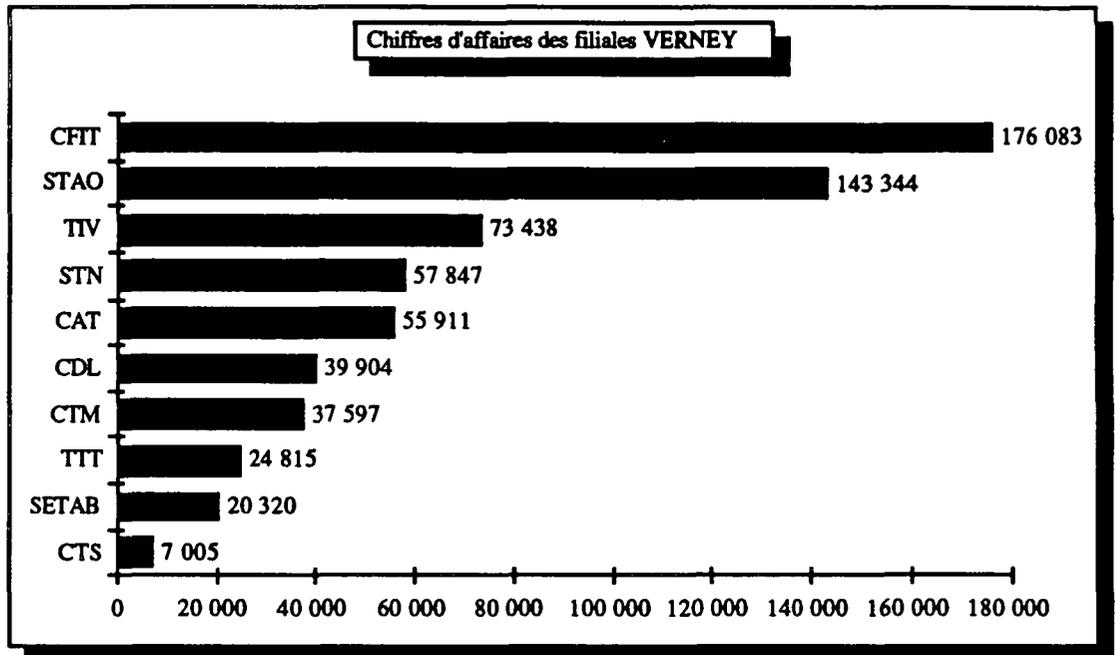
Région	Département	Société
Bretagne		
	Côte d'Armor (22)	CAT & SETAB
	Finistère (29)	CAT
	Ille & Vilaine (35)	TIV
	Morbihan (56)	CTM
	Mayenne (53)	STAO
Pays de Loire		
	Indre & Loire (37)	STAO
	Maine & Loir (49)	CFIT
	Loire - Atlantique (44)	CFIT
	Vendée (85)	CFIT
	Sarthe (72)	STAO
	Vienne (86)	STAO
Région Parisienne, Normandie		
	Seine Maritime (76)	STAO
	Manche (50)	STN
	Orne (61)	STAO
	Seine et Marne (77)	CFIT
Est : Bourgogne - Franche Comté - Alsace		
	Bas Rhin (67)	CFIT / Scheurer
	Haute Saône (70)	CFIT
	Territoire de Belfort (90)	TTT
Rhône Alpes - Auvergne		
	Côte d'Or (21)	CFIT
	Puy de Dôme (63)	CFIT
	Rhône (69)	CDL / Burtin -Lyon Cars

Situation avant les opérations de scissions, d'apports partiels d'actif.... conduites au cours de l'exercice 1990.

**LOCALISATION DES
IMPLANTATIONS VERNEY**



Les chiffres d'affaires réalisés par les filiales VERNEY dans leurs diverses implantations ont été très divers variant entre 176 millions de Frs dans le cas de CFIT et 7 millions de Frs dans le cas de CTS.



EXAMEN DES RESULTATS DU GROUPE :**Résultats consolidés :**Exploitation :

en milliers de Frs	1988	1989
Chiffre d'affaires	709 967	774 424
CA transport	598 756	632 433
Résultat d'exploitation	20 201	10 527
MBA	73 741	68 694
MBA *	nc	87 631
BN	3 917	- 5 588

MBA / CA transport	12.3 %	10.8 %
MBA * / CA transport	nc	13.8 %
BN / CA transport	0.6 %	- 0.9 %

Après être parvenu à juste équilibrer ses résultats en 1988, le groupe VERNEY s'est trouvé en perte en 1989.

Cette situation décevante doit être corrigée par le fait que :

1. le groupe constitue chaque année de forts amortissements
2. le groupe supporte d'importants frais financiers
3. A la différence des autres sociétés de transport, le groupe Verney dégage très peu de plus value sur la cession de son matériel de transport.

Le ratio MBA*/CA (corrigé des amortissements inclus dans les loyers de Crédit Bail et de locations financières) est satisfaisant; il atteint 13.8%.

Structure :

en milliers de Frs	1988	1989
Immobilisations nettes	329 832	341 129
Capitaux propres	51 365	46 217
Dettes financières (hors CB)	206 483	217 235
Prorata* engag. de CB et Loc.Fin.	nc	75 014

PRO / CA Transport	8.6 %	7.3 %

* 2/3

Le groupe VERNEY est endetté : Le montant de ses dettes (bancaires, Crédit Bail et locations financières) atteint 292 millions Frs (environ) soit plus de 3,3 ans de Cash Flow.

Cet endettement a pour origine les très lourds investissements réalisés au cours des 6 dernières années.

Ainsi, si on examine les 2 derniers exercices, 1988 et 1989, les investissements réalisés ont dépassé les capacités d'autofinancement du groupe :

Rappel	1988	1989
Investissements	113 996	85 450

Pm MBA	73 741	68 694

et cela hors prise en compte des investissements hors bilan.

Le groupe VERNEY se caractérise à l'heure actuelle par la relative fragilité de sa structure financière, qui est accentuée depuis 1990, par son impossibilité de s'adosser sur un groupe financier ou industriel puissant. Michelin ayant lui-même des difficultés financières et mobilisant ses investissements sur son métier, il apparaît plutôt comme un sleeping partner.

Afin de corriger cet état de fait, le groupe VERNEY a pris plusieurs mesures :

1. En mars 1990, le groupe VERNEY a allégé une partie de son endettement hors bilan en cédant le crédit bail de l'immeuble qui abritait le siège du groupe, rue de Lübeck (qui avait été acquis en janvier 1988, au terme d'un litige avec les anciens propriétaires).

Il s'est par ailleurs lancé dans l'acquisition, au travers un nouveau contrat de crédit bail, d'un nouvel immeuble plus modeste, situé dans les Hauts de Seine, à Asnières.

