



**SEDES**  
15, rue Bleue  
75009 Paris  
Tél. : 40 22 60 00



**TER**  
8 rue de Richelieu  
75001 Paris  
Tél. : 42 96 88 29

# ORGANISATION ET STRATEGIE DES OPERATEURS DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR AUTOCARs

---

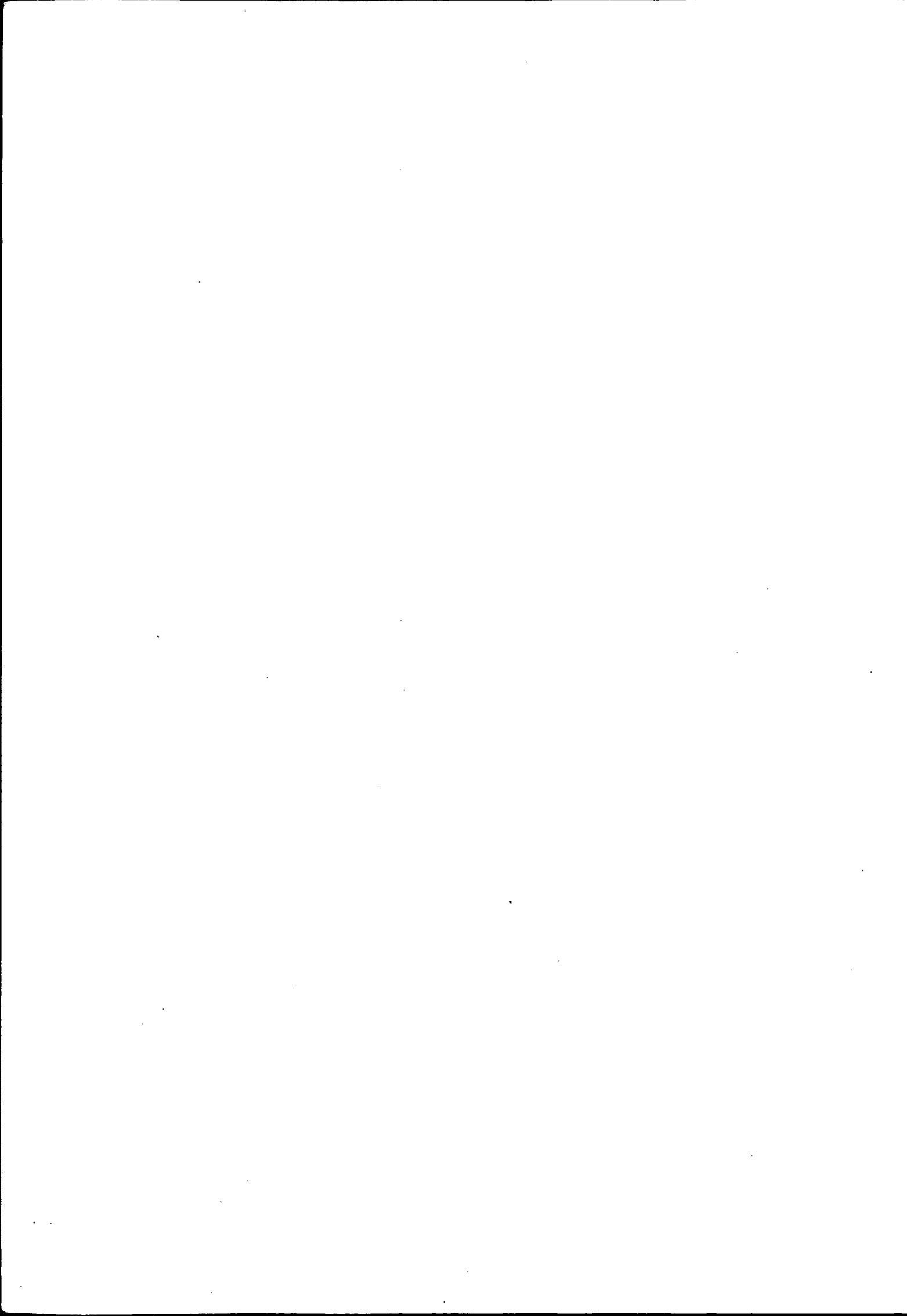
## Monographies des opérateurs français

Cette étude a été réalisée par :  
Jean Marie GUGENHEIM (TER)  
et Pierre HANROT (SEDES)  
avec la collaboration de :  
Pierre SELOSSE (OEST)  
et Adeline VOURCH (DTT)

MAI 1990

Ce document fait partie d'un ensemble de trois rapports portant sur l'organisation et la stratégie des opérateurs de transports internationaux par autocars et qui s'intitulent respectivement :

- Monographies des opérateurs français
- Espagne, Grande-Bretagne, RFA.
- Rapport de synthèse



# TABLE des MATIERES

<b>A) Opérateurs en matière de lignes internationales :</b>	<b>3</b>
1. EUROLINES Association & EUROLINES GIE	5
2. SEAFEP	17
3. INTERCARS FRANCE (anciennement GEETIV)	27
4. VIA GTI & VIA INTERNATIONAL	41
5. SCETA , CARIANE & SCETA VOYAGES INTERNATIONAUX	53
6. LARRONDE	69
7. T.T.I. - Chaumont	75
8. GAGNERAUD & RAPIDES DE COTE D'AZUR	81
9. GALLIENNE & SVT	87
<b>B) Opérateurs en matière de navettes et de transports occasionnels :</b>	<b>93</b>
1. FRAM	95
2. CAR TOUR & BRIDET	107
3. PAULI & "PAULI Voyages"	113
4. LECAPLAIN & CITYRAMA	119
5. ESTOURNET	127
6. GAUBERT & LE TOURISME FRANCAIS	135
7. 400 TOURS	143



# Opérateurs en matière de lignes internationales

<b>1. EUROLINES Association &amp; EUROLINES GIE</b>	<b>5</b>
<b>2. SEAFEP</b>	<b>17</b>
<b>3. INTERCARS FRANCE (anciennement GEETIV)</b>	<b>27</b>
<b>4. VIA GTI &amp; VIA INTERNATIONAL</b>	<b>41</b>
<b>5. SCETA , CARIANE &amp; SCETA VOYAGES INTERNATIONAUX</b>	<b>53</b>
<b>6. LARRONDE</b>	<b>69</b>
<b>7. T.T.I. - Chaumont</b>	<b>75</b>
<b>8. GAGNERAUD &amp; RAPIDES DE COTE D'AZUR</b>	<b>81</b>
<b>9. GALLIENNE &amp; SVT</b>	<b>87</b>



# EUROLINES



**EUROLINES ORGANISATION**  
**Centre International, 3 rue de varembe BP 44**  
**CH 1211 Genève 20 SUISSE**

---

"EUROLINES Organisation" est un regroupement d'entreprises de transport de voyageurs européennes attributaires de lignes régulières internationales, autorisées par les autorités administratives nationales compétentes.

C'est une association à but non lucratif. Elle est immatriculée en Suisse et dispose d'un siège social à Genève.

L'organisation détermine les conditions d'utilisation du label EUROLINES; elle édite et diffuse un guide reprenant les destinations desservies par les sociétés adhérentes.

Elle propose la distribution d'un billet de voyage normalisé aux couleurs d'EUROLINES et un logo commun.

Mais le principe de fonctionnement "d'EUROLINES Organisation" s'appuie sur le volontariat; l'association n'a ni le poids, ni les moyens d'imposer des résolutions.

**DIRECTION:**

Le Président actuel de "EUROLINES Organisation" est le Président de la société espagnole JULIA

Le vice président est M. Pitié, Président de VIA INTERNATIONAL

Le secrétaire général est M. Tarnowski de l'IRU.

**MEMBRES:**

Eurolines Organisation regroupe 39 entreprises de 12 pays européens différents. L'ambition du groupement est de constituer un réseau européen à l'image du réseau GREYHOUND aux Etats Unis.

Eurolines Organisation ne regroupe pas tous les pays européens :

Ainsi 2 pays européens importants, la République Fédérale d'Allemagne et l'Autriche ne sont pas représentées au sein de l'organisation.

De plus, de nombreuses entreprises titulaires de droits de lignes n'adhèrent pas à Eurolines Organisation. En France, on peut citer le cas de "Tourisme et Transports Internationaux TTI - Chaumont", "Phocéens Cars"....

## Liste des adhérents à EUROLINES Association :

Etats	Sociétés	
Belgique	Epervier - Europabus	
France	Cars Lieutaud	FRAM
	Intercars Lyon	Cars Express
	SAT	Seafep
	SVI	SVT
	VFD	Via International
Grèce	Agence Liopsis	
Grande Bretagne	National Express	Harris Coaches
	Grey Green Coaches	Spanish Speaking Service
	Wallace Arnold Euroways	
Irlande	CIE Bus Eireann	
Italie	Autostradale	Lazzi
	Sadem	Sapav
	Savda	Stat Turismo
Pays Bas	Budget Bus	Leo Kors
	Pendel Express	
Portugal	Intercentro	Internorte
	Intersul	
Espagne	Alsa	Iberbus
	SAIA	Julia
	Linebus	Samar
Suisse	Autotourisme Lemman	
Turquie	Bosfor Turizm	Varan Turizm

## MODES DE FONCTIONNEMENT DES POOLS :

L'exploitation des lignes internationales est réalisée sous forme de pools constitués ligne par ligne, avec des partenaires transporteurs appartenant à chacun des Etats traversés.

### La création de lignes :

La création de lignes internationales s'effectue selon une procédure préétablie :

- a) constitution d'un pool avec des entreprises appartenant à chacun des pays de départ, d'arrivée et de transit.
- b) rédaction d'un protocole d'accord entre partenaires nationaux
- c) réalisation d'une étude économique et de marché démontrant l'utilité de la ligne
- d) proposition d'un mode d'exploitation de la ligne incluant une détermination des fréquences et des prix.

Les demandes sont instruites par chacune des administrations nationales de tutelle et examinées dans le cadre de commissions bilatérales.

Les demandes de création de lignes nouvelles peuvent être librement adressées aux administrations de tutelle dès qu'un besoin de trafic (marché) se fait sentir mais dans les faits, au plan international, certains axes routiers restent "protégés" au profit du rail comme Paris - Bruxelles (faiblement exploité dans le cadre de EUROPABUS), Paris - Genève.....

### Mode de fonctionnement courant : la tenue de la comptabilité :

L'exploitation des lignes internationales en pool s'appuie sur le principe de la répartition égalitaire des Km parcourus entre partenaires.

Un des partenaires est généralement chargé de la tenue de la comptabilité de la ligne.

Sur les revenus bruts qu'il encaisse,

.le partenaire comptable reverse une commission de l'ordre de 20% (18% à 22% ) correspondant à la rémunération de la commercialisation. (EUROLINES France perçoit cette commission de ses adhérents et reverse elle même une part de la somme encaissée aux agences qui ont le cas échéant réalisé la vente).

.il impute d'autre part les charges communes à prendre en compte (traversée maritime sur la ligne Paris - Londres par exemple...)

. il distribue le solde enfin (Revenu net) entre les diverses entreprises membres du pool tant françaises qu'étrangères au prorata des Km réalisés.



**EUROLINES FRANCE**  
**GIE commercial**  
**173, rue de Charenton**  
**75012 PARIS**  
**tel. 43 44 54 44**

---

**FICHES SIGNALETIQUES :**

EUROLINES FRANCE est un GIE à caractère commercial. Jusqu'en 1988, on distinguait 2 GIE :

**Eurolines Nord** : PARIS C 321 438 319  
 Siège social : 3,5 ave de la Porte de la Villette  
 75019 Paris  
 constitué le 6 Mars 1981

**Eurolines Sud** : PARIS C 326 909 447  
 Siège social : Plateau Ferdinand de Behagle  
 ave de la Porte de Charenton  
 75012 Paris  
 constitué le 10 Mars 1983,  
 déposé au greffe du tribunal de commerce de Lyon puis transféré à Paris.

Ces 2 GIE ont fusionné en 1988 pour ne plus en former qu'un.

**ACTIONNAIRES & MEMBRES :**

Société	Part 1987		Part 1988
	Nord	Sud	Ensemble
VIA International	61%	29%	31%
SCETA Voyages Internationaux	31%	24%	22%
SEAFEP	8%	47%	47%

La fusion de 1988 a entraîné une modification des participations respectives des sociétés membres. La part de SEAFEP a été grossie par l'apport des activités de sa filiale INTERCARS PARIS (avec laquelle elle a elle même fusionné).

INTERCARS PARIS exploitait des lignes en direction du Portugal et avait été laissée à l'écart des GIE jusqu'alors.

## HISTORIQUE :

Le développement d'EUROLINES France s'est réalisé en plusieurs étapes :

### 1° Stade : 1982-1983

VIA et SCETA, attributaires de lignes communes décident de partager les mêmes bureaux à la gare routière de Stalingrad.

### 2° Stade : 1985

VIA, SCETA et SEAFEP regroupent leurs activités de lignes internationales dans 2 GIE communs :

EUROLINES Nord : pour la Région Parisienne et le Nord de la France

EUROLINES Sud : pour Dijon et le Sud de la France

Les apports des partenaires déterminés en fonction de la fréquentation des lignes dont ils sont titulaires, n'étant pas les mêmes dans les 2 GIE, leurs participations respectives ne sont pas identiques.

Les activités de SEAFEP en direction du Portugal réalisées au travers INTERCARS Paris sont laissées à l'écart des GIE communs. L'exploitation de ces lignes portugaises s'effectue à partir de la gare de Charenton.

### 3° Stade : 1988

SEAFEP fusionne avec INTERCARS PARIS.

EUROLINES Nord absorbe EUROLINES Sud, et une nouvelle répartition des participations est déterminée sur la base de l'ensemble des droits de lignes existants et exploités (y compris les lignes portugaises de SEAFEP).

L'ancienne gare routière de Stalingrad est abandonnée au profit d'une nouvelle gare construite Porte de la Villette. La capacité ne permet malgré tout pas d'y transférer les activités de la gare de Charenton qui continue de desservir le Portugal.

**ADMINISTRATEURS :**

M.Marc PITIER  
 M.Alain LABARRIERE  
 M.Jean Luc MAZEYRAT

**CONTROLEURS DES COMPTES :****EUROLINES NORD**

M.Jean Marc BALOSSINI  
 M.Jean Claude REYEN  
 M.Lucien BRUN  
 M.André BLANC  
 M.Raymond SAUVAGE  
 M.Raymond BARRIERE

**EUROLINES SUD**

M.Claude LEBOURGEOIS  
 M.Jean Claude REYEN  
 M.Lucien BRUN  
 M.Jean Claude TOUSSAINT  
 M.Raymond BARRIERE

**CHIFFRES D'AFFAIRES :**

milliers Frs	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
CA	45 595	57 620	79 900	94 300	113 000	135 000	150 000
Progression		+ 26%	+ 38%	+ 18%	+ 20%	+ 20%	+ 11%

En 1986, EUROLINES France a réalisé un chiffre d'affaires de facturation billet de 113 millions Frs pour 16 millions de Km parcourus (soit 7,06 Frs le Km).

**Rappel :**

Les sociétés membres signalent avoir réalisé en 1986, les chiffres d'affaires suivants :

VIA INTERNATIONAL :	50 millions Frs	36 %
SCETA INTERNATIONAL :	35 millions Frs	25 %
SEAFEP :	53 millions Frs	39 %
	138 millions Frs	100 %

y compris sous traitance.

Les nombres de Km parcourus se répartissant comme suit :

VIA INTERNATIONAL :	4.7 millions de Km	29 %
SCETA INTERNATIONAL :	4.5 millions de Km	28 %
SEAFEP :	6.9 millions de Km	43 %
	16.2 millions de Km	100 %

**INVESTISSEMENTS :**

La nouvelle gare internationale de la Porte de la Villette a été financée par les 3 partenaires du GIE selon les prorata suivants (applicables dans EUROLINES Nord):

.VIA INTERNATIONAL	61 %
.SVI	31 %
.SEAFEP	8 %

A la suite de la fusion des GIE EUROLINES Nord et Sud et de la modification des participations respectives des adhérents, SEAFEP a dû accroître sa contribution au profit de ses 2 partenaires.

**EXPLOITATION :**

"EUROLINES Association" propose dans sa brochure de vente 162 lignes régulières internationales qui desservent la plupart des pays d'Europe Occidentale, ainsi que la Yougoslavie, la Turquie et le Maroc..

"EUROLINES France" exploite une trentaine de lignes régulières.

**Pools auxquels appartiennent les membres d'EUROLINES France :**

Les principaux partenaires étrangers d'EUROLINES France sont :

- .en Grande Bretagne: NATIONAL EXPRESS (Londres), GREY GREEN (Londres), WALLACE ARNOLD (Londres) qui sont regroupés sous le label EUROWAYS
- .en Italie, AUTOSTRADALE (Milan), SADEM (Turin), LAZZI EXPRESS (Florence), SAVDA (Aoste)
- .en Belgique, L'EPERVIER
- .en Espagne, ALSA (Oviedo), JULIA (Barcelone), LINEBUS (Madrid), IBERBUS (Valencia),
- .aux Pays Bas, BUDGET BUS (Amsterdam), PENDEL EXPRESS (Amsterdam),
- .au Portugal, INTERCENTRO (Lisbonne), INTERNORTE (Porto), INTERSUL (Sétubal)
- .en RFA, BAYERN EXPRESS (Berlin), CONTINENT BUS DEUTSCHLAND (Hambourg), GDG GLOBUS REISEN (Cologne), .....

Les lignes les plus importantes sont, au niveau français :

- .Londres / Paris
- .Paris / Valencia
- .Amsterdam / Alicante (traversant la France)

L'exploitation des lignes :

En été, les lignes sont souvent dédoublées.

Les membres du GIE font alors parfois appel à des sous traitants comme "Cars Express" (Courriers Automobiles Picards) ou DORP par VIA et LARRONDE par SVI.....

Les lignes exigent selon les distances qu'elles parcourent des modes d'organisation différentes: Certaines (comme Paris/Londres) peuvent être couverte par un seul conducteur; d'autres (reliant l'Europe du Nord à l'Espagne) requièrent la mise en place de relais de conducteurs. Cette contrainte d'exploitation, jointe à l'importance des trafics sur les lignes Nord - Sud explique en partie le rôle particulier joué par les entreprises membres de SEAFEP, localisées dans le Sud Ouest de la France.

Les 3 partenaires français d'EUROLINES gèrent en commun un réseau de distribution propre représentant :

.14 points de vente en France, dont la nouvelle gare routière internationale de La Villette, mise en service fin 1986 qui sont :

Paris la Villette	Paris Charenton	Avignon
Bordeaux	Lyon 3 et Lyon 7	Marseille
Metz	Montpellier	Nimes
Perpignan Toulouse	Tours	
Strasbourg	Valenciennes	

Certains de ces locaux (gare routière ou sous location de gare SNCF) sont partagés avec INTERCARS LYON (devenu maintenant INTERCARS FRANCE) mais chaque groupement conserve des bureaux de vente propres.

. EUROLINES France dispose d'autre part, de 10 autres points de vente à l'étranger qui appartiennent généralement à l'un des partenaires :

Amsterdam (VIA / SVI)	Bruxelles (SVI)	Alicante (SEAFEP)
Barcelone (VIA)	Benidorm (VIA)	Figueras (VIA)
Gandia (SEAFEP)	Lloret de Mar (VIA)	Murcia (SEAFEP)
Valencia (SEAFEP)	Zaragoza (SEAFEP)	Gerone (VIA)

De plus, EUROLINES a passé des accords de commercialisation avec 1 600 agences en particulier avec les réseaux WASTEELS, HAVAS VOYAGES, WAGONS LITS.....

Type de clientèle :

La clientèle transportée par EUROLINES a fortement évolué au cours des dernières années.

Clientèle	1980	1986
Travailleurs immigrés	90%	50%
Autres	10%	50%

Spécialisée à l'origine, dans les transports de travailleurs immigrés vers leurs pays d'origine (Espagne, Portugal, Maroc..), EUROLINES s'adresse actuellement aussi à une clientèle touristique (Etudiants... sensibles au prix).