2. Le groupe cherche à améliorer ses marges: il a pour cela entrepris un regroupement de l'ensemble de ses services centraux à Asnières, ce qui lui permettra de réduire ses dépenses de siège, qui étaient jusqu'alors dispersées sur plusieurs sites (Le Mans et Paris).

3. Le groupe affirme vouloir désormais ralentir son effort d'investissement en s'appuyant sur la qualité acquise par son parc, dont l'âge moyen a été fortement réduit au cours des derniers exercices.

4. Le groupe cherche à augmenter ses capitaux propres en faisant entrer de nouveaux partenaires, au sein des structures régionales qu'il est en train de constituer.

Résultats non consolidés :

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
RN	- 52 630	-114 648	79 737	9 169	4 640	211	3 583	3 482	- 3 864

Les résultats non consolidés qui sont les seuls à être connus depuis une longue période (le groupe ne procède à une consolidation de ses résultats que depuis 2 ans), reflètent l'évolution des performances du groupe. Après avoir traversé une période très difficile en 1981 et 1982, le groupe Verney a entamé depuis ces années une phase de restructuration et de consolidation.

Il n'a pas pu au cours des 10 dernières années verser de dividendes à ses actionnaires et a dû au contraire transformer en augmentations de capital, les apports en compte courants que lui avait consentis son actionnaire. L'essentiel de ses ressources ont été consacrées à son redressement.

La perte dégagée en 1989 s'explique par la faiblesse de remontées de dividendes provenant des filiales du groupe qui ont consacré l'essentiel de leurs marges au renouvellement de leurs parcs.

ANNEXE 1 :**Eléments complémentaires de consolidation et d'appréciation globale**

en milliers de Frs	CB (1)	Locations Fin.
SCF	2 979 494	-
SETAB		537 018
CTS		
CDL	1 307 060	1 610 423
CTM	2 131 599	1 908 671
TTT	2 523 524	2 070 840
STN	2 630 589	2 244 452
TIV	5 176 903	2 146 789
CAT	8 791 335	5 801 720
STAO	5 633 138	11 952 678
CFIT	36 153 269	16 922 430
TOTAL	67 326 911	45 195 021

(1) Redevances restant à payer + Prix d'achat résiduel

Globalement le montant des engagements hors bilan du groupe Verney atteignaient : 112 521 930 Frs (correspondant à une dette de plus de 50 millions Frs en principal).

Loyers (dotation aux amortissements)

en milliers de Frs	CB	Location fin.
SCF	1 856	
SETAB		428
CTS		
CDL	114	529
CTM	341	190
TTT	252	346
STN	287	912
TIV	705	639
CAT	1 145	1 335
STAO	577	1 892
CFIT	2 097	5 292

TOTAL	7 374	11 563

ANNEXE 2

Ventilation des kilomètres parcourus

	81	82	83	84	85	86	87	88	89
Lignes	31 015	28 606	25 008	24 389	23 686	24 756	25 422	27 044	27 199
Scolaires	9 651	9 403	8 767	8 034	7 669	7 993	7 884	8 397	8 988
Urbains	6 131	5 976	5 524	5 770	6 426	5 080	4 668	4 807	4 827
Affrétés	3 880	3 881	3 930	3 976	4 025	4 016	4 097	4 107	4 050
Personnel	9 109	7 909	7 418	6 967	7 142	7 299	7 782	7 949	8 043
Occasionnel	11 942	12 213	10 909	10 096	10 751	11 978	13 097	15 010	16 798
Total	71 728	67 988	60 737	59 232	59 699	61 122	62 950	67 314	69 905

Evolution en %	de 1981 à 1985	de 1985 à 1989
Lignes	- 23.6 %	+ 14.8 %
Scolaires	- 20.5 %	+ 17.2 %
Urbains	+ 4.8 %	- 24.9 %
Affrétés	+ 3.7 %	+ 0.6 %
Personnel	- 21.6 %	+ 12.6 %
Occasionnel	- 10.0 %	+ 56.2 %
Total	- 16.8 %	+ 17.1 %

L'examen de l'évolution des kilomètres parcourus par les sociétés du groupe Verney fait ressortir nettement 2 périodes.

.Une période de régression, de 1981 à 1985, correspondant aux années de difficultés et de restructurations du groupe.

.Une période de reprise depuis 1985.

Cette reprise se fait particulièrement sentir au niveau des transports occasionnels, axe de développement privilégié du groupe.

VIA GTI

VIA - Générale de Transport et d'Industrie

FICHE D'IDENTITE :

VIA GTI

Tour Europe - Défense 2

33, place des Corolles, 92049 Paris La Défense Cedex 7

Tel.46 92 68 00

HISTORIQUE :

Le groupe VIA GTI est issu du rapprochement de 3 grands groupes :

.la STAIC (Société des Transports Automobiles Industriels et commerciaux)

.la SGTD (Société Générale des Transports Départementaux)

.TRANSEXEL

La STAIC :

La STAIC, qui avait pour objet initial la location et la vente de véhicules, a été fondée en 1908. Elle se spécialise dans un premier temps dans la location de véhicules industriels, puis dans les transports de marchandises en absorbant en 1924 la société de Gros camionnage Automobile Renault.

Elle se diversifie en 1953, dans les transports routiers de voyageurs, en devenant le principal actionnaire de la SGTD.

La SGTD :

La SGTD est née, quant à elle, en 1919, en constituant des réseaux de transports collectifs de voyageurs au service des collectivités locales. En 1939, la SGTD avec 500 à 600 autocars s'affirme comme l'une des grandes entreprises françaises du secteur, aux côtés de la "Société des Transports Citroën" et des "Transports Verney".

La période de l'après guerre et la croissance économique générale permettront un développement rapide de la SGTD qui, s'appuyant sur sa bonne rentabilité fera largement appel à l'épargne publique, en s'introduisant en bourse. Elle multiplie au cours de cette période les acquisitions et les créations de filiales.

En 1970, la compagnie de navigation Mixte rachète la STAIC et hérite par là même de sa filiale SGTD. La Mixte entreprend alors une profonde restructuration de ce groupe : la STAIC fait apport à sa fille, la SGTD, de ses actifs industriels et commerciaux. Un nom commercial commun, VIA, est attribué aux sociétés du groupe.

TRANSEXEL :

En 1981, la Mixte accroît considérablement son implantation dans le secteur des transports de urbains de voyageurs en rachetant à la société "Electrobel" (filiale de la Société Générale de Belgique), la société de services "Transexel" ("Société de Transports des Exploitations Electriques Industrielles).

La société "Transexel" voit elle même ses origines remonter au début du XXème siècle. Elle résulte de la filialisation en 1971, d'un ancien service de la société "EEI", société des Exploitations Electriques et Industrielles.

Créée en 1911, la société EEI, dont le capital était contrôlé par des capitaux belges, avait une activité de production et de distribution électrique, qu'elle avait progressivement étendue à l'exploitation de réseaux de transports urbains par tramways.

Jusqu'en 1930, la société EEI se développe jusqu'à exploiter près de 20 réseaux urbains de province ou étrangers :

Alep	Angers	Angoulême	Besançon
Brest	Caen	Chalons / Marne	Cherbourg
Dijon	Lorient	Le Mans	Montpellier
Oran	Perpignan	Rennes	Saint Etienne
Sedan	Tours	Lyon	

Après cette date, la société EEI voit son activité régresser : dès avant la guerre, elle perd toute une série de réseaux (Alep, Angoulême, Chalons sur Marne, Saint Etienne, Sedan). Montpellier reprend son réseau en Régie en 1945. En 1964-1965, EEI perd Oran et Dijon....

En 1965, alors que le taux d'équipement des ménages en automobiles s'accélère (il passe de 30% à 43% de 1960 à 1964 et atteindra 57% en 1970), la société EEI n'exploite plus directement que 7 réseaux (Besançon, Brest, Caen, Cherbourg, Perpignan, Tours, Lorient).

Après une phase de régression continue, la société EEI puis "Transexel" (à compter de sa filialisation de 1971) inverse la tendance et reprend une phase de croissance :

.Fin 1969, elle obtient une concession aux Risques et Périls sur Montpellier

.Début 1970, elle rachète en bourse de Lyon et prend le contrôle de la société TCL, qui exploitait le réseau de surface de la ville de Lyon

.en 1974, elle lance une OPA sur la COE, Compagnie de l'Ouest Electrique gérant les réseaux du Mans et de Rennes et prend le contrôle de la majorité de son capital.

.en 1976, Transexel crée le réseau de Montbéliard

.en 1977, elle reprend la gestion du réseau de Dijon qui était assuré par une société locale, la STRD, regroupant des entrepreneurs locaux.

.La même année, elle crée le réseau de Valence.....

.enfin elle rachète en bourse au cours de cette même année 1977, la société des CEN (Chemins de Fer Economique du Nord) qui était contrôlée par le groupe Empain ainsi que sa filiale CGIT. Au travers la CEN, Transexel prend en charge l'exploitation des réseaux de Valenciennes, de Douai, de Boulogne, et des 2 réseaux de Lille.

Fin 1977, Transexel participe à l'exploitation de 20 réseaux.

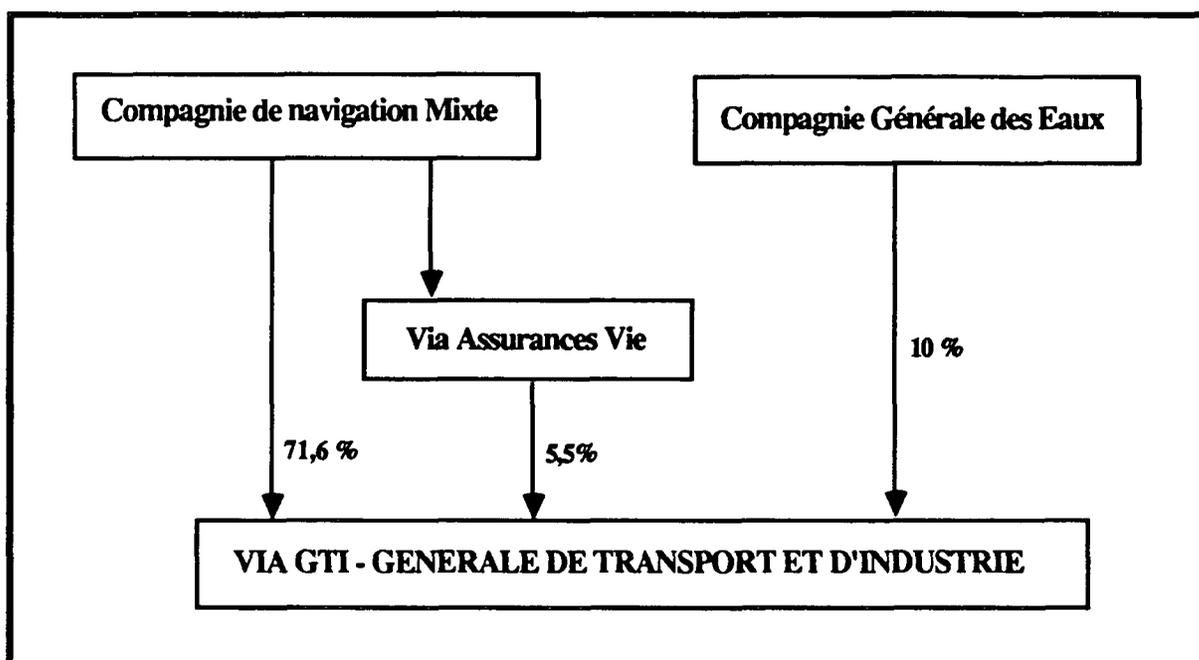
Aujourd'hui, Transexel intervient dans 49 agglomérations.

ACTIONNARIAT :

VIA GTI est une filiale de la Compagnie de Navigation Mixte.

Ses principaux actionnaires sont :

Compagnie de Navigation Mixte	71.58 %
Compagnie Générale des Eaux	10.00 %
Via Assurances Vie	5.49 %
Public et divers	12.93 %
	100.00 %



La Compagnie de Navigation Mixte est un groupe diversifié :

Société holding aux activités diversifiées, la MIXTE intervient principalement dans 5 secteurs :

1. Assurance : Via Vie, Rhin Rhône
2. Banque et Finance : Via Banque en particulier
3. Agro alimentaire : Saupiquet, CFS
4. Services : principalement Transports, sécurité
5. Industrie : SFIM

Un actionnariat dispersé :

En dépit des efforts menés pendant plusieurs années par Marc Fournier, l'actionnariat de la Compagnie de Navigation Mixte est resté très dispersé.

Cette dispersion a provoqué les convoitises de la Compagnie Financière PARIBAS qui a tenté de prendre le contrôle du groupe au cours de l'année 1989, en lançant une OPA.