Pour répondre aux demandes de sa nouvelle clientèle, EUROLINES a développé une activité de voyageur; elle fabrique et commercialise des produits touristiques complets (transport + hébergement).

Revendications :

EUROLINES France souhaite que le cadre légal et réglementaire dans lequel il travaille soit assoupli; en particulier que les lignes régulières interrégionales soient libérées dans l'axe des lignes internationales.

EUROLINES France s'interroge d'autre part sur les incidences d'une évolution de la législation en vigueur qui pourrait supprimer l'obligation de faire participer au pool des entreprises du pays de transit. La France de par sa situation sur l'axe Nord-Sud pourrait en ressentir fortement les effets.

EUROLINES France cherche à affirmer sa présence à l'étranger en disposant, autant que possible, d'implantations commerciales qui lui soient propres (ou qui soient maîtrisées par ses adhérents).

# **SEAFEP**

**Sté d'Exploitation des Autocars France-Espagne-Portugal**



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

SARL  
 Plateau de Béhagle  
 Avenue de la Porte de Charenton  
 75012 PARIS  
 tel. 43 44 54 44  
 RCS PARIS 64 B 51 82

**ACTIONNARIAT :** Voir membres

**GERANCE :**

M.Jésus URQUIJO  
 M.Alain LABARRIERE  
 M.Jean Claude SARRO

La société est dirigée statutairement par 3 co-gérants; un seul d'entre eux, M.Labarrière est salarié qui est par ailleurs le principal animateur de la société.

**MEMBRES :**

La SEAFEP a douze adhérents.

Société	Localisation
Cars BARRIERE	Montauban (82)
Cars LABARRIERE	Castets (40)
Société des Autobus Montois	Mont de Marsan (40)
Cars DESCOMPS	Saunacq et Muret (40)
Autocars LARRONDE	Cambo Les Bains (64)
Cars MIRAL	Cambo Les Bains (64)
Le PULLMAN Basque - Veuve DUBLANC	Saint Jean de Luz (64)
Cars DOMEJEAN	Peyrehorade (40)
Cars LAGUILLON - Gérant M.Urquijo	Hendaye (64)
SERAG représentée par M.Constantin	Mont de Marsan (40)
MAUGOUBER	Maslacq - Orthèz (64)
T. T. I.	Paris (75)

Parmi les 12 sociétés adhérentes :

- .5 se trouvent situées dans les Landes,
- .5 dans les Pyrénées Atlantiques,
- .1 dans le Tarn et Garonne, et
- .1 dans la Région Parisienne.

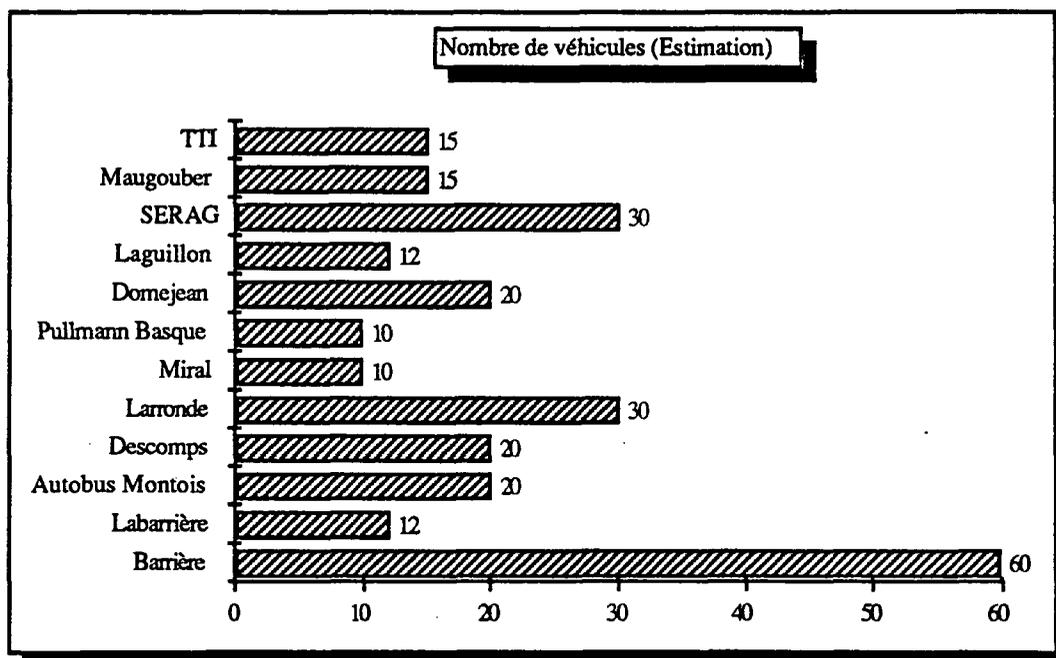
Certains membres d'origine ont quitté la société; c'est ainsi que les "Cars Lecaplain" qui avaient adhéré en 1962 ont quitté la société au début des années 1980.

En contre partie, 2 sociétés, "Maugouber" et "TTI" n'ont adhéré à la SEAFEP qu'en 1988 à la suite de la fusion de SEAFEP avec INTERCARS PARIS (groupement auquel elles appartenaient auparavant).

Les participations détenues dans la Sarl SEAFEP par les diverses entreprises membres ne sont pas identiques : elles varient entre 19 % pour Laguillon et 2 % pour Maugouber. Larronde détient une participation de 11,3 % par exemple.

#### TAILLE DES ENTREPRISES MEMBRES :

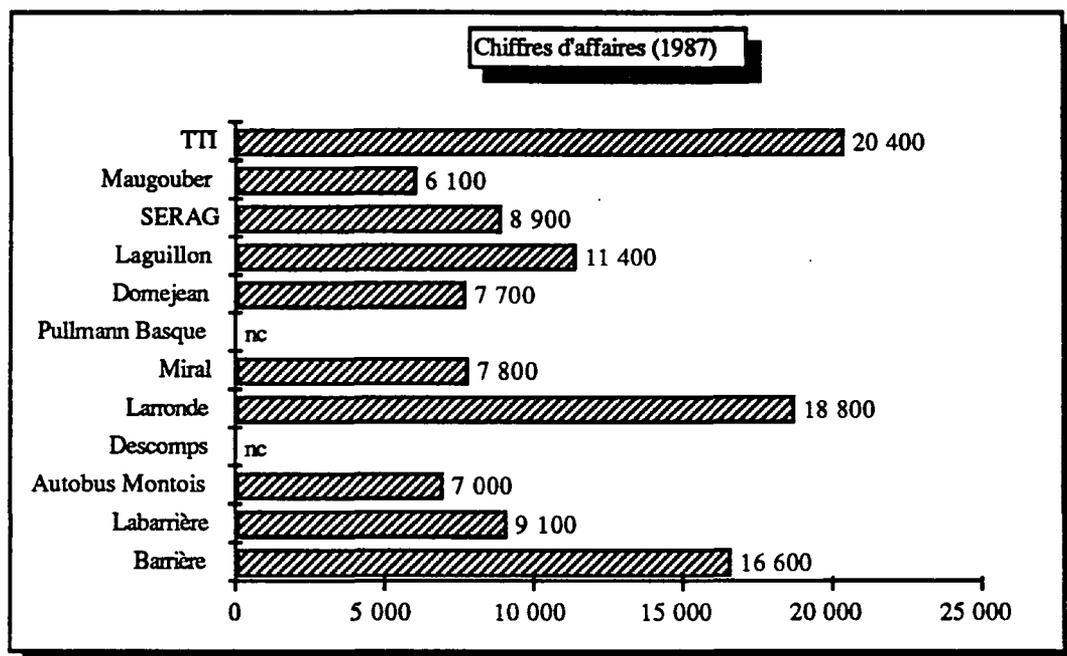
Les entreprises adhérentes sont pour la plupart des PME fonctionnant avec moins de 40 cars.



La plupart des entreprises adhérentes sont des PME de taille modeste, à l'exception des cars Barrière et de la SERAG.

Les Cars Barrière ont grossi à la suite de l'acquisition de plusieurs sociétés locales situées dans les Landes.

La SERAG, Société d'Exploitation de Réseaux Automobiles de Guyenne et Gascogne appartient au groupe familial Mouton avec les sociétés "Cars de Bordeaux", "Société Nouvelle Ouest Aquitaine", "SERAG Voyages"...Globalement le groupe dispose de plus de 120 véhicules.



Le chiffre d'affaires des sociétés membres varie entre 6 et 20 millions de Frs (le Chiffre d'affaires de la SERAG n'étant pas ici consolidé avec celui de son groupe).

## HISTORIQUE :

A la fin des années 50, des entreprises frontalières du Sud Ouest de la France sont contactées par des entreprises de transport espagnoles qui leur demandent de collaborer avec elles aux transports des travailleurs immigrés espagnols employés en France.

En vertu des dispositions réglementaires applicables, les transporteurs espagnols étaient autorisés à déposer leurs voyageurs jusqu'à Paris, mais ils ne pouvaient pas recharger de passagers au retour. Aussi mettent ils à contribution, des partenaires français pour qu'ils collaborent avec eux et assurent les transports de travailleurs immigrés sur le territoire français jusqu'à Hendaye.

Les premiers flux de transports sont essentiellement réalisés en direction des régions défavorisées de Valence et de Saragosse dont était originaire la main d'oeuvre immigrée. Dès cette époque, certains de ces flux remontent jusqu'à Paris, puis jusqu'en RFA.

A défaut de dispositions réglementaires plus adéquates, les premiers transports sont réalisés sous le régime applicable aux transports occasionnels, avec des "cartes vertes".

Des contacts sont établis à cette fin, avec des transporteurs parisiens et en particulier la

société Lecaplain; puis des demandes d'autorisation de transports réguliers sont adressées à l'administration des transports.

Afin d'éviter d'avoir à arbitrer les multiples demandes d'autorisations de transports concurrentes qui leur sont adressées, les pouvoirs publics français poussent les demandeurs à se regrouper; à cette fin, 8 transporteurs français se rapprochent en 1962 et constituent une SARL commune, la SEAFEP.

Un second rapprochement a lieu dans les années 1975.

Les exploitants français des pools de lignes régulières internationales reliant la France au Portugal, qui étaient regroupés dans 2 entités distinctes (respectivement la SEAFEP et le GIE GEETIV) se rapprochent, après s'être livrés à une concurrence sévère.

Ils constituent 2 SARL :

.INTERCARS PARIS

.INTERCARS LYON

Ces 2 structures gérant l'une les lignes Paris - Portugal et l'autre, les lignes Lyon - Portugal regroupent l'ensemble des PME basques et landaises intervenant sur le Portugal.

Un troisième rapprochement a lieu dans les années 1980.

Prenant conscience des surcoûts qu'engendrait pour eux la dispersion de leurs moyens, 3 grands intervenants, qui se côtoyaient souvent sur les mêmes pools, VIA GTI (au travers sa filiale "Les Courriers Catalans" en particulier), la SCETA et la SEAFEP se rapprochent.

Dépassant les différences de cultures d'entreprises qui les séparaient, VIA (filiale du groupe de la Mixte), SCETA (filiale du groupe SNCF) et SEAFEP (un groupe de PME) décident de mettre en commun début 1985 les efforts commerciaux qu'ils déployaient isolément jusqu'alors et constituent 2 GIE :

.le GIE EUROLINES NORD

.le GIE EUROLINES SUD

Les sociétés adhérentes mettent alors en commun la commercialisation de toutes leurs lignes internationales; exceptions faites des lignes portugaises de la SEAFEP confiées aux sociétés INTERCARS.

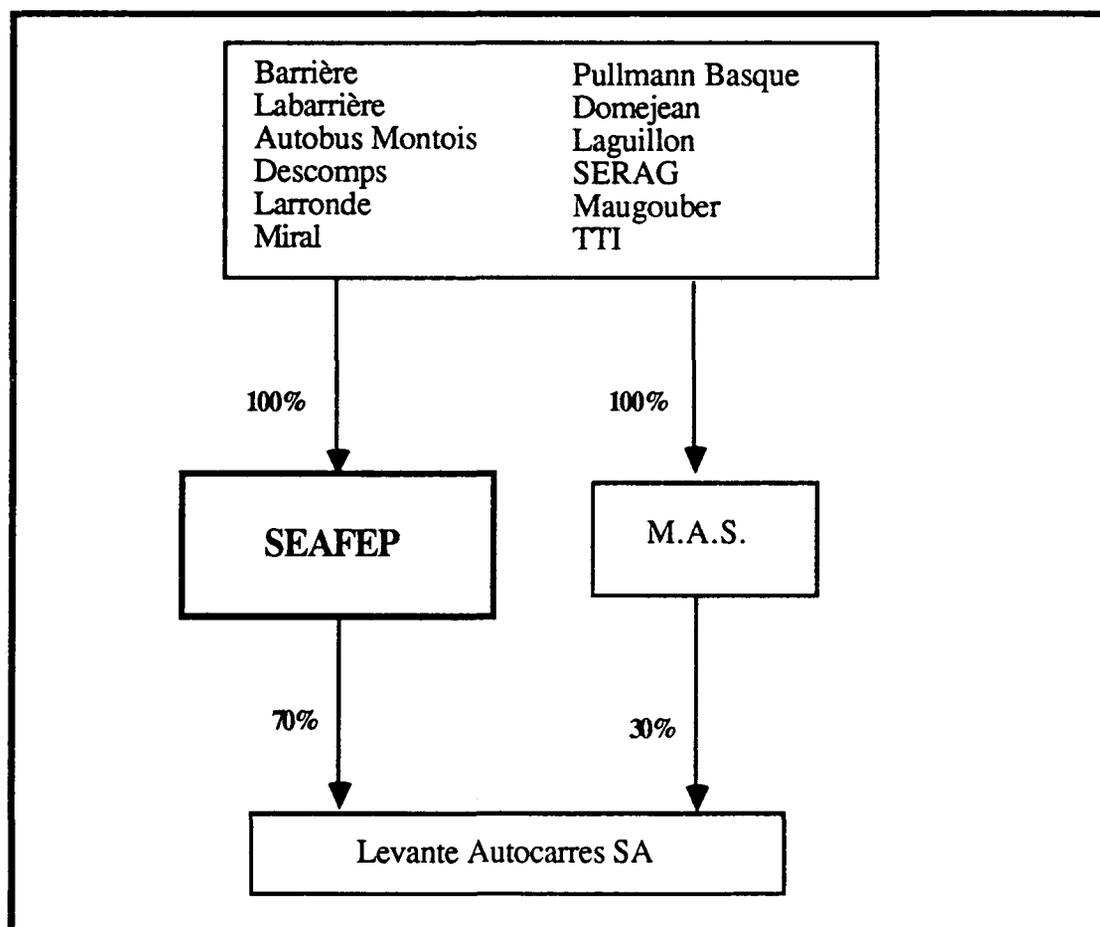
Ces multiples structures, INTERCARS et EUROLINES GIE cohabitent pendant quelques années. Mais en 1987-1988, les adhérents des GIE EUROLINES décident d'approfondir leur collaboration au détriment des structures INTERCARS :

En 1987, la Sarl SEAFEP refuse de suivre l'augmentation de capital décidée par les membres de la Sarl INTERCARS LYON (composée principalement d'adhérents du GEETIV).

Dans un second temps, SEAFEP fusionne avec INTERCARS PARIS et se sépare totalement des autres adhérents de la société INTERCARS LYON qui est mise en dissolution.

Les GIE EUROLINES NORD et SUD fusionnent en intégrant les lignes portugaises de SEAFEP jusqu'alors laissées à l'écart.

## ARTICULATION



SEAFEP a pris une participation de 70% dans une société de droit espagnol "LEVANTE AUTOCARRES Sa" constituée le 18 décembre 1986. La constitution de cette filiale n'a été motivée que pour des raisons fiscales (un problème d'interprétation en matière de TVA..).

SEAFEP appartient au GIE EUROLINES (qui n'a pas de capital social) et ne figure pas par là même à l'actif du bilan de la société.

D'autre part, tous les associés de SEAFEP ont participé à la constitution de la société Anonyme "MAS" située à MONTFAVET, afin de s'assurer une présence sur le couloir Rhôdanien, à la suite de la dissolution "d'INTERCARS LYON". Des prestations réciproques sont assurées entre SEAFEP et MAS Sa (en particulier, la SEAFEP assure la comptabilité de la seconde....);

MAS assure d'autre part le portage du solde du capital (30%) de la société LASA (Levante Autocarres Sa).

#### **FONCTIONNEMENT :**

SEAFEP prélève un pourcentage de commission de 3 pour mille sur le total du montant des recettes transport exécutées par son intermédiaire.

SEAFEP verse une commission de commercialisation de l'ordre de 20% à EUROLINES GIE.

SEAFEP utilise parfois des affrétés extérieurs, le Km affrété à l'extérieur est rémunéré sur la base de 5,20 Frs HT.

#### **EXPLOITATION :**

SEAFEP exploite les lignes suivantes (14) :

Paris - Valencia

Paris - Santiago

Paris - Ponte de Lima

Paris - Tiznit

Paris - Athènes (actuellement fermée)

Paris - Belgrade

Cologne - Madrid

Bruxelles - Oviedo

Londres - Algeciras

Suisse - Espagne (Zurich - Santiago / Genève - Oviedo)

Cologne - Portugal

Genk - Nador

Paris - Portugal

**EXAMEN FINANCIER :**

milliers de Frs	1985	1986
Chiffre d'affaires	52 911	61 249
Valeur Ajoutée	2 539	2 321
Résultat	22	60

Examen de l'exploitation :

SEAFEP sous traite l'essentiel des prestations transports qui passent par son intermédiaire comme en témoigne l'écart existant entre Valeur Ajoutée et Chiffre d'affaires.

L'essentiel de la sous traitance est assurée par des membres SEAFEP.

Sur un total de sous traitance de 48,9 millions Frs,

86.1 % était assuré par des associés du tour de table

0.5 % par des associés hors tour de table

11.4% par des véhicules extérieurs

Remarque sur le bilan :

milliers de Frs	1985	1986
Immobilisations nettes	1 246	1 350
Capitaux propres	255	315

L'essentiel de l'actif immobilisé de SEAFEP est constitué par des actifs à caractère immobilier correspondant à la Gare Routière de la porte de Charenton aux droits au bail des bureaux de Bordeaux, Massy.... et aux agencements auxquels ils ont donné lieu.

Les bâtiments de la Gare Routière ont été construits sur sol d'autrui.

La société dispose de peu de capitaux propres; elle ne capitalise pas les résultats dégagés elle les reverse à se adhérents.

La société a acheté le matériel informatique dont elle dispose en crédit bail.

## PROJETS D'EVOLUTION :

SEAFEP voit des perspectives d'avenir dans 2 directions essentielles :

1. Une perspective européenne au travers l'approfondissement des liens tissés avec certains adhérents d'EUROLINES Association :

SEAFEP ne pense pas mener dans l'immédiat de politique d'acquisition d'entreprises étrangères.

Au niveau de l'exploitation, SEAFEP voit moins de différence entre la rémunération d'un conducteur routier espagnol et un conducteur landais (moins de 10%) qu'entre le salaire d'un conducteur parisien et un conducteur basque (près de 25%).

De plus, l'Espagne se trouve selon SEAFEP handicapée par des relations sociales difficiles.

SEAFEP envisage surtout d'approfondir des relations privilégiées avec des partenaires étrangers fiables et pense qu'il serait coûteux et difficile de se passer et de doubler les réseaux de commercialisation mis en place par "National Express" en Gande Bretagne ou Julia en Espagne...

Elle n'estime nécessaire d'ouvrir des bureaux de commercialisation à l'étranger qu'en cas de défaillance de certains de ses partenaires et en particulier, quand, percevant le prix des billets pour le compte des pools, ses partenaires pratiquent des rétentions de trésorerie (comme le ferait ALSA à son égard).

Elle pense que l'avenir d'EUROLINES Association passe par un rapprochement privilégié des adhérents les plus convaincus; ce qui n'est pas possible aujourd'hui du fait de la multiplicité des membres, du caractère non contraignant des statuts de l'Association et la disparité des attitudes et des intentions des adhérents d'EUROLINES à l'égard de l'Association.