Face aux résistances de Marc Fournier, PARIBAS a dû renoncer à sa tentative et le groupe de la Mixte a pu conserver son indépendance; mais ce succès n'a pu être remporté qu'au prix d'une recomposition du portefeuille de la Mixte qui s'est traduite en particulier par :

- .la cession d'une partie de son secteur assurance au groupe allemand ALLIANZ
- .la cession de la marque Cassegrain et de l'activité légume de Saupiquet.
- .la cession de sa participation dans les "Grands Moulins de Paris"

La Mixte dispose d'une force de frappe financière considérable :

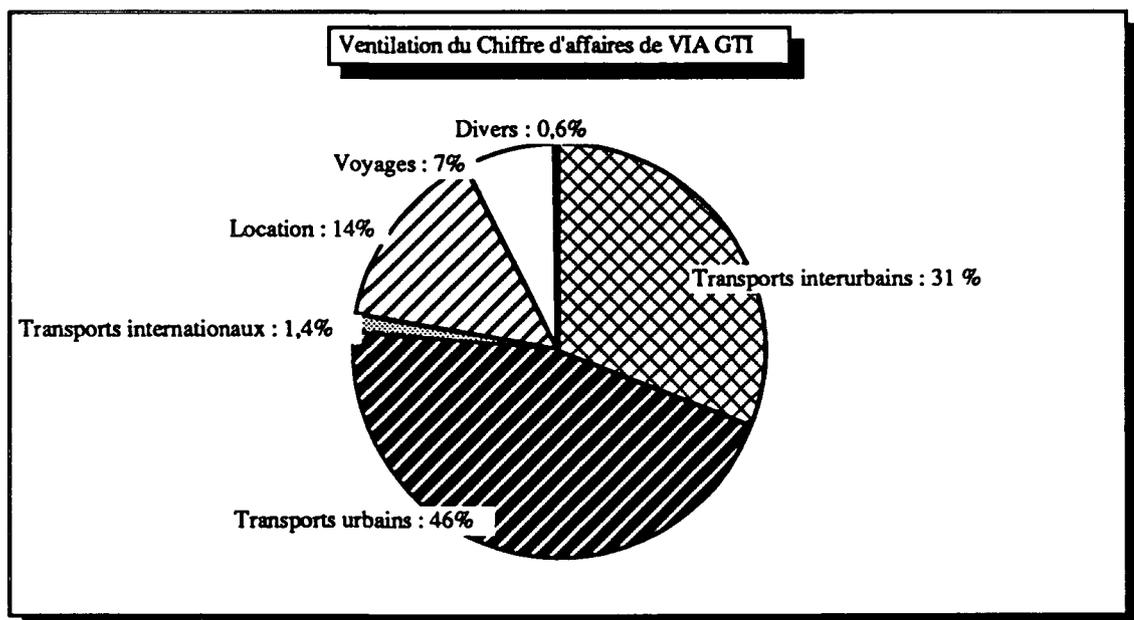
Au 31/12/1990, à la suite des opérations de cession qu'il avait menées, le groupe disposait de 15,6 milliards de Frs de Disponibilités ou de Valeurs Mobilières de Placement dont 5 milliards, au sein de la seule société Holding.

CONSEIL D'ADMINISTRATION de VIA GTI :

H.Ortet	PDG, Administrateur de la MIXTE
JF Bauer	PDG de SAUPIQUET et de CFS
M de Boysson	Administrateur de la MIXTE, DG de VIA Banque
J. Ferry	ancien Pt de la Chambre syndicale de la Sidérurgie
M.Fournier	Président de la MIXTE
V.Hollard	ancien Directeur à la BUE, PDG de la Cofip, de Didot-Botin Pt de la Sté d'Exploitation du Palais des Congrès
J.Lamey	ancien Directeur à la Compagnie Financière de Suez, ancien PDG de la Compagnie La Henin
E.Pascual	Directeur à la Régie Renault
G.Pebereau	ancien Directeur Général de la CGE, PDG du fonds Marceau Investissements
M.Robin	Administrateur DG de Transexel
MIXTE	représentée par M.Lusinchi Administrateur de la MIXTE
H.Proglio	Représentant permanent de la Compagnie Générale des Eaux Président de CGEA

ACTIVITES DE VIA GTI :

Millions de Frs	1987	1988	1989
Transports Interurbains (Via Transcar)	916	1 168	1 356
Transports Urbains (Via Transexel)	1 058	1 261	2 015
Transports Internationaux (Via International)	51	53	60
Location (Via Location, Via Environnement..)	585	620	632
Voyages (Via Voyages)	175	201	305
Divers : Publicité (France-Bus Publicité, Media Car)	pm	pm	pm
Total	2 822	3 373	4 392



LOCALISATION :**Transports interurbains :**

La Division Transports Départementaux et Régionaux de VIA GTI est exploitée sous la marque TRANSCAR.

Héritière de la SGTD, la division TRANSCAR bénéficie d'une large couverture du territoire français.

TRANSCAR détient désormais des participations dans 42 filiales interurbaines et 3 sociétés associées.

TRANSCAR est, aux côtés de la CGEA, l'un des plus importants opérateurs privés de la Région Parisienne; la Division intervient au travers ses filiales, "Courriers de l'Ile de France" (à partir de Roissy et du Mesnil Amelot, en Seine Saint Denis), "Courriers de Seine et Oise" (à partir de Poissy, dans les Yvelines), "Transports du Val d'Oise" (à partir d'Argenteuil, dans le Val d'Oise); elle par ailleurs actionnaire de la TICE (qui opère à Evry et dans l'Essonne...).

TRANSCAR intervient aussi comme conseil des collectivités; c'est ainsi que dans le département de la Côte d'Or, TRANSCAR a un contrat d'Assistance Technique auprès de la Régie Départementale.

Transports urbains :

La Division "Transport Public Urbain" est exploitée sous la marque TRANSEXEL.

TRANSEXEL est le premier opérateur privé de transports publics urbains en France.

TRANSEXEL intervient dans 49 agglomérations dont :

2 agglomérations de plus de 300 000 habitants :

.Lille Roubaix Tourcoing

.Lyon

PRINCIPAUX RESEAUX INTERURBAINS TRANSCAR



16 villes de plus de 100 000 habitants :
avec une convention de concession ou un contrat de gérance

- .Angers
- .Besançon
- .Brest
- .Caen
- .Dijon
- .Douai
- .Lorient
- .Montbéliard
- .Nîmes
- .Perpignan
- .Rennes
- .Tours
- .Valence

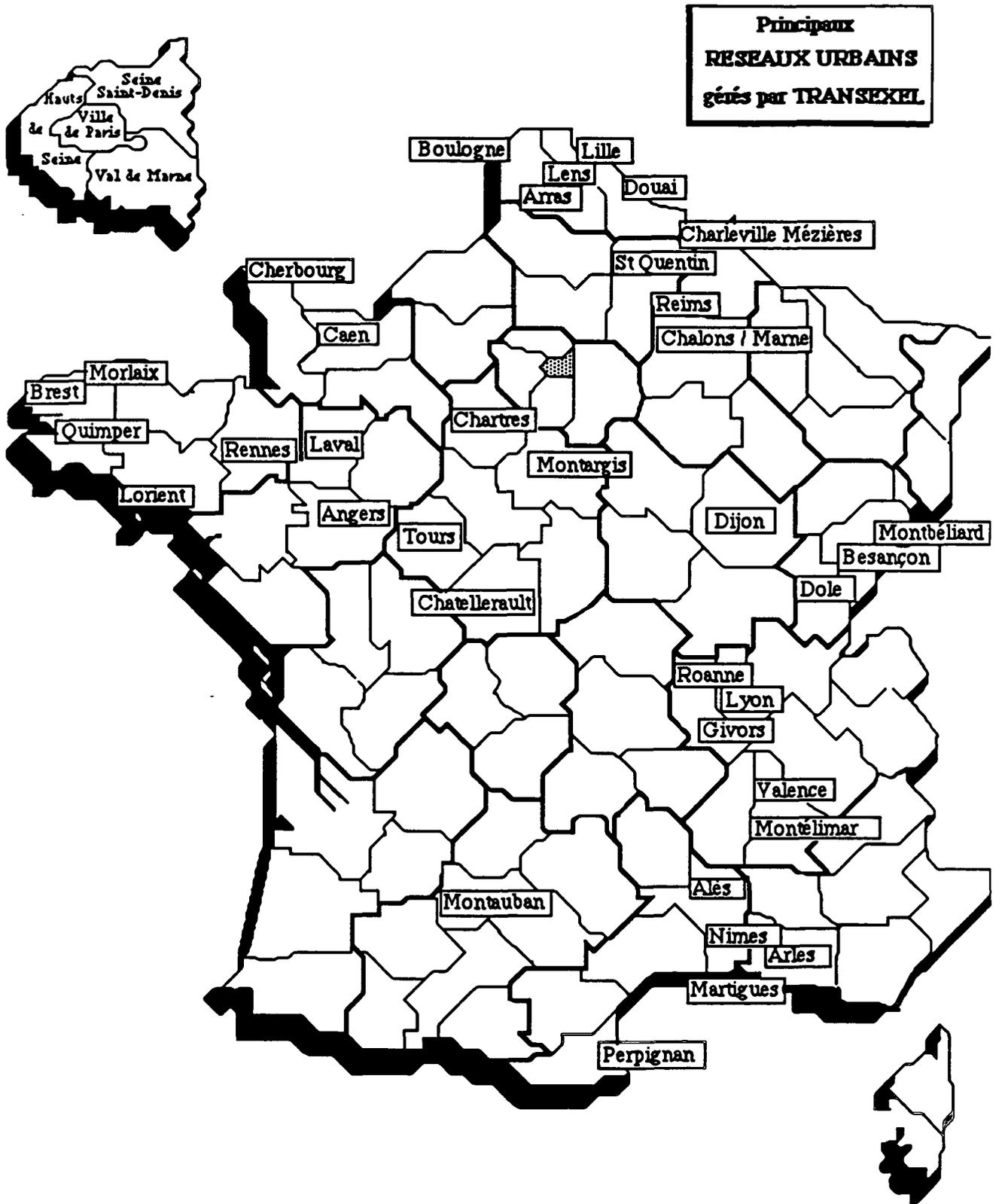
ou avec une convention d'Assistance Technique :

- .Le Mans
- .Pau

Le groupe VIA GTI détient par ailleurs une participation significative dans le "groupe Mariage" c'est à dire la SPIT et ses filiales (TCN, SPTA...) qui exploitent les réseaux de :

- .Nice
- .Dunkerque
- .Calais

Quelques réseaux urbains sont de plus gérés dans le cadre de filiales à prédominance interurbaines, intégrées à ce titre dans le cadre de TRANSCAR.



STRATEGIE :**En matière de Transports Interurbains :**

TRANSCAR a été la première entreprise à accompagner le mouvement de décentralisation des politiques transports, dans le cadre de la LOTI du 31/12/82 :

.en participant aux études relatives à l'élaboration des schémas départementaux au travers Transétude

.en conduisant très tôt la négociation des conventions la liant aux autorités organisatrices.

.en multipliant sa présence au niveau départemental par la prise de contrôle de transporteurs locaux.....

.en rationalisant dès la fin des années 70 ses moyens d'exploitation

millions de Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CA consolidé*	676	712	760	916	1 168	1 356
Progression		+ 5.3 %	+ 6.7 %	+ 20.5 %	+ 27.5 %	+ 16.1 %

*hors sous traitance

Le chiffre d'affaires réalisé par la division TRANSCAR a fortement progressé au cours des 6 dernières années et en particulier au cours des 3 derniers exercices. Il a plus que doublé en 5 ans. Une grande partie de cette progression a été effectuée par croissance externe avec le rachat de participations, qui s'est accéléré récemment :

CA en millions Frs	en 1987	en 1988	en 1989
Courriers Automobiles du Beauvaisis	50		
Cars Joffet	6		
Chemins de fer de Camargue	10		
Cars Roques	3		
CITRAM		210	
Leon Bolle			6
Charvis			20
Etablissements Lagarrue			2
SODETRAV			57

Ces acquisitions ont parfois permis à TRANSCAR d'occuper une position dominante dans certaines régions comme l'Aquitaine avec CITRAM ou le Var, avec la SODETRAV.

La division affiche actuellement 4 orientations stratégiques :

1. Le renforcement de la pénétration du grand Sud Ouest et de l'Espagne :
En s'appuyant sur CITRAM et sur l'accord signé avec FOCSA, VIA GTI souhaite accentuer sa pénétration du Sud Ouest et de l'Espagne.
2. Un développement européen axé sur l'Espagne :
S'appuyant sur VIA International, TRANSCAR a passé un accord de coopération avec l'un des plus grands autocaristes espagnols, JULIA.
3. La multiplication des liaisons inter métropoles régionales :
En participant à la création du GIE "FRANCELIGNES", VIA GTI souhaite multiplier les ouvertures de lignes entre grandes villes, à l'exemple de celle qui lie actuellement Toulon à Aix en Provence.
4. L'approche globale des liaisons péri - urbaines :
Constatant l'imbrication de réseaux urbains et interurbains dans les banlieues des grandes villes, VIA GTI impose à sa division des transports interurbains (TRANSCAR) et urbains (TRANSEXEL) à mener une réflexion commune.
VIA GTI pense pouvoir illustrer ce type d'approche sur Lille, Pau....