2. Une perspective française au travers l'ouverture de liaisons inter régionales sur le circuit des lignes internationales :

SEAFEP travaille actuellement avec certains partenaires français sur le projet "FRANCELIGNES" constitué à l'image d'EUROLINES, afin d'ouvrir des liaisons inter métropoles régionales sur le territoire français.

Ce projet serait couplé avec la mise en place de liaisons autoroutières rapides.

**INTERCARS FRANCE**  
(anciennement G.E.E.T.I.V.)



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

Intercars France  
 Bayonne 677 130 049  
 GIE  
 ZI de Jalday - 64500 Saint Jean de Luz

**DIRIGEANT :**

M.Arcondeguy

**MEMBRES**

Société	Implantation	% de participation
Le Basque Bondissant	St Jean de Luz (64)	21 %
Les Cars Faure	Valancin (38)	17 %
Entreprise Maugouber	Maslacq (64)	15 %
Transports Delaye	Chatel-Guyon (63)	8 %
Cars Robert	Aire sur Adour (40)	6 %
Entreprise Garampazzi	Saint Etienne (42)	6 %
Cars De Luri	Saint Etienne (42)	4 %
Cars Eyraud	Grenoble (38)	4 %
Entreprise Doyhenard	Urcuit (64)	3 %
Entreprise Etcheverry	Biarritz (64)	3 %
Entreprise Chipoy	Monein (64)	3 %
SERAG	Mont de Marsan (40)	3 %
Indivision Hebrard	Mimizan (40)	3 %
Cars Dauphinois	La Tour du Pin (38)	2 %

Les participations des adhérents varient entre plus de 20% et moins de 2%.

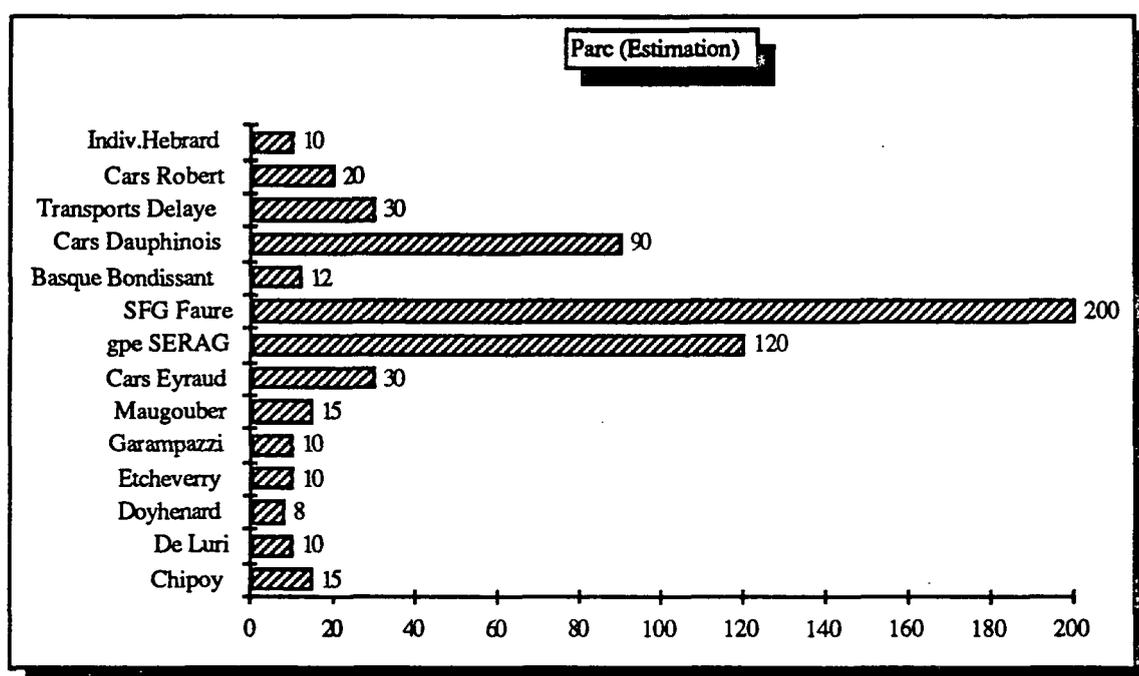
3 adhérents (Le Basque Bondissant, Les Cars Faure et l'Entreprise Maugouber) réunissent entre leurs mains, la majorité simple en assemblée générale.

Sur les 12 membres actuels :

- .5 sont établis dans les Pyrénées Atlantiques
- .3 dans les Landes
- .3 dans l'Isère
- .et 1 dans la Loire

La plupart des adhérents sont des entreprises de petites tailles.

Près de la moitié d'entre eux a le statut d'entreprise individuelle.

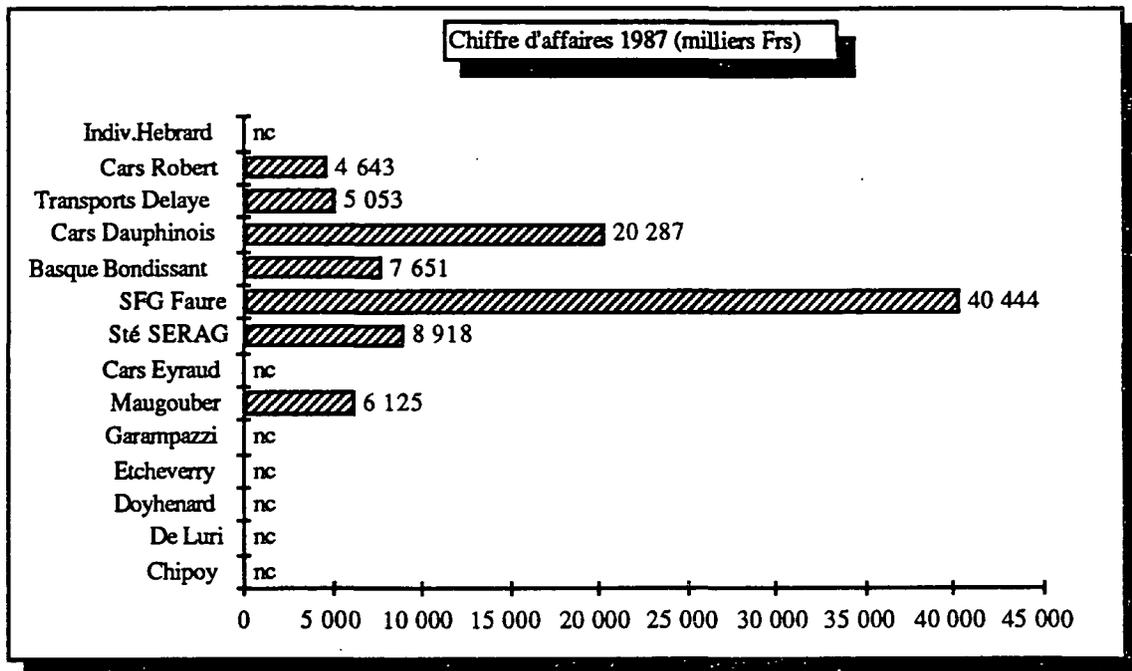


Le parc de matériels des adhérents dépasse rarement 20 véhicules.

Seuls 3 d'entre eux (Les cars Faure, la SERAG, qui appartient au groupe familial Mouton et les Cars Dauphinois) sont des PME importantes qui disposent d'un parc de plus de 90 véhicules.

Les chiffres d'affaires des sociétés adhérentes sont à la mesure de la taille de leurs parcs: La plupart ne dépasse pas 10 millions de Frs; seuls "Les Cars Faure" et "Les Cars Dauphinois" se distinguent avec des chiffres d'affaires de plus de 20 millions de Frs.

Le groupe auquel appartient la SERAG dépasse lui aussi ce plafond, mais la société SERAG, elle même, ne réalise qu'un chiffre d'affaires de 8,9 millions de Frs (pm "Les Cars de Bordeaux" et la "Société Nouvelle Ouest Aquitaine", qui appartiennent au même groupe, ont un chiffre d'affaires qui atteint respectivement 12,9 et 12,7 millions Frs).



Remarque : Le parc et le chiffre d'affaires ne couvrent pas toujours la même entité. L'estimation du parc concerne l'ensemble de l'entreprise (ou du groupe) alors que le chiffre d'affaires ne concerne que la société adhérente.

## HISTORIQUE :

La naissance d'INTERCARS FRANCE peut être datée du début des années 1970.

Des transporteurs basques et landais intéressés par l'exploitation de lignes internationales tentent de s'implanter sur le marché. Mais le régime d'attribution ne leur permet pas d'obtenir des droits d'exploitation sur la région parisienne, déjà accordés à d'autres opérateurs français en l'occurrence, la SEAFEP, VIA GTI et SCETA.

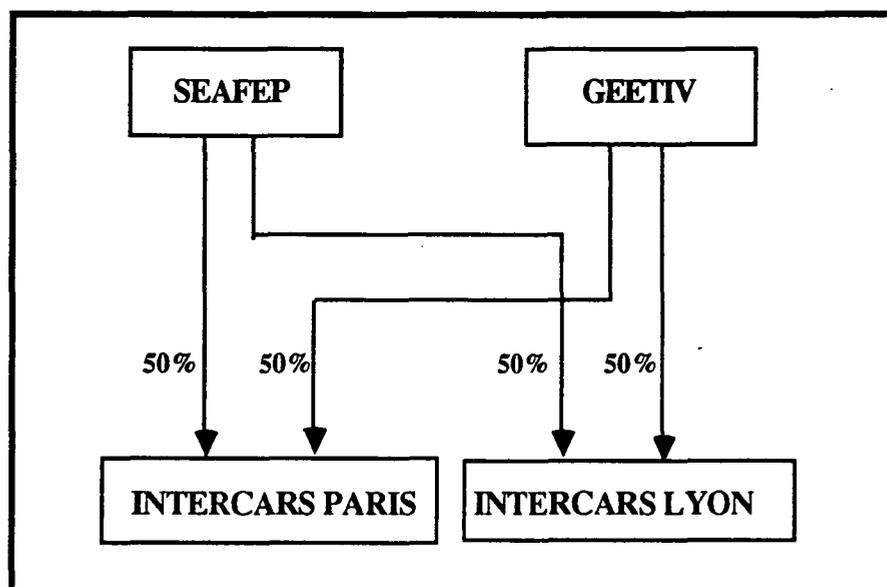
Relevant un certain nombre de besoins à partir de Lyon, ils se rapprochent de transporteurs de l'Isère et de la Corrèze (en particulier M.Bielli) et signent des accords de pools avec des partenaires espagnols et portugais au départ de la région lyonnaise. Afin de se présenter de façon unifié face aux pouvoirs publics ils constituent volontairement, en 1971, un GIE : le GEETIV et obtiennent plusieurs droits de lignes régulières en direction du Portugal.

Cherchant à s'étendre sur la région parisienne et constatant l'ouverture par la SEAFEP d'une ligne Lyon - Portugal, les 2 regroupements (SEAFEP et GEETIV) se lancent dans une compétition sévère qui les conduit à multiplier les départs pour les mêmes destinations sans coordination...

Pour pallier aux difficultés d'exploitation et aux conséquences financières qui résultaient de leur concurrence, les 2 groupements finissent par passer un accord à la fin des années 1970, et constituent 2 SARL, en partageant de façon égalitaire leur capital social:

.INTERCARS PARIS

.INTERCARS LYON



Ils s'engagent de plus à figer de façon concomitante, les parts de trafics réalisés par chacun des groupements au jour de l'accord soit :

Groupement	GEETIV	SEAFEP
Intercars Lyon	85 %	15 %
Intercars Paris	30 %	70 %

Les 2 entités fonctionnent pendant 10 ans. Mais en 1987, des difficultés relationnelles, certaines interprétations divergentes des accords initiaux conduisent les partenaires à se séparer et à la dissolution de Intercars Paris et Intercars Lyon.

Au terme de la dissolution, SEAFEP absorbe les trafics portugais réalisés par Intercars Paris et intègre en particulier les adhérents co-exploitants des lignes portugaises, les sociétés TTI et Maugouber.

Intercars Lyon est dissoute mais ses activités transport continuent d'être réalisées par le GEETIV qui prend la dénomination sociale de INTERCARS FRANCE.

**IMPLANTATIONS :**

En France :

INTERCARS France dispose de plusieurs implantations qui lui sont propres, localisées dans des emplacements spécifiques ou dans des gares routières (les 2 groupements, SEAFEP et INTERCARS FRANCE continuent en dépit de leur séparation à occuper des emplacements communs mais leurs locaux et leurs bureaux de réservation restent distincts et indépendants).

7 rue Gustave Nadaud - Lyon  
 Quai Sainte Croix - 33000 Bordeaux  
 68 Bd Pierre Sénard - 31500 Toulouse  
 Place de la Gare - 38000 Grenoble  
 Promenade du Paillon - 06000 Nice  
 102 Cours de Vincennes - 75012 Paris  
 Gare Dijon Ville - 21000 Dijon  
 Rue Sainte Félicité - 30000 Nimes

A l'étranger :

INTERCARS FRANCE a essayé d'anticiper la libéralisation qui devrait résulter de la mise en place du marché unique; pour cela 2 types d'implantation ont été réalisées :

1°) Des implantations d'exploitation :

Certains adhérents d'INTERCARS FRANCE ont pris une participation, au côté de la société espagnole ALSA, dans une petite entreprise de transport portugaise, "Julios Dos Santos & Filios".

Cette structure devrait permettre aux partenaires français et espagnols de tirer partie des conditions de production portugaises favorables et en particulier du moindre coût de la main d'oeuvre locale.

"Julios Dos Santos & Filios" est par ailleurs membre des regroupements d'entreprises portugais, INTERNORTE et INTERCENTRO.

## 2°) Des implantations de commercialisation :

Le GEETIV a participé au côté de ALSA, son partenaire espagnol privilégié, à la mise en place de plusieurs implantations commerciales à l'étranger afin de couvrir conjointement l'ensemble du territoire européen.

Pays	Structure responsable
Espagne	ALSA
France	GEETIV
Belgique	ALSA
Grande Bretagne (Londres)	agence commune ALSA - GEETIV
Portugal (Lisbonne, Porto..)	agence commune ALSA - GEETIV
Suisse (Bâle, Zurich, Genève)	filiale suisse de ALSA
Italie	projet commun

Ces diverses implantations devraient permettre aux partenaires français et espagnols de maîtriser leur clientèle et de la fidéliser avant la libéralisation probable des lignes internationales en 1993.

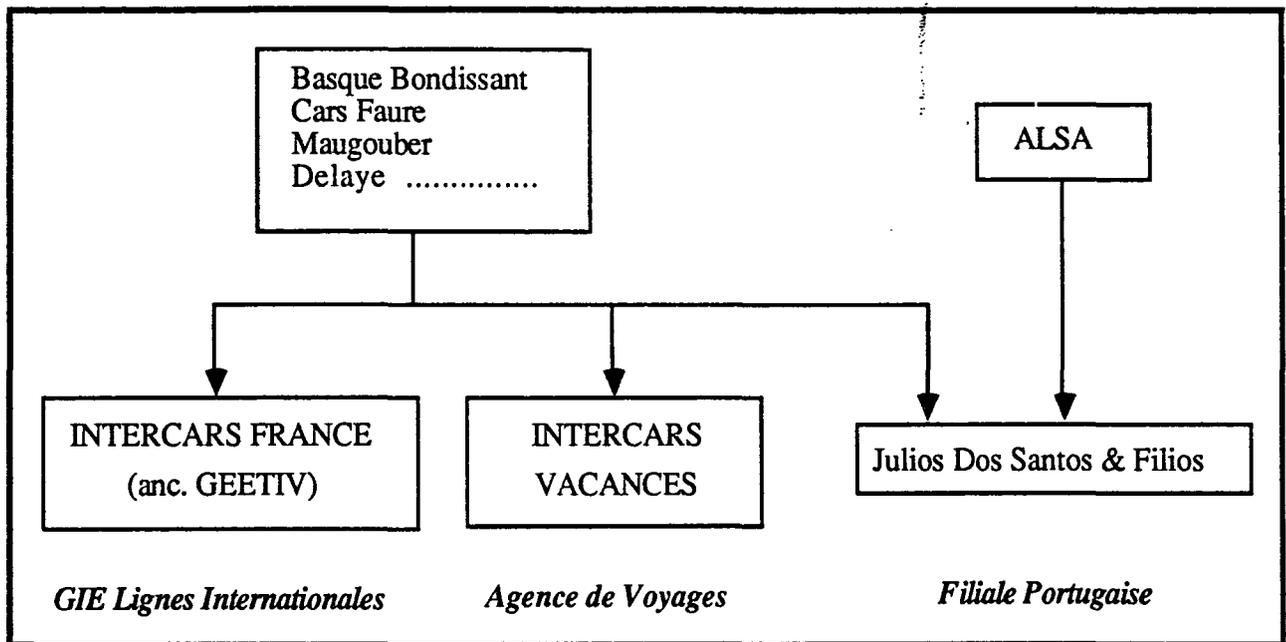
Elles leur permettent d'autre part, en encaissant le produit des voyages de maîtriser la trésorerie des pools et de s'approprier une partie des commissions de commercialisation.

**PROJETS D'EVOLUTION :**

Au terme des modifications de structures successives, les membres adhérents des regroupements devraient à l'avenir se retrouver dans 2 structures parrallèles :

.une structure transport, le GIE "INTERCARS FRANCE" ancien GEETIV

.une structure de commercialisation commune, constituée sous forme de Sarl "INTERCARS VACANCES" qui a demandé l'attribution d'une licence d'agence de voyage (aujourd'hui obtenue) et devrait clôturer son premier exercice en 1989.



L'axe de développement privilégié se situe vers une maîtrise de la commercialisation.

Face à la multiplication des tiraillements franco-français, l'axe d'alliance privilégié se place en direction de partenaires espagnols et en particulier de l'opérateur ALSA.

#### ELEMENTS FINANCIERS :

##### Chiffre d'affaires :

Alors que INTERCARS France débute sa nouvelle activité et que INTERCARS VACANCES est à sa première année d'exercice, la structure la plus significative de l'activité internationale exercée par les adhérents actuels reste la société INTERCARS LYON (dont la plus grande partie de l'activité relève des membres de l'ancien GEETIV).

milliers Frs	1984	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	30 800	37 900	46 622	47 753
Progression		+ 23 %	+ 23 %	+ 2 %

Le chiffre d'affaires de INTERCARS LYON a fortement progressé en 1985 et en 1986 du fait de l'augmentation de la fréquentation des lignes existantes et de l'ouverture de nouvelles lignes.

INTERCARS LYON employait 23 personnes en 1987.

**Concurrence :**

Le regroupement INTERCARS LYON réalise un chiffre d'affaires modeste comparé à celui d'EUROLINES GIE et même de SEAFEP. Mais ce groupement, relativement jeune, connaît un développement rapide.

milliers Frs	CA 1987
Intercars Lyon	47 753
Eurolines GIE	135 000
Seafep	*61 249

\* CA 1986.

Ces chiffres d'affaires annoncés par les divers intervenants ne sont pas comparables. En effet, il convient de déduire du chiffre d'affaires réalisé par INTERCARS LYON, la part revenant aux adhérents de la SEAFEP et celle des membres étrangers des pools, qui sont intégrés en recettes et en charges de sous traitance.

*(Remarque : INTERCARS LYON comptabilise les prestations qu'elle réalise ou fait réaliser de façon particulière ; elle n'emploie pas la même technique que la SEAFEP : elle prend en produit, le chiffre d'affaires des étrangers membres des pools, ce que ne fait pas SEAFEP)*

Déduction faite des charges de "Répartition", le chiffre d'affaires de INTERCARS LYON ressort à :

$$47\,753\,000 - 16\,053\,000 = 31\,700\,000 \text{ Frs}$$

Il apparaît par là même que l'activité d'INTERCARS LYON représente environ 24% de celui d'EUROLINES GIE, regroupant SCETA, SEAFEP et VIA GTI.

**Rentabilité :**

INTERCARS LYON n'est pas parvenu au cours des derniers exercices à dégager des résultats bénéficiaires (-49 000 Frs en 1986 et -27 000 Frs en 1987). Les développements en cours (implantations..) sont venus peser sur les marges.