En matière de transports urbains :

TRANSEXEL intervient aussi bien pour des trafics urbains par autobus que dans le cadre de trafics en site propre :

- .la COTRALI gère les autobus et les lignes de tramways de Lille
- .la COMELI (Compagnie du métro de Lille) exploite le VAL, le métro automatisé de Lille
- .STCL (Société des Transports en Commun de Lyon) gère un réseau comprenant 2 lignes de métro, un parc d'autobus et de trolleybus, 2 funiculaires et une crémaillère

millions de Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CA consolidé	63	108	278	1 058	1 261	2 015

TRANSEXEL gère près de 3,2 milliards de Frs de volume d'affaires.

La division emploie plus de 12 500 agents et 3 700 véhicules. Elle est éclatée en plusieurs directions régionales afin de rapprocher le groupe de ses clients collectivités locales.

Le chiffre d'affaires comptable de la branche TRANSEXEL a fortement progressé à partir de 1987, du fait d'une modification des modes de comptabilisation des prestations de la Division, résultant d'une évolution des contrats signés avec les autorités organisatrices (passant du mandat de gestion à la concession).

En 1987, TRANSEXEL a perdu le contrat de Saint Etienne au profit de TRANSCET. La Division a par contre pris en exploitation les contrats de Montélimar, Charleville-Mézières, Dôle, Givors..

En 1988, TRANSEXEL a obtenu la gestion des réseaux de Montélimar et Lens Liévin. Comme TRANSCAR dans les transports interurbains, TRANSEXEL s'est appuyé au cours de cette même année 1988 sur une politique d'acquisition pour asseoir sa croissance avec le rachat dans le Nord, de "Charles CARON" et "Westeel Père et Fils". De la même manière, en 1989, TRANSEXEL s'est appuyé sur sa politique de croissance externe pour intégrer les réseaux de "Chalons sur Marne" et de "Laval" gérés par la CFT (Compagnie Française de Transport), le réseau de "Reims" géré par la société TUR, et celui de "Lens Lievin" relevant de TCL. En 1989, la branche a d'autre part signée des contrats d'assistance de gestion avec les villes de Colmar et de Saint Quentin.

TRANSEXEL intervient aussi à l'étranger en particulier dans des missions de conseil en Afrique (réseau de Conakry). Pour favoriser le développement de ses implantations en Afrique, la Division s'est associé avec le groupe C3D -TRANSCET et RVI et a constitué la société GESTRANS.

La division TRANSEXEL a été créative dans l'élaboration des contrats qu'elle propose aux collectivités.

Elle reste malgré tout attachée à des formes d'exploitation privée des réseaux qu'elle gère, en intervenant principalement au travers des filiales qu'elle contrôle et rarement au travers des SEM. Afin de s'adapter aux attentes des autorités organisatrices, elle tend de plus en plus à mettre en place des conventions "intéressées", indexant la rémunération de l'exploitant sur les performances qu'il réalise. Ces formules permettent de faire assumer par l'exploitant une part de responsabilité soit sur la gestion de l'ensemble des dépenses, soit même sur les dépenses et les recettes.

TRANSEXEL axe son développement autour de 4 axes stratégiques :

1. La recherche d'une amélioration du service offert dans le cadre des transports urbains, en développant sur plusieurs des réseaux qu'elle gère la monétique (Montauban, Douai, Lens...).....
2. L'intervention dans les études, la réalisation, le financement et la gestion (sur la base de contrat d'affermage ou de concession) des nouveaux réseaux en Site Propre qui se créent en France (Tramways de Lille, Brest, Le Mans - Val de Rennes - Métros automatiques MAGALY à Lyon).....
3. Une bonne articulation de ses Divisions urbaines et interurbaines afin de prendre place dans la gestion des trafics péri-urbains qui connaissent une forte croissance.
4. La recherche d'implantations internationales. Le groupe VIA GTI participe d'ores et déjà à l'exploitation de 3 réseaux en Espagne : à Avila (en affermage), à Tarragone (en assistance technique), et à Tarassa, dans la banlieue de Barcelone (en affermage).

En matière de transports internationaux :

La Division internationale de VIA GTI est exploitée sous la marque "VIA INTERNATIONAL".

millions de Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CA consolidé*	37	44	50	52	54	nc
Progression		+ 18 %	+ 13 %	+ 1 %	+ 3.3 %	nc

VIA INTERNATIONAL assure la diffusion de ses prestations sous le label EUROLINES, qui est une association située à Genève regroupant actuellement 44 transporteurs européens.

VIA GTI a de plus constitué en France avec SCETA et la SEAFEP (Sarl, qui elle même regroupe 12 PME) le GIE EUROLINES.

Ce GIE gère 18 points de vente en France et 8 à l'étranger.

VIA INTERNATIONAL exploite 26 lignes régulières internationales sur lesquelles elle sous traite généralement la prestation "transport" à de petites entreprises.

En matière de location :

millions de Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CA consolidé*	452	506	546	585	620	651
Progression		+ 12 %	+ 8 %	+ 7 %	+ 6 %	+ 5 %

*hors sous traitance

VIA LOCATION se situe parmi les leaders de la location de véhicules industriels. La Division axe sa croissance sur :

1°) le développement de produits nouveaux avec VIA ENVIRONNEMENT commercialisant des balayeuses, laveuses... et avec VIA LOCATOP spécialisé dans la location de nacelles pour le bâtiment..

2°) l'ouverture sur le marché européen avec la mise en place d'implantations nouvelles en Grande Bretagne et en Espagne.

En matière d'autres activités :**Agences de voyages :**

millions de Frs	1985	1986	1987	1988	1989
CA consolidé	152	165	175	201	305

VIA GTI exploite une division d'agence de voyages aux travers 6 sociétés filiales :

- .Cie Marseillaise de Voyages et de Tourisme (Voyage)
- .Sté pour le Développement et de Diffusion de Voyages
- .Maduvas
- .Best Sell Air
- .Idetour (intervenant en Normandie et en Région Parisienne)
- .Destinations Voyages (intervenant dans la région de Toulon)

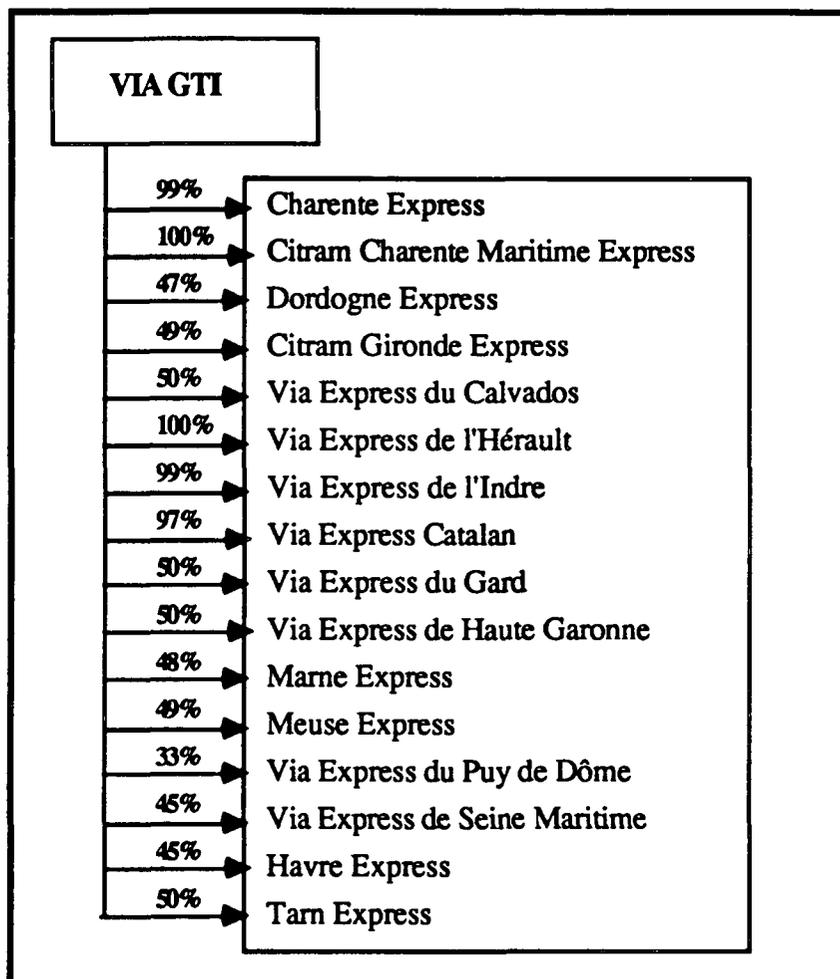
VIA Voyages revendique la 3^{ème} place sur le marché français.

En 1989, le volume des ventes traitées par VIA Voyages a atteint 1,6^{ème} milliards de Frs. Le groupe est principalement spécialisé en matière de clientèle d'entreprises et de voyages d'affaires. Il a par ailleurs passé des accords de partenariat avec "Thomas Cook", un des leaders du tourisme mondial.

Le réseau de VIA Voyages s'appuie sur 60 agences et 24 implantations en entreprises.

Réseau de messagerie France-Express :

VIA GTI détient des participations dans 16 sociétés affiliées au réseau France Express. Elle en gère directement 6.



Ces sociétés se caractérisent par leur très forte rentabilité et leurs faibles besoins d'investissement qui leur permettent de faire remonter d'importants dividendes à leurs actionnaires.

Profitant de ses contacts espagnols, VIA GTI a développé dans la région de Barcelone, un réseau de messagerie, "VIA Conexion" qui a été étendu en 1990 à Madrid.

Communication :

France Bus Publicité et Media Car gèrent des concessions publicitaires, essentiellement auprès des réseaux de transport.

Elles réalisent un chiffre d'affaires de l'ordre de 94 millions de Frs, au travers une dizaine d'implantations régionales qui ont été décentralisées afin de rapprocher l'affichage transport des agences et des annonceurs locaux.

Cette branche améliore de façon sensible les ressources des réseaux et du groupe en dégagant une bonne rentabilité.

Sécurité :

La société GTS (Gestion de Télésecrurité et de Services) s'occupe de téléassistance aux personnes âgées.

IMPLANTATIONS**des Réseaux de Transports interurbains de Voyageurs :****TRANSCAR regroupe :****.42 filiales Interurbaines**

Société	Implantation	Département
GIE Transaude	Carcassonne	Aude
Transaude	Carcassonne	Aude
Sté Nlle de Transports Comett	Marseille	Bouche du Rhône
Cars de Camargue	Arles	Bouche du Rhône
Courriers Normands	Caen	Calvados
Sté Transp.Départ.du Calvados	Caen	Calvados
Citram Poitou Charente	Angoulême	Charente
Citram Littoral	Rochefort	Charente Maritime
Citram Royan Voyages	Royan	Charente Maritime
Courriers Beaucerons	Chartres	Eure
Sté Transp.Départ.du Gard	Nîmes	Gard
Courriers de la Garonne	Toulouse	Haute Garonne
Citram Aquitaine	Bordeaux	Gironde
Transports Citram	Bordeaux	Gironde
Sté Nlle Citram Tourisme	Bordeaux	Gironde
Courriers du Midi	Montpellier	Hérault
Courriers Bretons	Saint Malo	Ile et Vilaine
Transp.Départ.de l'Indre	Châteauroux	Indre
Sté Transp.Départ.de Loir et Cher	Blois	Loir & Cher
Sté Transp.Départ.de la Marne	Châlons / Marne	Marne
Rapides de la Meuse	Bar le Duc	Meuse
Courriers Mosellans	Metz	Meurthe et Moselle
Autocars Léon Bolle & Fils	Comines	Nord
Courriers Auto.du Beauvaisis	Beauvais	Oise
Autobus Routiers de l'Oise	Beauvais	Oise
Courriers des Pyrénées	Serres-Castet	Pyrénées Atlantiques
Citram Pyrénées	Serres-Castet	Pyrénées Atlantiques
Etabl.Lagarrue	Lembeye	Pyrénées Atlantiques

 Transports interurbains TRANSCAR (suite)

Courriers Catalans	Perpignan	Pyrénées Orientales
Sté Canetoise pour Gestion Trams	Perpignan	Pyrénées Orientales
Cie Normande d'Autobus	Rouen	Seine Maritime
SA des Transp.de l'Agglo.Rouennaise	Rouen	Seine Maritime
Transports Joffet	Sotteville-les-Rouen	Seine Maritime
Courriers de l'Ile de France	Le Mesnil Amelot	Seine Saint Denis / Oise Seine et Marne / Val d'Oise
Euro-Marne Transport	Paris	
Courriers de Seine et Oise	Carrières / Poissy	Yvelines
Cars Roques	Graulhet	Tarn
SO.DE.TRA.V	Hyères	Var
Transports du Val d'Oise	Saint Gratien	Val d'Oise
Autocars du Forum	Fréjus	Var
Tourisme Azur	Toulon	Var
Cars Charvis	Yzeure	Allier

Réseaux de Transports urbains de Voyageurs :