INTERCARS LYON reverse à ses adhérents un prix moyen au KM déduction faite de toutes les charges d'exploitation qu'elle supporte alors que la SEAFEP prélève une commission de 3 pour mille sur les prestations de transports de ses adhérents, reverse l'ensemble des sommes perçues pour la prestation de transport puis refacture à ses adhérents les frais de commercialisation.

Il en résulte que le prix de la "traction" au Km annoncé par les 2 groupements est très différents:

4,80 (HT) pour INTERCARS LYON (INTERCARS FRANCE actuellement)  
 auquel s'ajoutent 0,15 pour immobilisation du véhicule  
 et 0,35 pour remboursement des frais d'autoroute  
 soit : 5,30 (HT)

contre un prix global au Km de :

8,20 (HT) pour SEAFEP

Quoiqu'il en soit, si dans les faits (comparés sur de mêmes bases), les prix de la traction kilométrique entre les regroupements ne sont pas aussi éloignés que ne laissent apparaître les chiffres annoncés, la nature des lignes exploitées par SEAFEP et EUROLINES GIE permettent à leurs attributaires de dégager de meilleurs résultats que celles exploitées par INTERCARS LYON :

- .leurs coefficients de remplissage sont meilleurs
- .une grande partie des lignes exploitées par EUROLINES GIE se font entre 2 points terminaux à "porte fermée" et à fort potentiel (et donc à remplissage constant) alors que celles exploitées par INTERCARS LYON obligent leurs attributaires à charger et décharger leurs clientèles de façon progressive (et se font donc à remplissage croissant puis décroissant).

#### Structure financière :

La structure financière de INTERCARS LYON est légère ; les apports en fonds propres des adhérents sont restés symboliques (le capital social n'est que de 50 000 Frs) et les pertes en ont absorbé l'intégralité. Cependant, il faut noter qu'INTERCARS LYON n'est qu'une structure de commercialisation agissant pour le compte de ses adhérents, qui ont par la suite couvert les pertes constatées. La structure INTERCARS FRANCE qui lui a succédé en 1988 joue le même rôle. Elle a pour sa part un capital de 101 800 Frs.

milliers de Frs	1986	1987
Capitaux propres	- 34	- 61
Immobilisations nettes	1 692	1 560

**FONCTIONNEMENT :**

INTERCARS Lyon est membre d'EUROLINES Organisation.

Elle exploite 15 lignes internationales.

- .des lignes Lyon - Portugal avec 3 axes
- .des lignes Suisse - Portugal avec 3 axes
- .une ligne Luxembourg Portugal
- .une ligne Paris - Lyon - Athènes en commun avec le GIE Eurolines
- .une ligne Londres - Grenoble - Genève en commun avec la FRAM
- .quelques autres lignes de moindre importance

Elle intervient sur les lignes :

A. Lyon - Portugal :

1. Lyon / Bordeaux / Saint Jean de Luz / Burgos / Coimbra / Lisbonne  
en pool avec SAIA et Intercentro
2. Lyon / Bordeaux / Saint Jean de Luz / Salamanca / Braga / Viana  
en pool avec Intercentro et SAIA
3. Lyon / Bordeaux / Saint Jean de Luz / Salamanca / Faro / Lagos  
en pool avec Internorte et SAIA
4. Lagos / Faro / Evora / Burgos / Bordeaux / Clermont Ferrand / Lyon  
en pool avec Intersul, SAIA

B. Suisse - Portugal :

5. Genève / Viana / Porto / Lisboa / Faro / Lagos  
en pool avec A.Leman, SAIA & ALSA, Internorte, Intercentro & Intersul
6. Zurich / Toulouse / Faro / Lagos  
en pool avec Intersul, A.Leman, ALSA & SAIA
7. Zurich / Chaves / Viana / Porto / Coimbra / Faro / Lagos  
en pool avec Internorte, Intercentro & Intersul, A.Leman, ALSA & SAIA
8. Lisbonne / Annemasse / Genève  
en pool avec Intercentro, SAIA et A.Leman

C. Luxembourg - Portugal :

9. Lisbonne / Coimbra / Luxembourg  
en pool avec Intercentro et SAIA

10. Luxembourg / Tours / Bordeaux / Salamanca / Faro / Lagos  
en pool avec Intersul et SAIA

D. Lignes communes avec des partenaires français :

11. Londres / Dover / Grenoble / Chambéry / Annecy / Genève / Chamonix  
en pool avec NATIONAL EXPRES, FRAM et A.LEMAN

12. Paris / Lyon / Trieste / Athènes  
en pool avec SEAFEP, FRAM, SCETA et OSE

E. Autres lignes :

13. Madrid / Andorra / Toulouse / Marseille / Cannes / Nice  
en pool avec SAMAR

14. Zurich / Lyon / Barcelone / Madrid / Malaga  
en pool avec A.Leman et JULIA

15. Grenoble / Modane / Turin  
en pool avec SAPA

On relève que l'axe privilégié du groupement reste encore tourné vers le Portugal.



**VIA**  
**Générale de Transport et d'Industrie**  
—  
**VIA INTERNATIONAL**



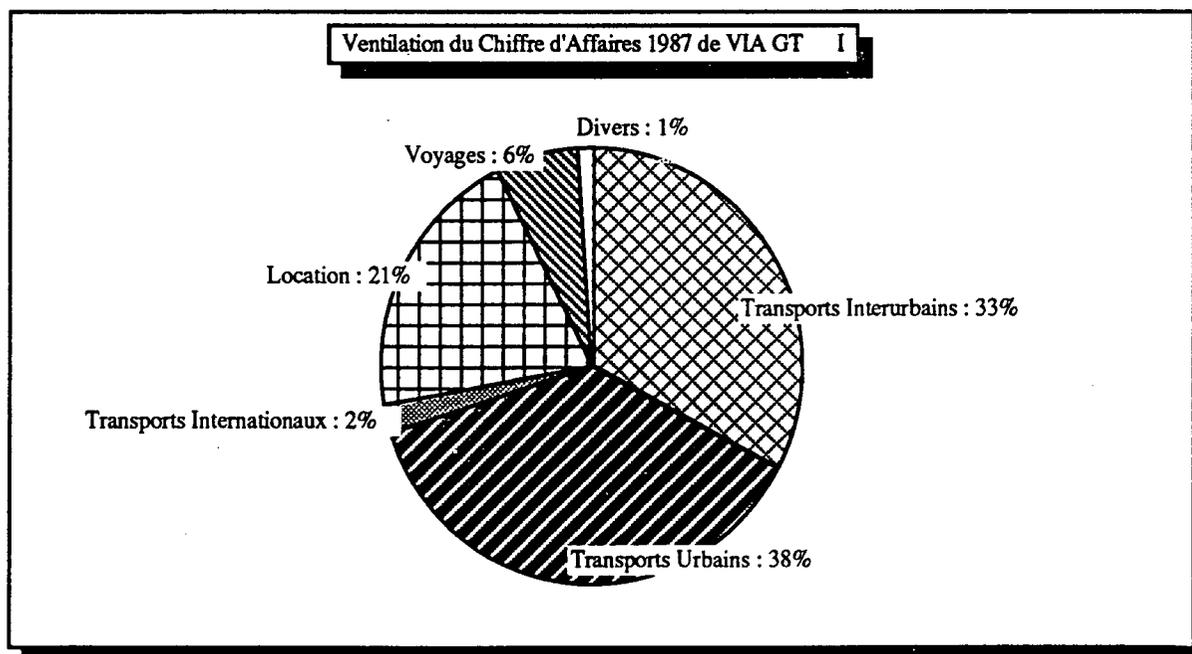
VIA INTERNATIONAL est une filiale de VIA Générale de Transport et d'Industrie (VIA GTI) qui est le premier groupe français de transports routiers de voyageurs. VIA GTI est elle même, la filiale services transports à plus de 80% de la Compagnie de Navigation Mixte, qui est un holding financier regroupant des participations diversifiées.

#### PRINCIPALES DIVISIONS DE VIA GTI :

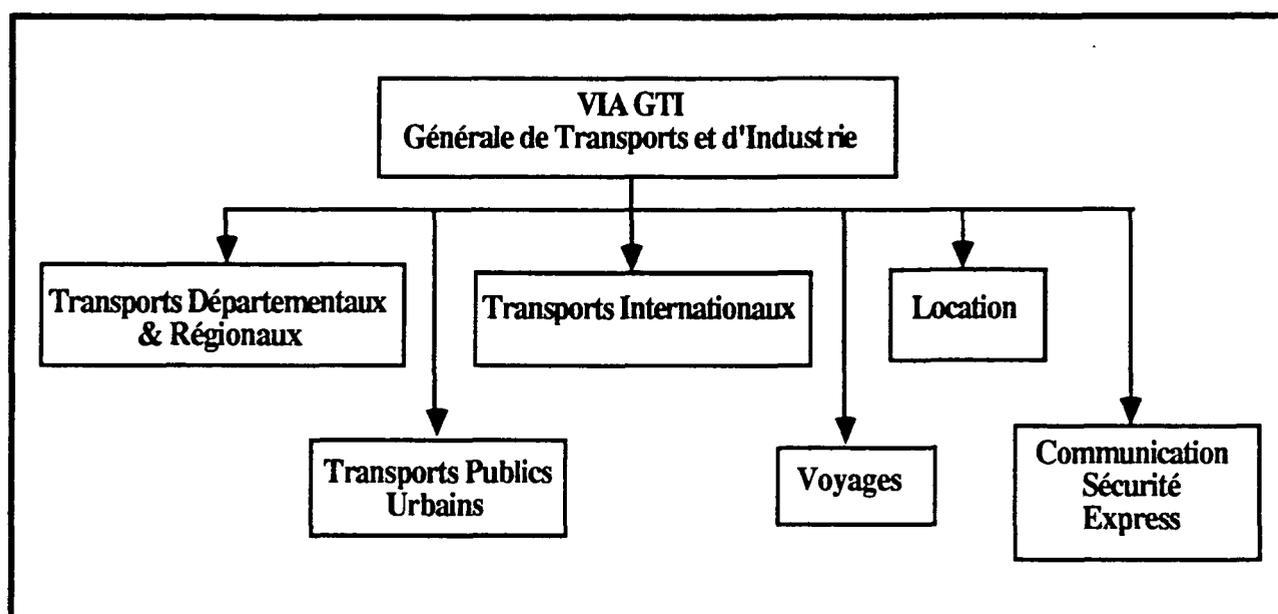
VIA GTI a réalisé en 1987, un chiffre d'affaires consolidé de 2,8 milliards de Frs et dégagé un résultat net consolidé de 55 millions de Frs.

Le chiffre d'affaires 1987 est ventilé de la façon suivante :

Activité	CA (millions Frs)
Transports Interurbains	916
Transports Urbains	1 058
Transports Internationaux	51
Location	585
Agences de voyage	175
Divers	pm
<b>Total</b>	<b>2 809</b>



Les transports internationaux ne constituent qu'une partie marginale de l'activité de VIA GTI.



Les activités de VIA GTI sont filialisées et regroupées dans les divisions suivantes :

La Division "Transports Départementaux et Régionaux" ou VIA TRANSCAR

La Division des "Transports Publics Urbains" ou VIA TRANSEXEL

La Division des "Transports Internationaux" ou VIA

**INTERNATIONAL**

La Division "Location" ou VIA LOCATION

La Division "Voyages" ou VIA Voyage

Les activités diverses.

### 1°) Les Transports interurbains de voyageurs : VIA TRANSCAR

La division VIA TRANSCAR a réalisé en 1987 un chiffre d'affaires de 916 millions de Frs.

Elle est présente dans plus de 30 départements.

Elle gère plus de 30 filiales d'exploitation dont les plus importantes sont :

- .Les Courriers de l'Ile de France
- .Les Transports du Val d'Oise
- .Les Courriers du Midi
- .Les Rapides de la Meuse
- .La Compagnie Normande d'Autobus

.....

La division VIA TRANSCAR connaît une forte expansion; son chiffre d'affaires a fortement progressé en 1987 (+ 20%). Une grande partie de cette progression a été effectuée par croissance externe avec le rachat de participations dans les Courriers Automobiles du Beauvaisis, les Cars Joffet, les Chemins de fer de Camargue, les Cars Roques et par l'obtention de nouveaux contrats (gestionnaire de la SEM des transports intercommunaux de l'Essonne et de la Régie Départementale de la Côte d'Or).

VIA TRANSCAR a poursuivi sa politique d'acquisition en prenant le contrôle en 1988 des Transports CITRAM réalisant un chiffre d'affaires de transports de voyageurs de plus de 200 millions de Frs.

## 2°) Transports publics urbains de voyageurs : VIA TRANSEXEL

VIA TRANSEXEL intervient dans 43 agglomérations et gère près de 3 milliards de Frs de volume d'affaires.

La branche intervient dans les réseaux urbains de :

.Lille (COTRALI)

.Lyon (TCL)

.Tours

.Perpignan

.Rennes

.....

Le chiffre d'affaires comptable de la branche VIA TRANSEXEL a atteint 1 058 millions de Francs.

Il a fortement progressé en 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, VIA 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..

Comme VIA TRANSCAR dans les transports interurbains, VIA TRANSEXEL s'est appuyée en 1988 sur une politique d'acquisitions pour asseoir sa croissance avec le rachat dans le Nord des sociétés "Entreprises Charles CARON" et "Westeel Père et Fils".

## 3° ) Transports internationaux de voyageurs : VIA INTERNATIONAL

La branche internationale de VIA GTI est exploitée par la division "VIA INTERNATIONAL". Elle a réalisé en 1987 un chiffre d'affaires de 51 millions de Frs.

VIA INTERNATIONAL assure la diffusion de ses prestations sous le label EUROLINES, qui regroupe actuellement 40 transporteurs européens.

Il exploite 22 lignes régulières internationales.

#### 4° ) Location de véhicules : VIA LOCATION

Avec un chiffre d'affaires consolidé de 585 millions de Frs, 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 élévatrices.

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

#### 5° ) Voyages : VIA VOYAGES

VIA VOYAGES exploite des agences de voyages au travers de 6 sociétés filiales :

- .Cie Marseillaise de Voyages et de Tourisme (Voyagence)
- .Sté pour le Développement et Diffusion de Voyages (SODIV)
- .Maduvas
- .Best Sell Air
- .Clamageran
- .Chelles Voyages

Les 2 dernières sociétés ont été acquises en 1987.

Le chiffre d'affaires consolidé de cette branche atteint 175 millions de Frs.

#### 6° ) Activités diverses :

.Réseau FRANCE-EXPRESS :

VIA GTI détient des participations dans 4 sociétés affiliées au réseau France Express situées dans l'Indre, le Gard, la Seine Maritime et la Haute Garonne.

.Communication :

FRANCE BUS PUBLICITE et MEDIA CAR gèrent des concessions publicitaires. Elles réalisent un chiffre d'affaires de 94 millions de Frs.

.Sécurité :

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

# VIA INTERNATIONAL

---

## FICHE SIGNALÉTIQUE :

SA au capital de 250 000 Frs  
 76, Avenue du Président WILSON  
 93210 LA PLAINE SAINT-DENIS  
 RCS 74 B 7763 - B 572 043 602

## CONSEIL D'ADMINISTRATION :

M.Marc PITIE	Président
M.Raymond SAUVAGE	Administrateur

VIA TRANSPORTS SERVICES représentée par M.Michel CARRE  
 La société A.R.Y.

## PERSONNEL :

Cadres et maîtrise	5
Employés et ouvriers	13
	18

## ACTIVITE :

VIA INTERNATIONAL réalise la plus grande partie de son activité dans l'exploitation de lignes de transport internationales.

C'est ainsi qu'elle exploite 22 lignes internationales :

- Paris - Londres
- Paris - Valence
- Amsterdam - Alicante
- Londres - Rome
- Londres - Alicante
- Londres - Athènes
- Londres - Algésiras
- Paris - Viana (Portugal)
- Paris - Porto
- Paris - Lisbonne
- Paris - Lagos (Portugal)

Bruxelles - Oviedo  
 Paris - Istanbul  
 Paris - Maroc  
 Paris - Athènes  
 Paris - Belgrade  
 Francfort sur le Main - Barcelone  
 Strasbourg - Londres  
 Genk - Nador  
 Paris - Amsterdam  
 Paris - Bruxelles

La société est devenue de plus attributaire depuis le 1er Avril 1988, des droits d'exploitation par autocars des lignes suivantes :

Marseille - Barcelone  
 Madrid - Rome  
 Valence - Venise

exploitées auparavant par la SVT (Société Varoise de Transport) du groupe GALLIENNE.

VIA GTI a mené très tôt une politique de développement de son activité sur l'International. Elle a regroupé à partir de 1974, les droits de lignes dont étaient attributaires certaines de ses filiales comme les "Courriers Catalans" dans une société commune spécialisée, VIA INTERNATIONAL.

A la différence de certains de ses partenaires actuels (comme SEAFEP), VIA INTERNATIONAL a cherché à se développer en constituant un réseau européen complet, sans privilégier les seules lignes Nord-Sud.

Par là même, la société dispose actuellement d'un réseau avec des lignes et des destinations qui se croisent.

La configuration de ses lignes correspond à une volonté d'anticiper le tassement de la fréquentation des travailleurs migrants en favorisant le marché touristique (Les lignes à destination de Londres, Rome, Athènes, Amsterdam... correspondent à cette vocation).

VIA INTERNATIONAL et son président, Marc Pitié ont d'autre part joué un rôle moteur dans la constitution de structures d'organisation et de regroupement des opérateurs de transport international.

Marc Pitié a été l'un des initiateurs, au niveau européen, de la création d'EUROLINES Association" et au niveau français de la constitution du "GIE EUROLINES".

VIA INTERNATIONAL réalise un chiffre d'affaires qui se décompose de la façon suivante :

Transports Lignes régulières internationales	78 %
Autres Transports	22 %
Total	100 %

Comme on le constate, l'essentiel du chiffre d'affaires de VIA INTERNATIONAL est réalisé sur les transports sur lignes régulières internationales. Ce chiffre d'affaires se décompose lui même de la façon suivante :

Transports Voyageurs	79.2 %
Commercialisation en France	13.8 %
Commercialisation en Espagne	7.0 %
Total	100.0 %

VIA INTERNATIONAL réalise non seulement du transport mais participe aussi à de la commercialisation du transport au travers des deux GIE : EUROLINES NORD & SUD qui ont été fusionnés en 1988 pour devenir "EUROLINES GIE".

A ce titre, VIA INTERNATIONAL et ses partenaires (SVI et SEAFEP) disposent ensemble d'un réseau de 14 points de vente en France et de 10 à l'étranger.

VIA INTERNATIONAL envisage de poursuivre avec ses 2 partenaires du GIE EUROLINES, (SVI et SEAFEP) les efforts de commercialisation qu'elle réalise en ouvrant de nouvelles implantations et en particulier, en créant un GIE commercial en Espagne.

A l'heure actuelle, VIA GTI est déjà implantée à Barcelone et VIA INTERNATIONAL a installé dans la péninsule ibérique une cellule d'exploitation.

**MODE DE FONCTIONNEMENT :**

Les kilomètres parcourus par VIA INTERNATIONAL ont atteint 4 992 783 dont

Mode d'exploitation	en Km	en %
En exploitation directe	1 587 705	31.8 %
En affrètement France	2 711 081	54.3 %
En affrètement Espagne	554 199	11.1 %
En affrètement divers	139 798	2.8 %
<hr/>		
Total	4 992 783	100.0 %

Le parc propre de VIA INTERNATIONAL n'est que de 8 véhicules en exploitation directe.

Les sociétés affrêtées par VIA appartiennent prioritairement au groupement EUROLINES ; mais VIA INTERNATIONAL fait aussi travailler des transporteurs extérieurs au GIE comme "Les autocars DORP" de la Région Parisienne...

Sur certaines lignes, comme Paris -Maroc ou Paris -Belgrade, VIA INTERNATIONAL fait presque exclusivement appel à des affrétés (TTI sur le Maroc..).