TRANSEXEL intervient dans :
 .49 agglomérations

Société	Implantation
Sté des Transports de La Ciotat	La Ciotat*
Sté des Transports d'Arles	Arles
Sté des Transports de Martigues	Martigues
Cie des Transp.de l'Agglo.Caennaise	Caen
Sté des Transp.de la Région Dijonnaise	Dijon
Cie des Transp.du Pays de Montbéliard	Montbéliard
Cie des Transp.de Besançon	Besançon
Transports en Commun de Montélimar	Montélimar
Cie des Transp.de l'Agglo.Valentinoise	Valence
Sté des Transp.de l'Agglo.Chartraine	Chartres
Cie des Transp.Urbains de l'Agglo.Quimperoise	Quimper
Cie des Transp.de la Commun.Urbaine de Brest	Brest
Sté des Transp.de l'Agglo.Alésienne	Alés
Sté des Transp.en Commun Nîmois	Nîmes
Sté des Transp.Urbains Rennais	Rennes
Cie des Transp.de Tours et Agglo.	Tours
Sté des Transp.de l'Agglo.Roannaise	Roanne
Sté des Transp.de l'Agglo.Montargoise	Montargis
Sté des Transp.de la Région Angevine	Angers
Cie des Transp.de Cherbourg	Cherbourg
Cie des Transp.de la Région Lorientaise	Lorient
Cie des Transp.de Douai	Douai
Transp.en Commun de la Commun.Urbaine de Lille	Lille
Cie du Métro de Lille	
STI Lens Lievin	Lens
Transports Caron	
Cie des Transp.de l'Artois	
Sté des Transp.en Commun de Région Boulonnaise	Boulogne
Cie des Transp.de Perpignan	Perpignan

Transports Urbains TRANSEXEL (suite)

Sté des Transp.de Givors	Givors
Sté Lyonnaise des Transp.en Commun	Lyon
CTUA Châtelleraudaise	Châtelleraud
Cie des Transp.en Commun d'Henin Carvin	Henin Carvin
Cie Française des Transports	Châlons / Marne
	Laval
	Montluçon*
Transp.Urbains de Reims	Reims

*** les réseaux de La Ciotat et de Montluçon ont été perdus en 1990 au profit de la CGEA.
Les réseaux de Morlaix et de Saint Quentin ont par contre été récupérés au cours de cette même
année.**

MOYENS :**Parc :**

Transcar :	3 172
Transexel :	3 700

Effectifs :

Transcar :	5 415
Transexel :	12 500

ELEMENTS FINANCIERS :**GTI société mère :**

Evolution de l'actif :

Le portefeuille de participations et le montant des créances attachées aux participations a beaucoup augmenté au cours des dernières années reflétant la politique de croissance externe rapide de VIA GTI.

millions Frs	1985	1986	1987	1988	1989
Participations	192	216	411	600	664
Créances	2	38	58	79	104
Total	194	254	496	679	768

Le poste "participations" a particulièrement grossi :

1. en 1987 à la suite :

.de l'acquisition pour 110 millions de Frs de 20% du capital de FICHET BAUCHE (correspondant au paiement en numéraire de la soulte de l'OPE réalisée avec la MIXTE)

.du rachat de sociétés de transports pour plus de 35 millions de Frs (Chemins de fer de Camargue, Courriers Automobiles de Beauvaisis, Transports Joffet, Cars Roques)...

2. en 1988, à la suite :

.de l'acquisition de CITRAM : 94,4% du capital pour 124 millions de Frs.

3. en 1989, avec :

.le rachat de titres Cie Française de Transport, Transports Urbains de Reims et SODETRAV pour un montant global de 21 millions de Frs

Evolution du passif :

millions Frs	1985	1986	1987	1988	1989
Capitaux propres	249	275	302	530	561
Dettes financières	230	348	409	654	545

L'endettement de VIA GTI a fortement augmenté au cours des dernières années (x 3 en 4 ans).

VIA GTI a lancé un emprunt obligataire de 150 000 Frs en 1986.

En 1988, pour la première fois, GTI a sollicité son actionnaire et a procédé à une augmentation de capital de 200 millions Frs (qui a été encaissée en Janvier 1989) assortie de Bons de Souscription à des Obligations Convertibles.

En 1989, 30,7 millions de Frs d'obligations convertibles ont été souscrites.

Cette décision reflète une modification de politique de la MIXTE à l'égard de sa filiale. La MIXTE semble à présent prête à consentir à VIA GTI un soutien financier. Cela s'est traduit aussi récemment par une diminution de la part de bénéfice distribuée qui est passé de 1985 à 1988, de 88% du résultat net dégagé à 56%.

Distribution de dividendes :

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Résultat net Holding	25 682	26 837	37 562	53 527	63 557	67 574
Résultat distribué	21 016	23 612	27 004	30 498	35 581	50 264
% distribution	82 %	88 %	72 %	57 %	56 %	74 %

GTI Consolidé :**Exploitation :**

milliers Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CA net	1 465 047	1 596 995	1 878 387	2 821 704	3 373 415	4 392 369
MBA	114 926	139 486	172 452	182 520	211 594	260 070
MBA rectifiée *1					256 600	307 206
BN consolidé *2	25 867	38 410	56 677	54 975	59 575	64 800
MBA / CA	7.8 %	8.7 %	9.2 %	6.5 %	6.3 %	5.9 %
BN / CA	1.7 %	2.4 %	3.1 %	1.9 %	1.7 %	1.5 %

*1 MBA rectifiée des loyers de crédit bail (part amortissable)

*2 y compris minoritaires

La rentabilité du groupe reflétée dans les ratio de MBA/CA et de BN/CA après avoir progressé de 1984 à 1986 semble s'être fortement effritée à compter de 1987.

En 1988, le ratio MBA/CA dépasse à peine 6,3%; il semble faible au regard de ce que nous constatons dans la profession.

Mais on doit relever que cette faiblesse tient à plusieurs éléments :

.le mode d'amortissement choisi chez GTI : 8 ans au lieu de 5 habituellement.

et surtout :

.la prise en compte à partir de 1987 d'une partie du chiffre d'affaires des réseaux urbains gérés par Transexel alors qu'elle ne perçoit sur ces marchés que des honoraires.

Politique de remontée de dividendes :

milliers Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Résultat net Holding	25 682	26 837	37 562	53 527	63 557	64 800
Consolidé (groupe)	25 900	38 400	53 884	53 227	54 182	67 574

La comparaison des résultats du groupe consolidé et de la holding (qui sont d'un montant presque identique) fait ressortir la politique active de remontée de dividendes menées par VIA GTI.

Structure financière :

milliers Frs	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Immo. nettes	482 881	502 217	507 636	705 369	966 955	1 193 412
Capitaux propres	265 053	282 803	316 670	350 999	598 644	630 241
Dettes financières	340 213	284 209	415 436	501 901	792 389	881 176

En dépit d'une forte consolidation de ses fonds propres, il ressort que le groupe VIA GTI est endetté.

Les dettes financières figurant au passif de son bilan au 31/12/1989 (hors prise en compte du passif hors bilan) dépassaient en effet 2 années de cash flow.

On doit relever malgré tout que le groupe disposait de 290 millions de Frs de trésorerie (disponibilités et valeurs mobilières de placement) à cette même date.