**PERFORMANCES :**

Recette brute moyenne kilométrique 86	7,78 Frs
Recette brute moyenne kilométrique 87	8,21 Frs
Recette pour ligne nouvelle	5,12 Frs
Recette pour une ligne performante	11,65 Frs

Le kilométrage annuel réalisé par véhicule en parc propre : 267 000 Km

## EXAMEN FINANCIER :

milliers Frs	1983	1984	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	30 280	40 678	48 958	47 254	51 815
Résultat net	582	672	130	732	75
RN / CA	1.9 %	1.7 %	0.2 %	1.5 %	0.1 %

Le chiffre d'affaires a progressé sur la période. Le résultat par contre est irrégulier.

L'examen des 2 derniers exercices fait ressortir que VIA INTERNATIONAL sous traite une grande partie de son chiffre d'affaires :

milliers Frs	1986	1987
Chiffre d'affaires (rappel)	47 253	51 814
Valeur Ajoutée	10 259	8 900
MBA	2 065	1 574
BN (rappel)	732	75

La valeur ajoutée dégagée par VIA INTERNATIONAL est faible au regard de son chiffre d'affaires.

Le résultat est handicapé par le poids des frais financiers que la structure supporte, du fait de l'importance des dettes qu'elle a du contracter pour pallier la faiblesse de ses fonds propres.

Structure financière :

milliers Frs	1986	1987
Immobilisations nettes	6 854	6 489
Capitaux propres *	1 030	428
Emprunts avances	4 000	6 000
Ratio de vétusté mat.de transp.	24.8 %	34.7 %

\*avant distribution

Le matériel de transport est jeune; mais on relève que le rythme d'amortissement des immobilisations n'est pas élevé; la société amortit son matériel de transport selon le rythme suivant :

Véhicules neufs : 8 ans dégressif

Véhicules d'occasion : 2 à 7 ans linéaire

De plus, pour les véhicules neufs, la dotation est limitée au montant de l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

Etant membre d'EUROLINES NORD et EUROLINES SUD, VIA INTERNATIONAL a supporté sa quote part des pertes respectives de ces GIE soit respectivement :

Eurolines Nord 459 558

Eurolines Sud 126 465

---

Globalement 586 024

La société mère VIA GTI n'a pas doté sa filiale de capitaux propres importants; de plus, VIA INTERNATIONAL distribue la quasi intégralité du résultat qu'elle dégager annuellement.

	1983	1984	1985	1986	1987
Résultat net	582	672	130	732	75
Résultat distribué	484	890	200	705	129
% de distribution	83 %	132 %	154 %	96 %	172 %

Pour couvrir ses besoins de financement VIA GTI a accordé à VIA INTERNATIONAL des avances portant frais financiers.

**SCETA VOYAGEURS - CARIANE**  
**Sceta Voyages Internationaux**



## EVOLUTION GENERALE :

La SCETA a profondément restructuré en 1988 sa branche "voyageurs".

Le groupe de la SNCF a en effet fusionné ses 2 principales filiales de transports routiers de voyageurs par car, STV et STRV.

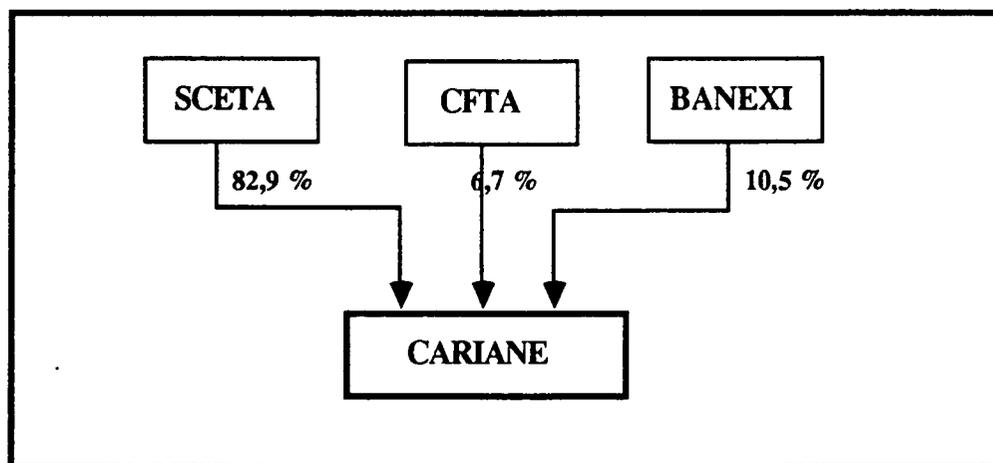
Désormais, l'ensemble des participations de la SCETA dans les transports de voyageurs se trouvent regroupées dans une filiale unique, CARIANE.

CARIANE est une société holding qui porte des participations dans des sociétés opérationnelles. Par cette modification de structure et le choix d'un nouveau nom accompagné d'un logo renouvelé, la filiale de la SNCF cherche à modifier son image de marque et à relancer l'activité de transport routier de voyageurs du groupe.

Au travers sa filiale transports de voyageurs CARIANE, SCETA déclare réaliser à fin 1988, avec 700 autocars détenus en propre et en faisant largement appel à des contrats d'affrètements un chiffre d'affaires de l'ordre de 550 millions de Frs.

## ACTIONNARIAT :

A la suite de la fusion intervenue, les participations respectives des actionnaires sont les suivantes :



CFTA qui était actionnaire de STRV, a vu sa participation diluer à la suite de la fusion de STV (dont l'actionnaire à 99% était SCETA) et de STRV. La BANEXI (filiale de la BNP) a par contre maintenu sa participation.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

Le Conseil d'Administration de CARIANE est celui de STRV (La société STV ayant été dissoute à la suite de la fusion).

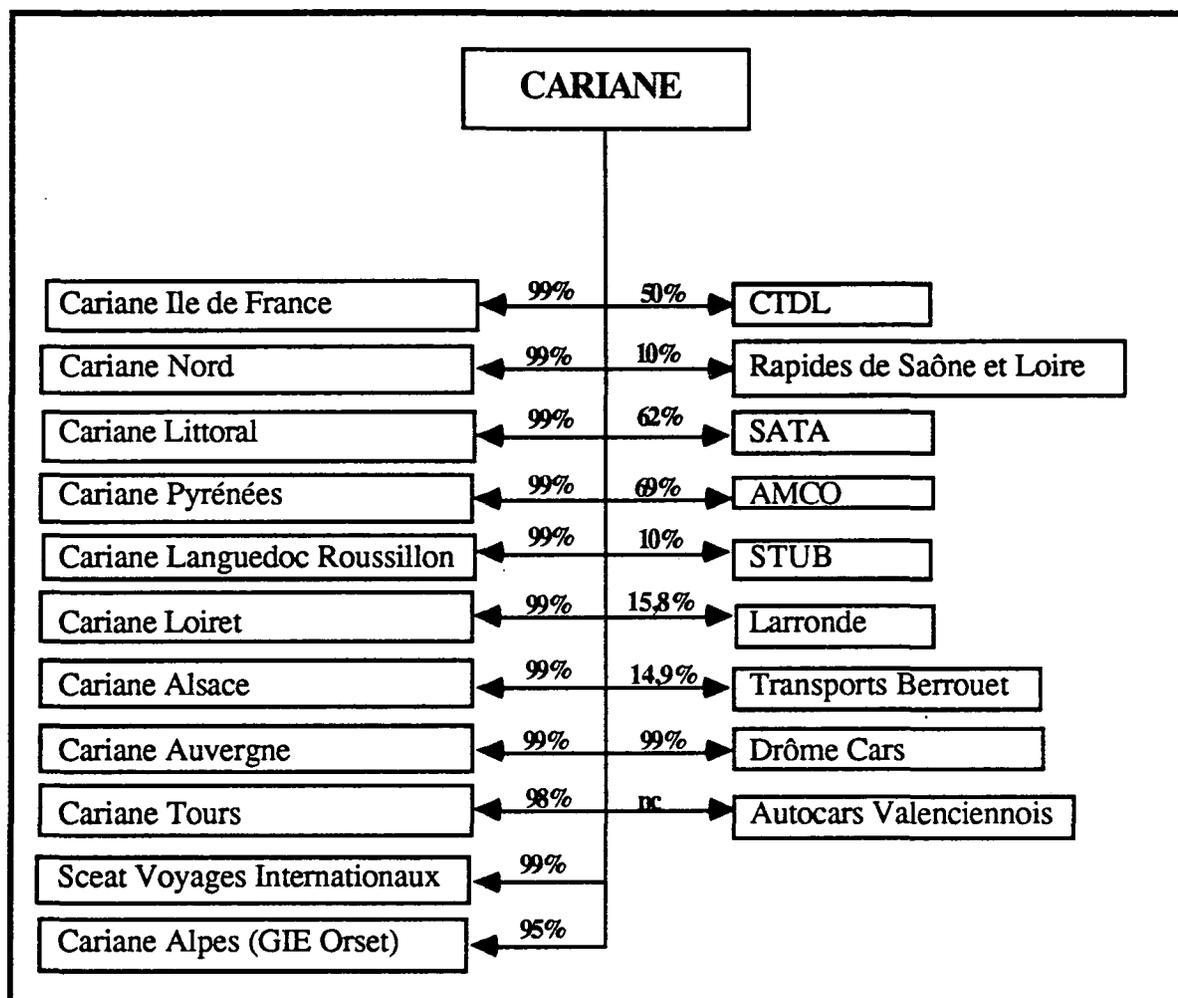
**Administrateurs nommés :**

Dominique LAFFERRERE	Président
Laurent DELHOM	Administrateur de SERVIRAIL Administrateur des Bureaux de Tourisme SNCF Administrateur de France Location
Claude PO	Directeur Général de FRANTOUR
Jean Luc MAZEYRAT	Directeur de SVI
Jacques CHAUVINEAU	Directeur à la SNCF (service de l'action régionale)
Jean Didier BODIN	
Alain BREAU	Représentant permanent de SCETA Sa Directeur Général de SCETA Sa
Yves CAUTAIN	Représentant permanent de CFTA Sa
Elie GREGOIRE SAINTE-MARIE	Représentant permanent de BANEXI
Alfred MICHEL	

**Administrateurs élus :**

Jean Marie FLORENT	
Francis DRUELLE	
Jacques SIRET	
Jean Michel MAUVILLY	Directeur Général, non administrateur

## ARTICULATION DU GROUPE :



Les participations détenues par CARIANE sont de 2 types :

soit très largement majoritaires

soit minoritaires avec des partenariats très divers:

Les grands opérateurs de transport :

dans STUB (participation de 10%), CARIANE est associé avec CFTA (90%)

dans SATA (participation de 62,5%), CARIANE est associé avec CGEA (26,5%)

dans les RSL (participation de 10%), CARIANE est associé avec PROGECAR (51%)

dans CTDL (participation de 50%), CARIANE est associé avec PROGECAR (50%)

De petits transporteurs :

dans LARRONDE (participation 16%) et dans BERROUET (participation 15%),

CARIANE est associé avec de petits transporteurs locaux.

SVI est par ailleurs associé avec VIA GTI et SEAFEP dans EUROLINES GIE.

Enfin CARIANE est membre, en tant que filiale du groupe SNCF de EUROPABUS.

**IMPLANTATIONS :**

CARIANE a hérité des implantations dont disposait auparavant STV et STRV, respectivement dans 6 et 10 départements. Désormais, les structures juridiques des filiales recouvrent des entités géographiques d'exploitation.

Dans le Nord, au travers :

CARIANE Nord qui dispose d'un centre d'exploitation à Lille

CARIANE Littoral, qui dispose d'un centre à Calais et Dunkerque

Dans la Région Parisienne, au travers : CARIANE Ile de France situé au Bourget

En Picardie, CARIANE sur Oise dispose d'un centre à Senlis - Clermont sur Oise

Dans le Loiret, au travers : CARIANE Loiret

Dans les Pyrénées, au travers : CARIANE Adour

En Auvergne, au travers : CARIANE Auvergne

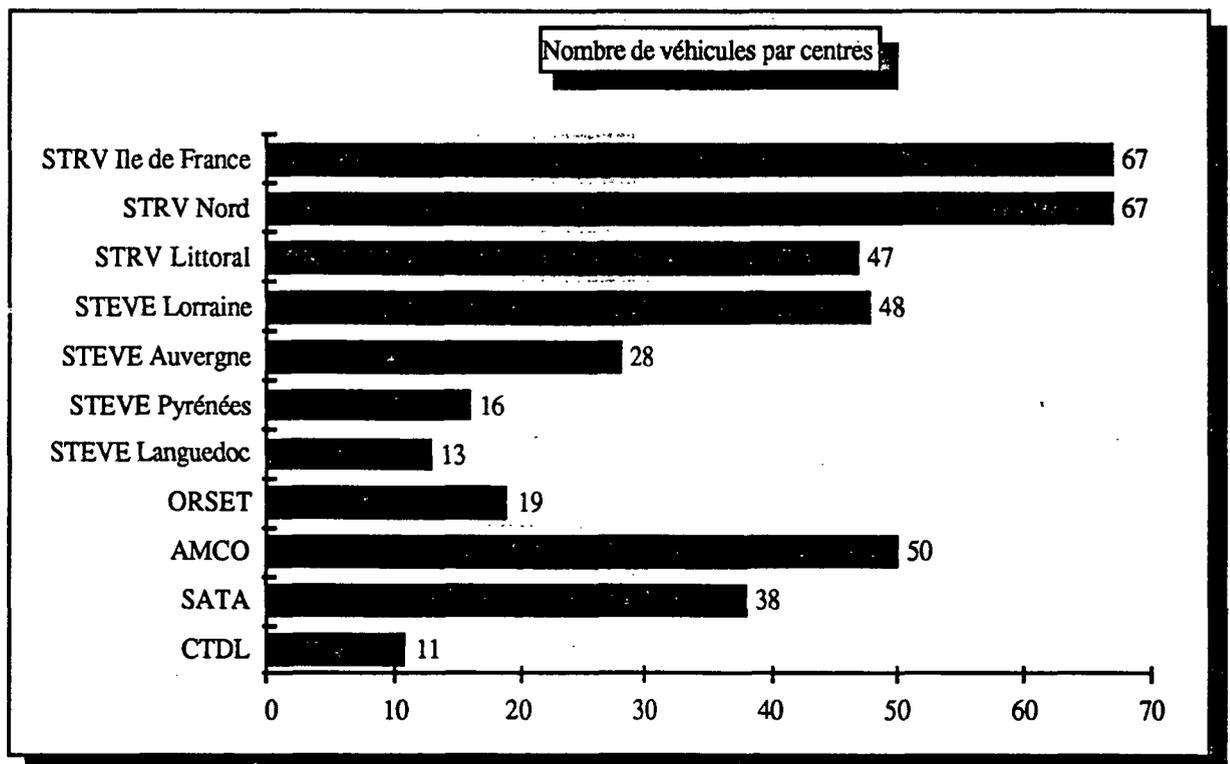
En Alsace-Lorraine, au travers : CARIANE Lorraine - Alsace

En Languedoc-Roussillon (Hérault), au travers CARIANE Languedoc-Roussillon

En Savoie, au travers le CARIANE Alpes (GIE ORSET)

Sur l'international, au travers :

SVI (Sceta Voyages Internationaux), membre du GIE Eurolines,  
et de LARRONDE, actionnaire par ailleurs de SEAFEP



Source : GART 07/1988 (les centres STRV et STEVE portent tous actuellement le nom CARIANE)  
CARIANE assure d'autre part sa présence au travers les récentes opérations d'acquisitions que la société a mené à son terme :  
Dans le Nord, à Valenciennes avec les "Autocars Valenciennois"  
Dans le Sud (Drôme), avec DROME CARS.

Au 1er octobre 1989, la situation a cependant fortement évolué, avec en particulier le rachat de T.T.O. DROUIN. En terme de moyens disponible, la situation s'établit comme suit

		Parc	Effectifs
CARIANE	Levallois	-	36
S.V.I.	Levallois	-	9
CARIANE TOUR	-	-	3
CARIANE NORD	Lille	68	104
CARIANE LITTORAL	Calais Dunkerque	50	96
CARIANE ILE DE FRANCE	Le Bourget	60	112
CARIANE ALPES	Moutiers	18	22
CARIANE EST	Nancy	52	95
CARIANE ADOUR	Dax	19	38
CARIANE LANGUEDOC	Montpellier	16	27
CARIANE AUVERGNE	Vichy - Moulins	35	58
CARIANE LOIRET	Orléans	14	21
CARIANE OISE	Clermont de l'Oise	77	111
CARIANE BOURGOGNE	Dijon	53	66
CARIANE CENTRE	Bourges	116	140
CARS VALENCIENNOIS	Valenciennes	35	65
DROME CARS	Valence	79	90
LES GRANDS COURRIERS	Paris	32	40
TRANSPORTS ET TOURISME			
DE L'OUEST (TTO)	Nantes	347	406
TRANSPORTS LA BRIERE	Saint Nazaire	50	78
VOYAGES TERRIEN	Nantes	-	18
TRANSPORTS TERRIEN	Nantes	11	14
CARIANE TOURISCAR AIN	Bellegarde	10	15

**ACTIVITES :**

Les activités réalisées par CARIANE peuvent être classées en 5 grandes catégories :

1. les transports départementaux et régionaux (CARIANE exploite près de 400 lignes régulières dont une partie se sont substituées à d'anciennes liaisons ferroviaires).
2. les transports de personnel
3. l'activité de Tour Operator au travers de CARIANE TOUR et de Voyages TERRIEN (acquis en 1989).
4. le "Réceptif", pour l'organisation duquel CARIANE s'associe avec TOURISME SNCF afin de proposer des produits touristiques (excursions, circuits..) complétant les transports ferroviaires...
5. les "transports internationaux" que CARIANE réalise au travers sa filiale SVI.

**STRATEGIE :**

La branche Transport de Voyageurs de SCETA affirme depuis 2 ans une nette volonté d'expansion. C'est ainsi que le groupe a cherché à racheter le groupe AMIAUD, puis le groupe CITRAM, allant jusqu'à acquérir 30% de la société bordelaise. En 1988, SCETA a pris une participation dans DROME Cars et dans les AUTOCARS VALENCIENNOIS.....

SCETA cherche d'autre part à faire jouer les synergies entre les divers services et filiales de sa branche "Voyageurs", et de sa branche "hébergement touristique" ... et en particulier entre :

.La branche transport routier par autocars regroupée sous la holding CARIANE

.Les 20 Représentations Régionales SCETA qui jouent un rôle polyvalent

.Le service des "Excursions de Tourisme SNCF", proposant des excursions à la place vendues par l'intermédiaire d'un indicateur. 130 entreprises de transport environ sont affiliées à ce service qui propose près de 1300 excursions et 50 000 départs d'autocars.

.Les services "Réceptifs" avec TOURISME SNCF dont la commercialisation s'opère aux travers "les bureaux SNCF" et qui proposent des transports de groupes par autocars en complément des transports ferroviaires.

."Europabus", constitué en 1948 à l'initiative des grands opérateurs ferroviaires européens (SNCF, DTG, GDG..), qui commercialise sur 13 destinations, des lignes régulières et saisonnières par autocars

.La branche hôtellerie, FRANTOUR qui dispose de résidences à :

BEAULIEU, sur la Côte d'Azur

CHAMONIX dans les Alpes

NAJAC dans l'Aveyron

SAINT AYGULF près de Saint Raphaël

BOULOURIS près de Saint Raphael

MAXIMA 2000 près de Sainte Maxime

en CORSE, résidence MARINA VIVA, à Porticio, près d'Ajaccio

en GRECE, résidence VERVERONDA

dont la filiale "Frantour Voyages" propose des produits complets "transport-  
hébergement - circuits"

.....

Si les articulations entre ces divers services, (auxquels il convient d'ajouter les rôles spécifiques impartis aux Services du Conventonnement et de la Commercialisation...) et CARIANE tendent à s'améliorer, la logique d'entreprise dominante quand elle s'affirme, reste marquée par le ferroviaire.

## RAPPEL FINANCIER :

Société	CA	RN
STV	82 087	1 944
STRV*	26 409	3 222
STRV Nord	35 000	nd
STRV Littoral	25 000	nd
STRV Ile de France	25 000	nd
SVI	36 127	1 335
GIE ORSET	nc	nc
AMCO	16 500	nc
SATA	15 600	nc
LARRONDE	19 578	1 325

(dénomination de 1987, aujourd'hui sous le nom de CARIANE)

Les modifications de structures intervenues dans la branche de transports rend plus difficile la lisibilité des comptes du groupe.

Les SNC, correspondant à la forme juridique sous laquelle sont gérés les principaux centres d'exploitation contrôlés par la société STRV, ne sont pas tenus de déposer leurs comptes et ne communiquent ni leurs chiffres d'affaires ni leurs résultats.

En 1987 (avant la fusion des structures),

STRV a dégagé un bénéfice net de 3,2 millions de Frs.

et STV un bénéfice net de 1,9 millions de Frs.

Les 2 entités disposaient d'autre part d'une structure financière solide au regard du chiffres d'affaires qu'elles réalisaient :

milliers Frs	STV	STRV
Capitaux propres	15 686	36 205
Immobilisations nettes	16 633	48 829
-----		
pm CA*	82 087	26 409

\* non consolidé

La aussi, la situation a fortement évolué et CARIANE déclarait fin 1989 les données suivantes pour la liste de ses filiales :

en millions de Francs		structure juridique	Capital	C.A.
CARIANE	Levallois	SA	110	-
S.V.I.	Levallois	SA	1	48
CARIANE TOUR	-	SARL	0,05	15
CARIANE NORD	Lille	SNC	1,25	38
CARIANE LITTORAL	Calais Dunkerque	SNC	1	26
CARIANE ILE DE FRANCE	Le Bourget	SNC	0,85	32
CARIANE ALPES	Moutiers	GIE	-	11
CARIANE EST	Nancy	SNC	0,5	35
CARIANE ADOUR	Dax	SNC	0,3	14
CARIANE LANGUEDOC	Montpellier	SNC	0,3	16
CARIANE AUVERGNE	Vichy - Moulins	SNC	0,5	19
CARIANE LOIRET	Orléans	SNC	0,05	8
CARIANE OISE	Clermont / Oise	SA	0,25	28
CARIANE BOURGOGNE	Dijon	SA	1	19
CARIANE CENTRE	Bourges	SARL	2,8	28
CARS VALENCIENNOIS	Valenciennes	SA	1,1	18
DROME CARS	Valence	SA	2,1	24
LES GRANDS COURRIERS	Paris	SA	1,44	17
TRANSPORTS ET TOURISME				
DE L'OUEST (TTO)	Nantes	SA	6,2	109
TRANSPORTS LA BRIERE	Saint Nazaire	SA	0,6	13
VOYAGES TERRIEN	Nantes	SA	0,5	66
TRANSPORTS TERRIEN	Nantes	SA	1,5	5
CARIANE TOURISCAR AIN	Bellegarde	SARL	0,5	5

La répartition globale du chiffre d'affaires du groupe CARIANE entre les différents types d'activités est la suivante :

Transports réguliers et scolaires intérieurs	:	289 MF	50 %
Transports de personnel	:	43 MF	7 %
Transports et prestations touristiques	:	193 MF	33 %
Transports réguliers internationaux	:	55 MF	10 %



**SCETA VOYAGES INTERNATIONAUX**

---

**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

SA au capital de 1 000 000 Frs  
7, rue Pablo Neruda  
92532 - LEVALLOIS PERRET  
R.C.S. NANTERRE B 333 376 200

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

Jean Luc MAZEYRAT                      Président

Dominique LAFERRERE

Charles GRAVIER

CARIANE représenté par M. LEBOURGEOIS

CARIANE (ex-STRV) représenté par Jean Michel MAUVILLY

M.Louis MARTIN de VIVIES

Pierre André RIVET                      Directeur Général non administrateur

**PERSONNEL :**

Employés en 1988 :                      9

dont personnel de la SNCF détaché : 3

**PRINCIPALES DONNEES FINANCIERES :****Exploitation :**

Frs	1986	1987
Chiffre d'affaires *1	43 089 558	47 474 607
Chiffre d'affaires *2	35 090 593	36 126 582
dont exportation	26 318 416	25 234 727
Valeur Ajoutée	3 349 372	3 085 517
Résultat net	1 086 994	1 335 790
MBA	1 186 863	1 502 270
-----		
Evolution du CA *2	-	+ 2.95 %
RN / CA	2.52 %	2.81 %
MBA / CA	2.72 %	3.16 %

\*1 avec transferts de charges

\*2 hors transferts de charges

SVI ne réalise pas elle même de prestations de transport. Elle affrète des entreprises de transport extérieures. Depuis plusieurs exercices SVI essaye d'affrêter de préférence les sociétés du groupe auquel elle appartient.

**Structure :**

	1986	1987
Capitaux propres	2 086 994	3 222 784
Capitaux permanents	-	nc
Actif immobilisé	311 826	910 310
-----		
Fonds de roulement	1 775 168	nc
Ratio de vétusté Mat.transp.	pas de matériel	pas de matériel

Comme en témoigne le montant de son actif immobilisé, la société ne dispose pas de matériel de transport.

## CARACTERISTIQUE DE L'ACTIVITE :

### 1°) Lignes exploitées :

SVI participe actuellement à l'exploitation de 17 lignes:

#### 7 lignes au départ de France

5 lignes exploitées en 1986 :

Paris -Londres  
 Paris - Cologne -Stockolm  
 Paris - Murcie  
 Paris - Tiznit  
 Strasbourg - Londres

Auxquelles sont venues s'ajouter 2 lignes depuis 1987 :

Paris - Bruxelles  
 Paris - Amsterdam

#### 10 lignes traversant la France :

9 lignes exploitées en 1986 :

Londres - Alicante  
 Londres - Algéciras  
 Londres - St Jacques de Compostelle  
 Bruxelles - Oviedo  
 Amsterdam - Alicante  
 Hambourg - Madrid - Portugal  
 Francfort - Barcelone  
 Zurich - Salamanque  
 Genève - Oviedo

Auxquelles est venue s'ajouter en 1987 la ligne :

Genk - Nador

Ces lignes ont réalisé en 1986 un total de : 5 319 375 Km

et en 1987 un total de : 5 444 248 Km.

L'exploitation de la ligne Paris - Athènes a été suspendue avec maintien des droits.

En 1986, les services France Maroc ont connu une forte expansion.

Depuis 1987, SVI tend à accroître le recours aux autocars de CARIANE dans le cadre des affrètements auxquels il procède, tendance confirmée en 1988.

La livrée extérieure des véhicules affrétés par SVI à longueur d'année est aux couleurs EUROLINES.

2°) Participation à EUROLINES :

SVI participe à la commercialisation des lignes internationales par le GIE EUROLINES.

Cette commercialisation s'appuie à la fois sur un réseau de 12 implantations propres:

Paris	Lyon (2)	Avignon
Marseille	Nîmes	Montpellier
Perpignan	Toulouse	Bordeaux
Tours	Valenciennes	

et 1 600 agences de voyages.

Le chiffre d'affaires de ces GIE a progressé de 18 % en 1986 et 37% en 1987. Mais le résultat global des GIE est déséquilibré du fait du démarrage difficile de l'agence de Valenciennes et du poids de l'amortissement des nouvelles installations parisiennes.

Une nouvelle gare internationale a en effet été implantée fin 1986, Porte de la Villette à Paris, financée par les sociétés membres du GIE dont :

VIA INTERNATIONAL (30,5 %) - SVI (22 %) - SEAFEP (47,5 %)

3°) Stratégie SVI :

SVI cherche à s'implanter à l'étranger :

.une succursale à vocation d'exploitation a été réalisée à Barcelone et devrait étendre ses fonctions.

.une succursale à vocation commerciale a été réalisée à Bruxelles (mais a été fermée fin 1988).

L'objectif de ses implantations est de maîtriser une partie du fonds de commerce au départ de l'étranger tant en terme de lignes régulières qu'éventuellement de navettes et de ne pas limiter les activités de la société à un marché de transit avec la France.

Pour 1988, SVI affichait les objectifs suivants :

.ouverture des lignes Paris - Francfort et Allemagne - Portugal

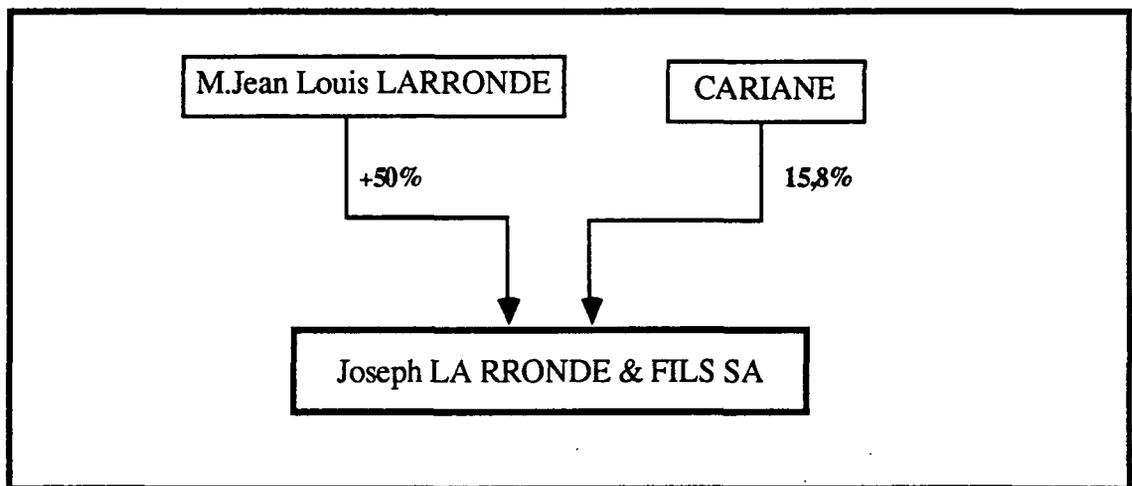
.regroupement des réseaux de commercialisation Eurolines en France afin d'améliorer leurs résultats.

**Joseph LARRONDE & Fils**



**FICHE SIGNALETIQUE :**

Joseph LARRONDE & Fils Sa  
 SA au capital de 285 000 Frs  
 Allée des Marronniers  
 64250 CAMBO LES BAINS  
 RCS BAYONNE B 662 720 324

**ACTIONNARIAT :**

Monsieur Jean Louis LARRONDE contrôle la majorité du capital de la société.

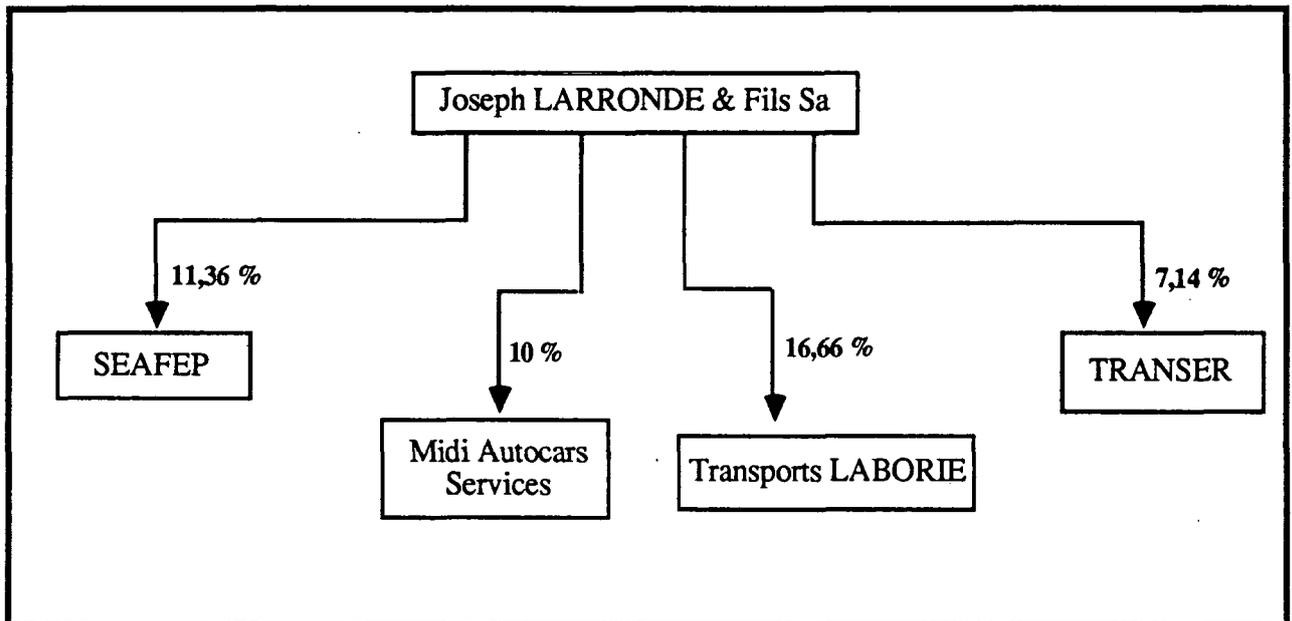
CARIANE, le nouveau holding de la branche voyageurs du groupe SCETA détient une participation de 15,8% (héritée de STRV).

Jean Louis LARRONDE :	55,0%
Hubert SANZ :	29,2%
CARIANE :	15,8%

La société "LARRONDE a été constituée en 1962 par apport du fonds de commerce de l'entreprise individuelle de Mr Joseph LARRONDE, père de l'actuel actionnaire principal.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

M. Jean Louis LARRONDE	Président
M. Hubert SANZ	Directeur Général
M. Bernard ZUBIETA	Administrateur
CARIANE (représentée par M. Gérard TOUBOL)	Administrateur

**ARTICULATION :**

La société LARRONDE détient des participations minoritaires dans 4 sociétés :

1. la société SEAFEP qui a réalisé un chiffre d'affaires de 61 millions Frs en 1986 et qui regroupe 12 transporteurs adhérents indirects de EUROLINES France...
2. la société "Transports LABORIE" dont l'activité est résiduelle et qui a réalisé un chiffre d'affaires de 77 000 Frs en 1986
3. la société coopérative TRANSER, société de services divers aux entreprises situées à Bayonne.
4. la société MAS (Sa Midi Autocars Services) située à Montfavet 64140 qui sert de point d'appui aux membres de la SEAFEP dans le couloir Rhodanien, et dont les actionnaires sont la plupart des associés de la Sarl SEAFEP.

Par ailleurs, les actionnaires participent à une autre société : les Transports BERROUET (SCS), dont Jean Louis LARRONDE est le gérant commandité (55%), Monsieur SANZ, commanditaire (30%), CARIANE, commanditaire (15%).

La société LARRONDE a tissé de nombreux liens avec la société CARIANE.

.CARIANE détient 15,8% du capital de LARRONDE.

.les 2 sociétés collaborent au sein du GIE EUROLINES, LARRONDE assurant sa présence au travers la SEAFEP.

.au niveau de l'exploitation, la société LARRONDE a longtemps été l'un des grands affrêtés de CARIANE.

.la société LARRONDE a mis en place une implantation en Espagne, à Barcelone avec l'appui de CARIANE. Et quand cette implantation a vu son activité se ralentir en 1987 et qu'une partie de son personnel a dû être licencié, CARIANE a pris en charge une partie des frais de licenciement.

.enfin, LARRONDE réalise des opérations en commun avec la société BERROUET (dans laquelle CARIANE détient aussi une participation minoritaire).

La société LARRONDE est implantée à CAMBO LES BAINS près de Bayonne.

#### PERSONNEL :

La société LARRONDE emploie 35 personnes.

#### EXAMEN FINANCIER :

La société LARRONDE qui est une société membre de la SEAFEP, peut illustrer la santé financière des sociétés PME, implantées dans le Sud Ouest, intervenant sur les lignes internationales.

Examen de l'exploitation :

milliers de Frs	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	18 528	18 923	18 841
dont exportation	nc	12 482	11 707
Valeur Ajoutée	8 813	9 602	9 260
Résultat d'exploitation	738	634	1 552
MBA	1 023	1 812	2 314
Bénéfice Net	- 146	298	1 325
-----			
MBA / CA	5.5 %	9.6 %	12.3 %
BN / CA	- 0.8 %	1.6 %	7.0 %

La société LARRONDE réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires à l'exportation (62% en 1987).

Son chiffre d'affaires stagne depuis 3 ans. Malgré cela, ou peut être grâce à cela, la société est parvenue à redresser ses résultats.

De fortement déficitaires en 1985, les résultats de LARRONDE sont devenus nettement bénéficiaires en 1987, tant au niveau du résultat d'exploitation, de la MBA, que du résultat net. La société semble avoir abandonné les contrats les moins rentables qu'elle réalisait en particulier en sous traitance.

On relève qu'une grande partie du résultat 1987 a pour origine des cessions de matériel qui ont dégagé de fortes plus values et que les dotations aux amortissements ont fortement diminué, du fait de l'absence de renouvellement du matériel en acquisition en 1987. Cette diminution de la dotation annuelle aux amortissements n'est cependant qu'apparente dans la mesure où tout le matériel nouveau a été acquis, en 1987, sous forme de crédit bail ou de leasing (4 véhicules neufs, plus 2 véhicules acquis par la S.C.S. BERROUET, utilisé en location exclusive).

Examen de la structure :

milliers de Frs	1985	1986	1987
Immobilisations nettes	3 775	3 292	1 661
Capitaux propres	174	472	1 798
Capitaux permanents	nc	nc	2 045
Dettes établ.de crédit	3 305	2 601	870
-----			
Fonds de roulement	nc	nc	384
Ratio de vétusté	nc	64.4 %	76.0 %

La diminution de l'actif net en 1987 s'explique par les cessions de matériels qui sont intervenues sans acquisition nouvelle en pleine propriété.

Le ratio de vétusté s'est par là même dégradé.

La structure financière de la société s'est nettement améliorée du fait des résultats bénéficiaires dégagés et de l'absence d'investissements de remplacement.

Les dettes à l'égard des établissements de crédit ont fortement diminué mais cela tient en partie à la modification de la technique de rachat du matériel nouveau : la société a fait en 1987 largement usage du crédit Bail, en laissant de côté l'emprunt.

# **CHAUMONT VOYAGES**

**T.T.I.**

**Tourisme et Transports Internationaux**



**CARACTERISATION :**

Les sociétés contrôlées par M. Chaumont comprennent :

- .une société de transports de voyageurs : T.T.I. (Tourisme et Transports Internationaux)
- .une agence de voyage : Chaumont Voyages

Tourisme et Transports Internationaux - 81 rue Laugier 75017 Paris B 722 064 151

Chaumont Voyages - 83 rue Laugier 75017 Paris B 692 021 694

Les autres établissements de l'entreprise T.T.I. sont situés :

9 rue Mayran 75009 Paris

14 Bd Victor Hugo 92110 Clichy

ainsi qu'à Montreuil et Mantes la Jolie

Enfin, la société T.T.I. dispose d'une gare routière exclusive et d'un garage, 110 rue Paul Vaillant-Couturier - Gennevilliers.

Historiquement, la société Chaumont Voyages fut créée la première et est rapidement devenue un acheteur important de transport par autocar. Aussi, les fondateurs de la société Chaumont Voyages ont décidé de créer la société T.T.I., partenaire privilégié de Chaumont Voyages. Il n'existe aucun lien de dépendance financière entre les deux sociétés.

**DIRECTION :**


---

TTI

---

Chaumont Jacques	Président
Chaumont Catherine	Administrateur
Perrault Marc	Administrateur
Marcelli Jean	Administrateur

---

**EXPLOITATION :****Lignes régulières internationales**

La société de transport TTI intervient :

En DIRECT, dans le pool exploitant un ensemble de lignes reliant Paris et le Maroc (à destination de Tiznit, Ouarzazate, Nador, Taroudant et Casablanca) et regroupant les sociétés suivantes :

.SCETA - VIA - SEAFEP - TTI en France

.LINEBUS en Espagne

.et CTM / LN (Maroc)

ainsi que dans le pool exploitant les lignes reliant Gand (Belgique) aux mêmes destinations marocaines aux côtés des mêmes entreprises, auxquelles s'est adjointe la société belge LEPERVIER .

Ces lignes sont exploitées à partir de la gare routière de Gennevilliers.

Dans le cadre de SEAFEP, T.T.I. participe aux lignes exploitées sur les destinations suivantes :

Londres - Espagne - Portugal

et Amsterdam - Espagne - Portugal.

En effet, TTI membre d'origine de INTERCARS PARIS, est devenu adhérent de la SEAFEP et donc indirectement du GIE EUROLINES, à la suite de la dissolution des regroupements INTERCARS. TTI est actuellement le seul adhérent parisien de la SEAFEP. Ces lignes sont exploitées à partir de la gare routière de la Porte de Charenton où SEAFEP est installée.

**Autres activités**

Outre cette activité de lignes internationales qui représente environ les deux tiers de son chiffre d'affaires, la société T.T.I. intervient aussi en matière de transport occasionnel touristique. Pour cela,

.elle a une clientèle propre : comités d'entreprises (Week-end ski,...) et sociétés (Séminaires,...).

.elle travaille aussi pour le compte de Chaumont Voyages qui joue un rôle de Tour-operator pour sa propre clientèle parisienne

.elle est aussi le correspondant de Tour-operators étrangers, en particulier scandinaves et coréens.

En revanche, la société T.T.I. n'a aucune activité de transport régulier interurbain national, ni de transport scolaire ou ouvrier.

**ELEMENTS FINANCIERS :****Transports et Tourisme Internationaux :**Exploitation :

milliers Frs	1986	1987
Chiffre d'affaires	19 644	20 467
Valeur Ajoutée	9 377	10 772
Résultat d'exploitation	512	293
Résultat net	554	74
MBA	2 982	3 047
-----		
BN / CA	2.8 %	0.3 %
MBA / CA	15.2 %	14.9 %

La société TTI est une société de transport dont l'exploitation est satisfaisante. Ses résultats d'exploitation sont bénéficiaires. Le ratio MBA/CA atteint 15%. Près de 18% de son chiffre d'affaires est sous traité. Plus du tiers de l'activité est réalisée à l'étranger.

Structure financière :

milliers Frs	1986	1987
Immobilisations nettes	4 341	5 503
Capitaux propres	785	860
-----		
Ratio de vétusté	62.5 %	64.6 %

La société ne distribue pas de dividendes. Mais, malgré la mise en réserve des bénéfiques, les fonds propres restent faibles au regard des immobilisations nettes.

Le matériel de transport est amorti selon le mode dégressif.



# **GROUPE GAGNERAUD**

**RAPIDES DE COTE D'AZUR**



Le groupe GAGNERAUD est composé des principales sociétés suivantes :

.Les RAPIDES DE LORRAINE,

SA au capital de 7 257 600 Frs

.Les RAPIDES DE COTE D'AZUR

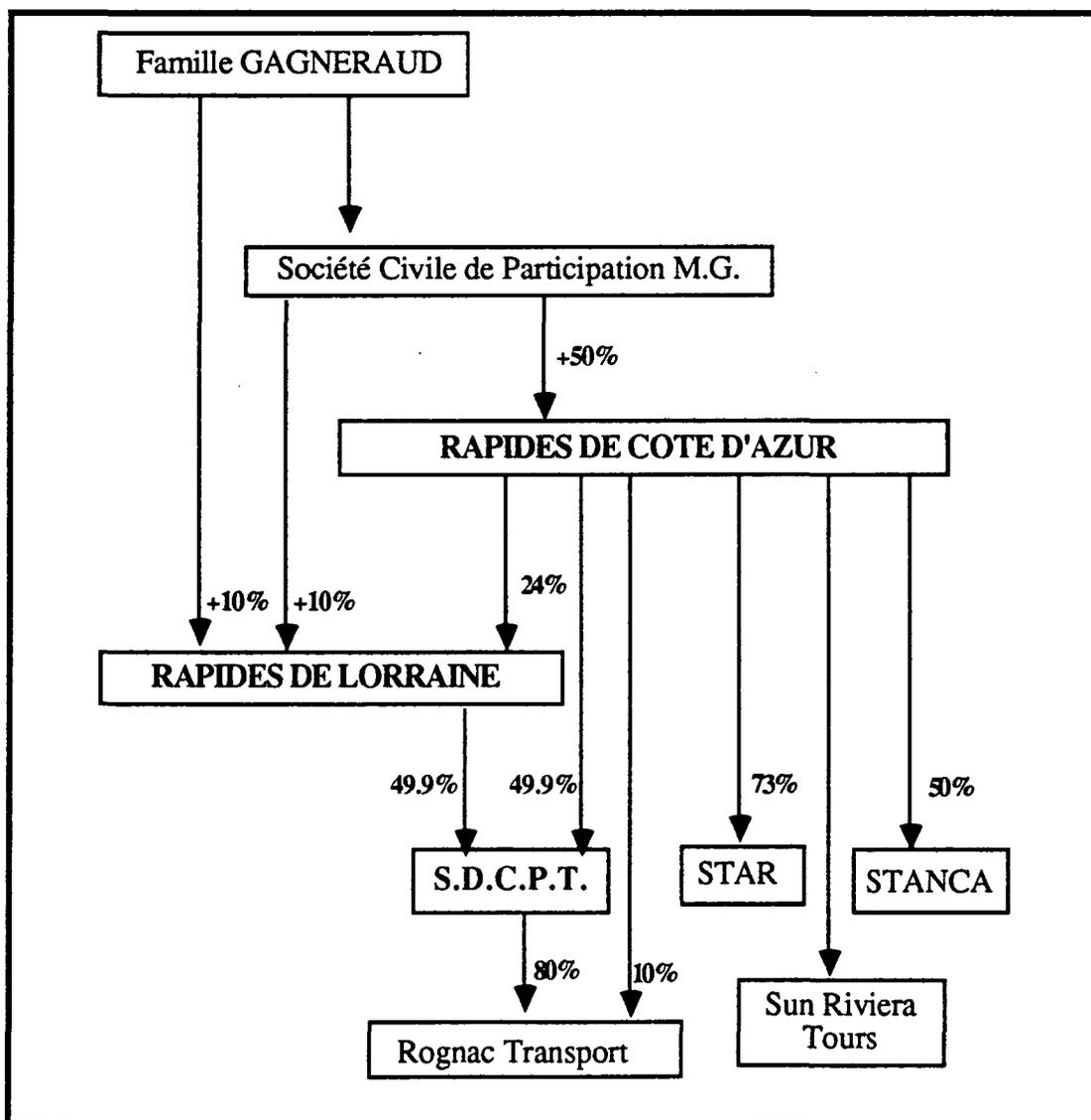
SA au capital de 5 171 696 Frs

.SDCPT (Saint Didier Constructions - Prestations et Transports)

Sarl au capital de 9 500 000 Frs

tel. 45 53 54 90

**ARTICULATION DU GROUPE :**



**CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

Michel GAGNERAUD	Président
François DEMONCHAUX	Administrateur
François BOREL DE BRETIZEL	Administrateur
Mme MADRE épouse GAGNERAUD	Administrateur
Roger François GAGNERAUD	Administrateur
Roger KELLER	Administrateur
Philippe POMMIER	Administrateur
Jacques NEYRET	Administrateur
Jean WURSTHORN	Administrateur
Jean Paul DROUGNON	Administrateur

**PERSONNEL :**

	Cadres / Maîtrise	Employés	Conduct.	Total
Rapides de Côte d'Azur	11	41	123	175

Les Rapides de Côte d'Azur emploie 175 personnes, soit le quart des effectifs du groupe GAGNERAUD (qui emploie près de 700 personnes).

**IMPLANTATIONS :**

La société des RAPIDES DE COTE D'AZUR intervient principalement dans les Alpes Maritimes. Elle ne réalise que des transports de voyageurs.

Elle exploite la ligne régulière Nice-Menton.....

Elle réalise aussi des transports occasionnels, qu'elle tente de développer au travers sa filiale SUN RIVIERA TOURS.

Elle est titulaire de droits sur 3 lignes internationales :

- .Nice - San Rémo - Vintimille
- .Monte Carlo San Remo
- .Menton - San Remo

Mais, elle a arrêté l'exploitation de ces lignes en 1986 car :

- .la fréquentation n'était pas suffisante
- .le partenaire italien d'origine du pool a du déposer son bilan et a été remplacé par une coopérative ouvrière qui souffrait de multiples dysfonctionnements.

## PRINCIPALES DONNEES FINANCIERES :

Rapides de Côte d'Azur (milliers Frs)	1983	1984	1985	1986	1987
CA	50 927	54 924	58 340	57 405	47 376
BN	- 868	- 934	- 1 309	+ 2 125	+ 3 238
BN / CA	- 1.7%	- 1.7%	- 2.2%	+ 3.7%	+ 6.8%

Après avoir accumulé des déficits d'exploitation, les Rapides de Côte d'Azur ont assaini leur exploitation et dégagent des profits depuis 1986.

Le chiffre d'affaires des Rapides de Côte d'Azur a régressé depuis 1985, à la suite de la perte des contrats de transport urbain de Menton et de Saint Laurent du Var.

## PRINCIPALES FILIALES :

Nom	Chiffre d'Affaires	Résultats
Rapides de Lorraine	92 643	2 602
SDCPT	30 404	1 289
STAR (Sté de transports automobiles de la Riviera)	1 040	0
STANCA (Sté de transports de l'aéroport de Nice ..)	5 175	172
SANAC	263	82
SEGAC	204	- 7
SEGAM	42	- 76
Sun Riviera Tours	4 891	88
Rognac Transports	3 214	- 386

**STRATEGIE du GROUPE GAGNERAUD :**

Les Rapides de Côte d'Azur, comme les autres sociétés du groupe GAGNERAUD exploitent principalement des lignes régulières urbaines ou interurbaines, ou réalisent des transports de personnel.

Le groupe (Rapides de Côte d'Azur) a abandonné l'exploitation des lignes régulières internationales depuis la fermeture des lignes Nice - San Remo dont il était titulaire. Il n'envisage pas de se positionner à nouveau dans ce secteur d'activité qu'il estime maîtriser par d'autres intervenants qui ont su se positionner assez tôt sur les liaisons Nord-Sud les plus porteuses.

Le groupe GAGNERAUD s'intéresse par contre de plus en plus, à l'Occasionnel touristique, dans lequel il voit ses principales perspectives de développement.

Pour cela, les principales sociétés du groupe mènent des stratégies différentes :

.Les Rapides de Côte d'Azur développent leurs propres produits au travers une filiale, agence de voyages, SUN RIVIERA TOUR

.SDCPT, qui intervient dans la région Midi-Marseille, a développé des transports occasionnels péri scolaires avec des centres aérés en particulier, et a pris le contrôle d'une société "Rognac Transport" qui effectue elle-même des transports touristiques.

.Les Rapides de Lorraine, qui interviennent en Moselle et en Meurthe et Moselle, ont préféré adhérer au regroupement "400 Tours" constitué à l'initiative de la société des "Voyages FOUQUET" située à Saint Quentin, dans l'Aisne.

**GROUPE GALLIENNE**  
**SOCIETE VAROISE DE TRANSPORTS**



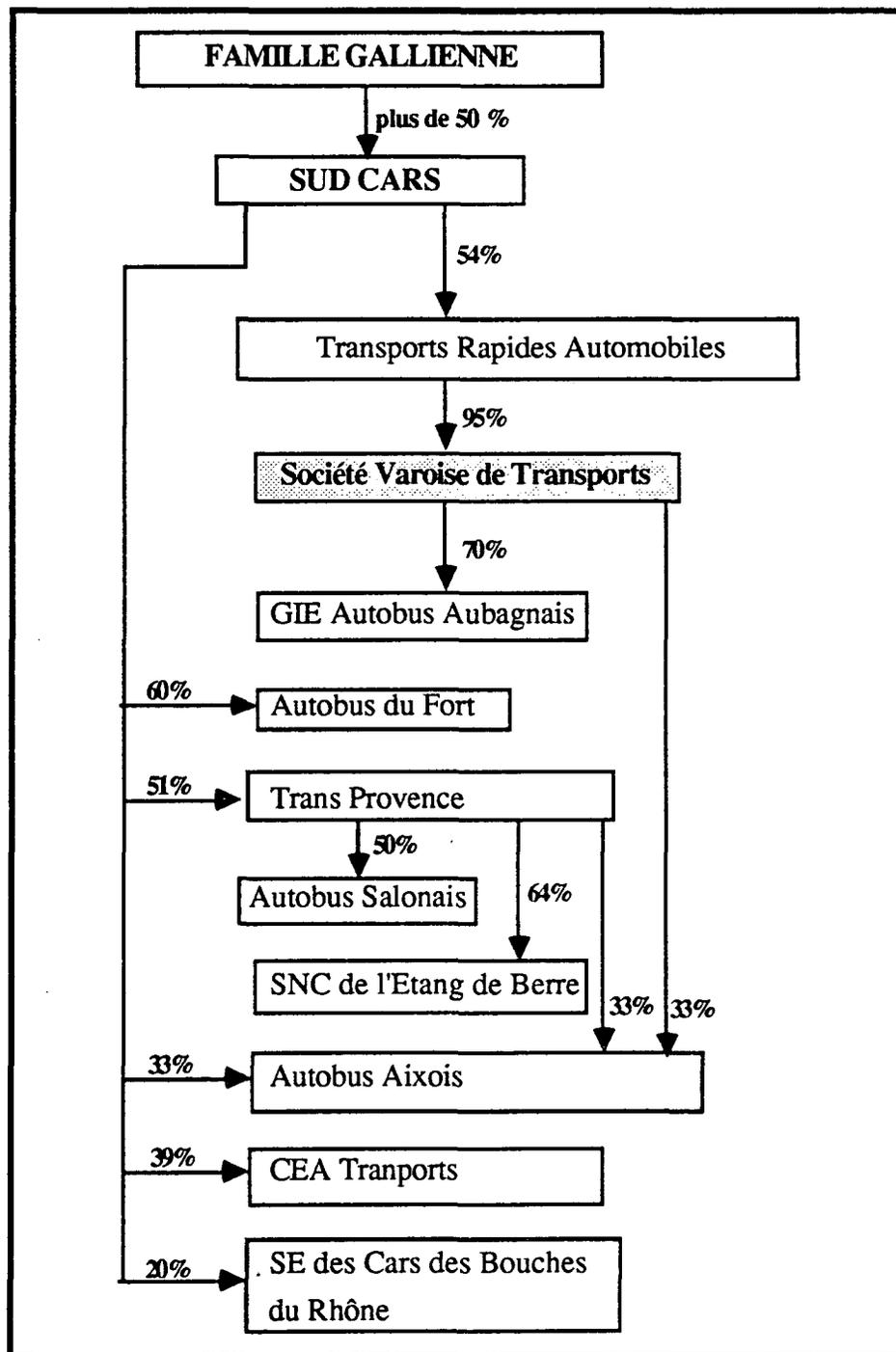
**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

Sarl au capital de 2 362 500 Frs

Siège social : Quartier de la Fournique 83330 Le Beausset

RCS : Toulon B 572 648 580

**ACTIONNARIAT :**



T.R.A. (Sté Transports Rapides Automobiles)

95.00 %

qui a racheté en 1987, les titres détenus auparavant par la société BOURCYCHAM

Membres de la famille GALLIENNE

5.00 %

**GERANT :**

M. Guy GRETHNER

Gérant

**PERSONNEL :**

18 salariés

**ACTIVITES :**

La S.V.T., Société Varoise de Transport opère dans le Sud Est de la France.

Son activité principale (85% de son chiffre d'affaires) concerne les transports routiers de voyageurs et son activité secondaire (15% de son chiffre d'affaires), la location de matériel.

En matière de transports routiers, la société exploite des lignes interurbaines, réalise des transports scolaires et exploitait jusqu'en 1987, des lignes régulières internationales.

milliers Frs	1986	1987	Evolution
Lignes interurbaines	2 130	2 600	+ 22%
Transports Ecoliers	1 560	2 300	+ 47%
Ligne internationale Madrid - Rome	1 270	1 400	+ 10%
Ligne internationale Barcelone - Marseille	1 110	988	- 13%
Messagerie	95	77	- 23%
Divers	pm	pm	
-----			
Total chiffre d'affaires transport	6 360	7 500	+ 19%

En 1988, S.V.T. s'est retirée de l'exploitation des lignes internationales :

Les autorisations ministérielles relatives aux lignes "Marseille - Barcelone", "Madrid - Rome", "Valencia - Venise" ont été échangées à VIA INTERNATIONAL, contre 10% de son capital.

SVT a par contre accentué ses efforts sur le territoire national; pour cela, elle s'est rapprochée du Département du Var et du SITCAT (Syndicat des Transports de Toulon).

**PRINCIPALES DONNEES FINANCIERES :****Exploitation :**

milliers de Frs	1986	1987
Chiffre d'affaires	8 998	8 628
Dont exportation	nc	1 664
Valeur Ajoutée	3 917	3 379
Résultat d'exploitation	289	- 1 047
Résultat Net	1 326	- 774
MBA	2 104	990
-----		
RN / CA	14.7 %	- 8.9 %
MBA / CA	23.4 %	11.4 %

Le chiffre d'affaires 1987 a globalement régressé par rapport à l'année antérieure. Cette régression ne s'explique que par une diminution des locations (à d'autres filiales du groupe GALLIENNE et en particulier à LOCA BUS).

Le chiffre d'affaires "Transport" a par contre progressé en 1987 : L'acquisition des droits de lignes Guirette a permis à la société SVT de faire croître son chiffre d'affaires "Lignes interurbaines" et "Transports écoliers".

**Structure :**

milliers Frs	1986	1987
Capitaux propres	4 297	4 232
Capitaux permanents	nc	5 711
Actif immobilisé	6 375	7 071
-----		
Fonds de roulement	nc	- 1 300
Ratio de vétusté transport	63.3 %	71.2 %

Le matériel de transport semble vétuste; mais on relève que les amortissements sont constitués de façon accélérés (dégressif sur 4 - 5 ans).

La société SVT détient une participation majoritaire (70%) dans le GIE des Autobus Aubagnais qui a dégagé une perte de l'ordre de 300 000 frs en 1987.

**PARTICIPATIONS :**

Société	% de participation
GIE Autobus Aubagnais	70.00 %
SCI Le Clos Piervil	33.33 %
Autobus Aixois	33.33 %
.....	

### STRATEGIE :

La SVT est une filiale du groupe GALLIENNE, et à ce titre, la stratégie qu'elle suit est représentative de celle du groupe auquel elle appartient.

Le groupe GALLIENNE comprend plus de 50 sociétés d'importance variable dont un certain nombre interviennent sur le marché des transports routiers de voyageurs :

.Dans le Sud de la France :

Sud Cars / Autobus Aubagnais / Trans Provence / Autobus Salonnais et Aixois ..

.Dans la Région Parisienne :

TRA / CEAT / Trans Val d'Oise / Autobus du Fort

.et enfin dans le Nord où le groupe GALLIENNE a pris une participation minoritaire dans le groupe Amiaud

Les sociétés du groupe GALLIENNE interviennent principalement esur le marché des transports urbains; aussi, le groupe qui n'appartenait ni au GIE EUROLINES ni aux regroupements INTERCARS, et qui ne détenait que 2 droits de lignes au départ du Sud de la France a préféré abandonner l'exploitation des lignes internationales.

Le groupe GALLIENNE intervient peu en matière de transports touristiques occasionnels; il dispose d'une agence de voyages en son sein, la société TOURATLAS mais l'activité qu'elle génère reste très réduite (chiffre d'affaires de 2,3 millions de Frs seulement).

# **Opérateurs en matière de navettes et de transports occasionnels**

<b>1. FRAM</b>	<b>95</b>
<b>2. CAR TOUR &amp; BRIDET</b>	<b>107</b>
<b>3. PAULI &amp; "PAULI Voyages".</b>	<b>113</b>
<b>4. LECAPLAIN &amp; CITYRAMA</b>	<b>119</b>
<b>5. ESTOURNET</b>	<b>127</b>
<b>6. GAUBERT &amp; LE TOURISME FRANCAIS</b>	<b>135</b>
<b>7. 400 TOURS</b>	<b>143</b>



# FRAM



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

FRAM - Fer Route Air Mer -  
 SA au capital de 20 millions de Frs  
 1 rue Lapeyrouse  
 31000 Toulouse  
 RCS Toulouse B 540 801 909

**ACTIONNARIAT :**

M.Philippe POLDERMAN	Président Directeur Général	42,5 %
M.Georges COLSON	Directeur Général	6,7 %
Mme Marie-Christine CHAUBET	Directrice commerciale	4,7 %
M.Ernest ARMENGAUD		10,0 %
Mme Simone AUSSIRE		+ 19,0 %

L'actionnariat est essentiellement familial : M.Polderman, sa fille Madame Chaubet et son beau-fils, M.Colson detiennent la majorité du capital.

M.Armengaud et Mme Aussire sont des actionnaires ou des héritiers d'actionnaires fondateurs de la société.

**PERSONNEL :**

En moyenne :	
Société Mère	329
Filiales	630
	<hr/>
	959

**ACTIVITES :**

FRAM est l'un des plus importants Tour Opérateur français.

Ses grands concurrents sont au niveau européen JET TOUR, TOUROPA....

**HISTORIQUE :**

1948 : Pierre Aussire et Paul Lestrade reprennent le fonds de commerce d'une agence toulousaine en difficulté et créent une nouvelle société, l'agence "FRAM" (Fer Route Air Mer).

1949 : Philippe Polderman est nommé à la direction de l'agence FRAM.

Années 50 : FRAM développe la destination "Espagne" et multiplie les affrètements d'autocars et de trains au delà des Pyrénées.

FRAM met en place des programmes touristiques en Espagne, en Andorre puis aux Baléares. FRAM devient le premier transporteur de plusieurs associations touristiques parisiennes (Voir et Connaître...).

1956 : FRAM ouvre une agence à Paris.

1958 : FRAM affrète son premier avion charter à destination des Baléares.

Les Années 60 se caractérisent par la création de charters réguliers et la mise en place de produits touristiques complets. Mais FRAM reste fidèle à sa vocation routière en multipliant les services d'autocars au départ de Paris, Calais, Londres, Bruxelles... L'expansion de FRAM durant cette période se confond avec l'explosion du tourisme en Espagne.

Années 70 : FRAM élargit la gamme des destinations qu'elle propose : la Grèce en 1971, les Canaries en 1972, la Tunisie en 1975, le Maroc en 1977, la Turquie en 1978.....

Années 80 : FRAM accorde une attention grandissante aux transports, rouage essentiel de l'industrie du tourisme; elle multiplie les affrètements d'avions gros porteurs sur les destinations à forte fréquentation (Bassin Méditerranéen....).

Parallèlement, FRAM renforce la sélection des hôtels avec lesquels elle passe des accords quasiment exclusif et amorce une politique d'acquisition de centres hôteliers (à Majorque..).

**ACTIVITES ROUTIERES DE FRAM :**

L'activité "autocar" a été à l'origine de la vocation "voyagiste" de la FRAM; Elle a constitué pour les avantages qu'elle présentait une activité fondamentale de la société.

Mais face au développement de l'aérien, les transports routiers n'occupent plus aujourd'hui une place aussi éminente dans le groupe que par le passé.

Sur les 380 000 voyageurs traités par FRAM en 1988, seuls 30 000 ont été concernés par l'autocar (soit moins de 10%).

La FRAM reste malgré tout présente dans ce secteur où elle réalise 4 types d'activités :

- 1°) L'exploitation de lignes régulières
- 2°) l'exploitation des liaisons "Hoverspeed"
- 3°) Le touristique
- 4°) L'exploitation de "navettes"

1°) Les lignes régulières :

FRAM est titulaire de droits de lignes sur :

- .Londres - Barcelone - Alicante
- .Londres - Chamonix (via Genève)
- .Birmingham - Paris

FRAM réalise 450 000 Km par an sur lignes internationales, 75% avec ses propres cars et 25% avec des cars affrétés.

Pour la FRAM, cette présence sur les lignes internationales se justifie par la volonté d'amortir le matériel de transport dont elle dispose en améliorant la rotation de ses cars.

FRAM ne commercialise pas ses lignes; elle n'intervient que comme transporteur. Elle estime que la part de marché qu'elle détient et la spécificité de la commercialisation de ce type de produit ne justifie pas l'investissement requis par la mise en place d'une commercialisation autonome.

Elle a malgré tout essayé de vendre les lignes qu'elle exploite en s'installant à Londres et en créant une filiale à cet effet, FRAM UK. Mais elle s'est heurtée à l'opposition conjointe des 2 grands opérateurs britanniques "Wallace Arnold" et "National Express" qui l'ont conduit à renoncer à son projet et à mettre en sommeil sa filiale britannique.

Depuis son retrait de la commercialisation britannique, la FRAM bénéficie de bons rapports avec l'ensemble de ses partenaires. Et en particulier, avec l'entreprise espagnole "Julia", du fait de liens personnels privilégiés tissés par M.Polderman, et de l'importance de l'Espagne depuis l'origine dans les destinations proposées par FRAM (plus de 25% des départs actuels).

2°) Les liaisons Hoverspeed :

La FRAM est titulaire avec SCETA de liaisons constituées avec "Hoverspeed" au départ de Calais et en direction de Paris (50% du trafic), de Bruxelles (25% du trafic) et d'Amsterdam.

3°) L'occasionnel - Touristique :

La FRAM propose un catalogue de circuits touristiques intitulé "Panoramiques" au départ de Toulouse à destination d'une dizaine de pays européens et du Maroc.

Elle utilise pour ses circuits des cars qui lui appartiennent ou affrète des transporteurs locaux dont certains ont peint leurs véhicules aux couleurs FRAM.

FRAM affrète, pour le compte de sociétés britanniques, des autocars sur le territoire français.

Enfin, FRAM se charge de l'organisation de certaines grandes manifestations comme "les jeux de l'avenir" pour lesquels elle assure les acheminements des participants en autocars, ce qui la conduit à mettre en place des affrètements ponctuels de plus de 110 véhicules.

4°) Les navettes :

La FRAM exploite des "navettes" dans le cadre de la vente de produits FRAM au départ de Toulouse et en direction de 3 destinations espagnoles :

- .Lloret
- .Benidorm
- .Andorre

Ces navettes ont pour objet essentiel de favoriser le remplissage des hôtels exploités par FRAM, situés sur ces 3 localisations.

**MOYENS ROUTIERS :**

L'ensemble des moyens routiers de la FRAM ont été regroupé dans une filiale "TRG" (Transports Rapides du Gers), qui détient le parc de 28 autocars du groupe.

18 sont localisés à Toulouse et 10 à Calais.

Cette société, qui travaillait de longue date avec la FRAM, a été rachetée, il y a une dizaine d'années.

**STRATEGIE ACTUELLE :**Une stratégie de maîtrise du réceptif hôtelier :

FRAM mène actuellement une politique de gestion hôtelière directe en particulier à:

Palma : Résidence Pamplona, Ambos Mundos :	600 lits
En Tunisie : Hôtel et résidence El Habib :	700 lits
Marrakech : Hôtel Idrissides :	650 lits
Dakar : Hôtel Palm Beach :	540 lits
	<hr/>
Soit :	2 490 lits

Une stratégie transport prioritairement axée sur l'aérien :

Comme tous les grands TO européens, FRAM est avant tout intéressé par les évolutions du marché des transports aériens.

Elle reste attentive aux restructurations en cours.

Une politique transport routier qui n'occupe qu'une place accessoire :

FRAM ne semble pas avoir une politique affirmée en matière de transport routier et ne semble envisager ni retrait, ni expansion.

La filiale "TRG" parvient à dégager une bonne rentabilité et justifie par là même son intégration au groupe.

Les seuls projets d'expansion notables sont justifiés par des exigences locales, hors Europe. C'est ainsi qu'au Sénégal, où FRAM organise des circuits, les prix excessifs demandés par les transporteurs locaux l'ont conduit à créer une société de transport local, T.T.S. : Les Transports Touristiques du Sénégal.

Une vocation de TO réaffirmée :

A la différence du "Club Méditerranée" et de "Nouvelles Frontières" qui ont constitué leurs propres réseaux d'agences, FRAM ne souhaite pas prendre cette voie. Elle utilise prioritairement les réseaux Sélectour, Havas, Wagons-Lits, les Ambassades Françaises et quelques filiales.

Une politique d'alliance :

FRAM s'est rapproché et a entamé des négociations avec plusieurs opérateurs touristiques français. Si les discussions conduites avec le Club Méditerranée (992 000 clients) n'ont pas encore débouché sur des accords concrets, FRAM a par contre décidé de créer une filiale commune avec FRANTOUR (440 000 clients), filiale touristique du groupe SNCF et SOTAIR (400 000 clients), filiale de la compagnie AIR FRANCE.

Les projets de coopération entre FRAM, FRANTOUR et SOTAIR sont multiples et pourraient concerner :

.les transports routiers et ferroviaires (FRANTOUR dispose de l'appui de la SCETA et de la SNCF),

.les transports aériens (SOTAIR peut disposer des avions d'AIR FRANCE et de AIR CHARTER) et

.la gestion hôtelière (FRAM commence à s'intéresser à cette activité, alors que FRANTOUR dispose déjà en gestion d'un important parc immobilier de loisir).

.....

Les 3 partenaires avec des chiffres d'affaires respectifs de 1,3 à 1,7 milliards de Frs sont de tailles équivalentes.

Ils constitueront, si leurs projets de coopération se concrétisent, un ensemble représentant 1,3 million de touristes, qui se rapprochera de la taille des grands opérateurs touristiques allemands et britanniques comme "TUI" ou "Thomson".....

**ASPECT FINANCIER :**Exploitation :

Société mère (milliers Frs)	1983	1984	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	573 683	762 484	920 816	1 047 723	1 263 000
Résultat net	16 485	20 628	32 827	43 560	46 263
Progression du CA	-	+ 33 %	+ 21 %	+ 14 %	+ 20 %
BN / CA	2.8 %	2.7 %	3.6 %	4.1 %	3.7 %

La société FRAM a connu au cours des dernières années une progression continue et rapide de son chiffre d'affaires. La rentabilité dégagée est exceptionnelle.

Une part du bénéfice net de la société provient des profits financiers dégagés sur les valeurs mobilières de placement (atteignant plus de 200 millions de Frs au 31/12/1987), contrepartie des avances perçues des clients FRAM; ces profits ont bénéficié de l'expansion boursière de

1986 et souffert du crash de 1987 :

en millions de Frs	1986	1987
Résultat d'exploitation	56.8	83.7
Résultat financier	18.8	0.9
Résultat exceptionnel	0.7	0.8
IS et participation	- 32 .5	- 39.2
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>		
Résultat net	43.6	46.2

Origine du chiffre d'affaires :

en milliers de Frs	1986	1987
<i>Billetterie SNCF</i>	13 826	14 440
<i>Billetterie Air Mer</i>	171 577	203 426
<i>Affrètement routier</i>	22 878	21 075
<i>Réservation et Revente</i>	6 247	8 399
<i>Voyages sur catalogue</i>	1 142 022	1 372 910
Total	1 356 554	1 620 252

Structure financière :

en milliers de Frs	1986	1987
Capitaux propres	141 109	184 099
Immobilisations nettes	24 798	27 833

La société dispose d'une excellente structure financière qui provient de la politique de mise en réserve qu'elle a suivie.

## Politique financière :

Société mère (milliers Frs)	1983	1984	1985	1986	1987
Résultat net	16 485	20 628	32 827	43 560	46 263
Dividendes	1 200	1 400	1 800	2 600	3 000
Dividendes / BN	7.3 %	6.8 %	5.5 %	5.9 %	6.5 %

La société mène une politique prudente de mise en réserve.

Chaque année, la société distribue à ses actionnaires moins de 10% du résultat dégagé.

Filiales FRAM	Activités	CA	Résultats
Viajes Franco Espagnola		8 660	1 853
Framotel (Palma)		17 196	953
Fram Hellas		1 880	22
Transports Rapides du Gers		15 006	827
Bordeaux Voyages		4 733	10
Fram Orange Tour (Marrakech)		26 541	417
Framotel (Maroc)			Exercice non clos
Senegal découverte Touristique		2 427	70
Transports Touristiques du Sénégal			Exercice non clos
Graulhet Voyages		398	- 20
Star Travel (Paris)		275	126
R.L.T. (Angoulême)			Exercice non clos
Jasmin Tourisme (Tunisie)			Exercice non clos
Medit-Tour (Montpellier)		1 167	- 190
Fram Eurolines UK	sans activité		
T.L.N. (Libourne)	sans activité		
Fram Pirineu (Andorre)	sans activité		

Participations FRAM	Activités	CA	Résultats
SOTAIR			9 485
Société Hôtelière Sali (Sénégal)			
Société Nouvelle Télégramme (Toulouse)			39
SIAY (Paris)			



**CARTOUR  
CARS BRIDET**



**FICHE SIGNALETIQUE :**

Le Tourisme Moderne - Compagnie Parisienne de Tourisme  
SA au capital de 2 800 000 Frs  
Siège social : 10 - 12 rue Vignon 75009 Paris  
RCS Paris : 57 B 9669

**ACTIONNARIAT :**

essentiellement familial.

**HISTORIQUE :**

CARTOUR est un tour Operator qui s'est progressivement diversifié :  
Intervenant à l'origine principalement dans les circuits en autocars (d'où elle tire sa dénomination commerciale), la société s'est ensuite intéressée à l'aérien (en créant la marque TOURMONDE), puis à l'activité "neige" (avec SNOTOUR), et enfin à la location (LOCATOUR).

Aujourd'hui, la société conserve 4 activités :

- .les circuits en autocars
- .les voyages internationaux
- .la neige
- .la location

**ACTIVITES DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS :**

En matière de transports routiers, CARTOUR utilise préférentiellement la société "BRIDET".

De tels accords d'utilisation préférentielle existent entre d'autres opérateurs à Paris :

France Tourisme utilise préférentiellement, CARLUX

Paris City Tour (SUNAIR) utilise préférentiellement CFTA.

L'ensemble des prestations de transports routiers intégrées aux produits touristiques élaborés par CARTOUR sont confiées aux Cars BRIDET qui utilisent le cas échéant des sous-traitants, en les affrétant pour le compte de CARTOUR.

Dans la région parisienne, pour les visites de la capitale et des environs immédiats, organisées pour la clientèle individuelle, CARTOUR commercialise les services élaborés et proposés par CITYRAMA, dont il est d'ailleurs actionnaire minoritaire (5% environ).

CARTOUR propose un catalogue de voyages touristiques complet avec :

.des départs parisiens et régionaux, en particulier :

de l'Est : Nancy / Reims / Strasbourg et Mulhouse

du Sud Est : Bordeaux / Toulouse

du Sud Ouest : Perpignan

de la Vallée du Rhône et Sud : Lyon / Marseille et Nice

.pour des destinations et des circuits en France et dans l'ensemble des pays européens.

Pour pouvoir organiser ces départs et atteindre la clientèle locale intéressée, CARTOUR a multiplié les implantations en Province, en établissant des filiales ou des succursales :

La Société Lyonnaise de Tourisme et de Vacances & Cartour Rhône Alpes

Cartour Aquitaine

Cartour Sud.....

#### DONNEES FINANCIERES :

Exploitation (milliers de Frs)	1986	1987
Chiffre d'affaires	91 247	106 429
Valeur Ajoutée	13 490	17 843
Résultat d'exploitation	1 264	4 608
MBA	459	1 254
BN	27	519
-----		
BN / VA	0.02 %	2.9 %

CARTOUR a redressé son exploitation en 1987.

Structure (milliers de Frs)	1986	1987
Immobilisations nettes	8 229	7 861
Capitaux propres	5 204	5 724
Etablissements de crédit	8 922	295

## DONNEES SUR LES CARS BRIDET :

## Fiche signalétique :

Les Cars Bridet - SA au capital de 1 007 500 Frs

Siège social : 15 rue Ampère - Wissous - 91320

RCS : Corbeil Essonnes B 622 006 443

Effectifs : 55 personnes

## Principales données financières :

Exploitation (milliers de Frs)	1986	1987
Chiffre d'affaires	25 056	24 892
Valeur Ajoutée	16 128	15 859
Résultat d'exploitation	589	581
MBA	5 527	4 950
BN	711	400
-----		
MBA / CA	22.1 %	19.9 %
BN / CA	2.8 %	1.6 %

La société Cars Bridet réalise une partie de son chiffre d'affaires dans le cadre de l'APTR. Mais une grande partie de son activité relève des transports occasionnels.

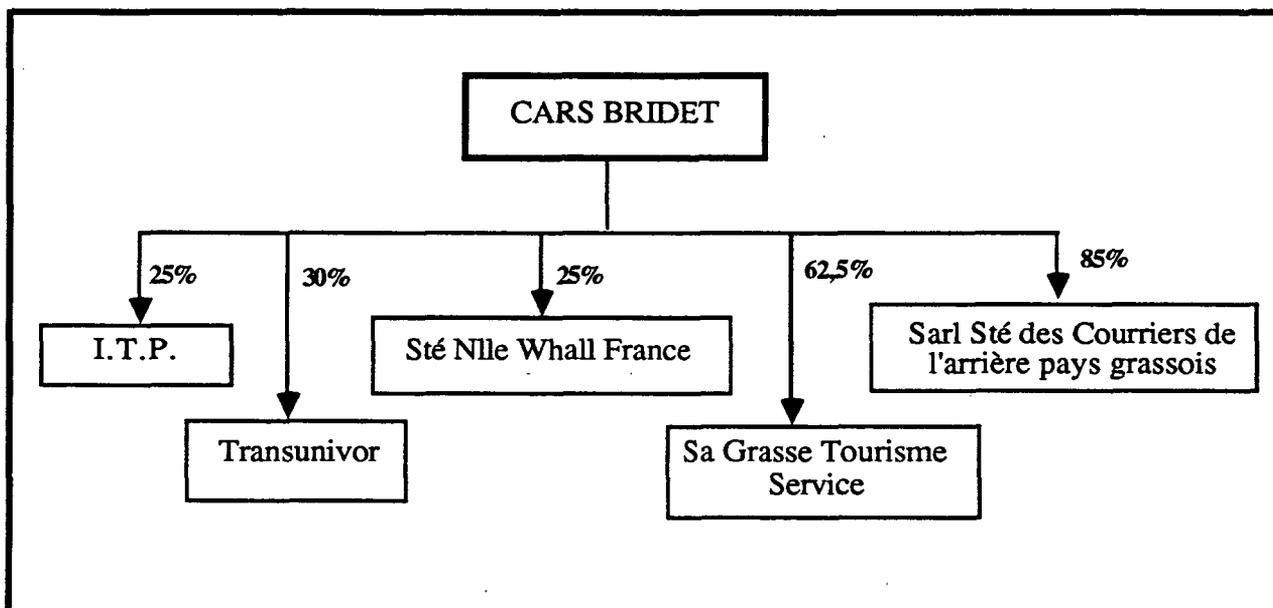
La société bénéficie pour cela des liens privilégiés qu'elle a tissés avec la société "CARTOUR". Par là-même, près de 27 % de son chiffre d'affaires est réalisé sur l'étranger. La société est largement bénéficiaire.

Structure (milliers de Frs)	1986	1987
Immobilisations nettes	6 970	12 901
Capitaux propres	5 508	6 946
Etablissements de crédit	8 551	9 701
-----		
Ratio de vétusté	78.7 %	71.3 %
PRO / CA	21.9 %	27.9 %

La société Bridet a mené une politique financière prudente (pas de distributions de dividendes). La société a beaucoup investi en 1987 tant en matériel de transport qu'en participations.

Les participations des Cars Bridet se sont orientées vers :

- .des sociétés regroupant des autocaristes en région parisienne (ITP, Whall)
- .des sociétés intervenant sur la Côte d'Azur et le pays de Grasse.



La famille Bridet contrôle par ailleurs la société "International Transports Voyages" I.T.V. qui exploite les lignes régulières desservant les Menuires et Val Thorens, en réalisant un chiffre d'affaires de l'ordre de 6 millions de Frs.

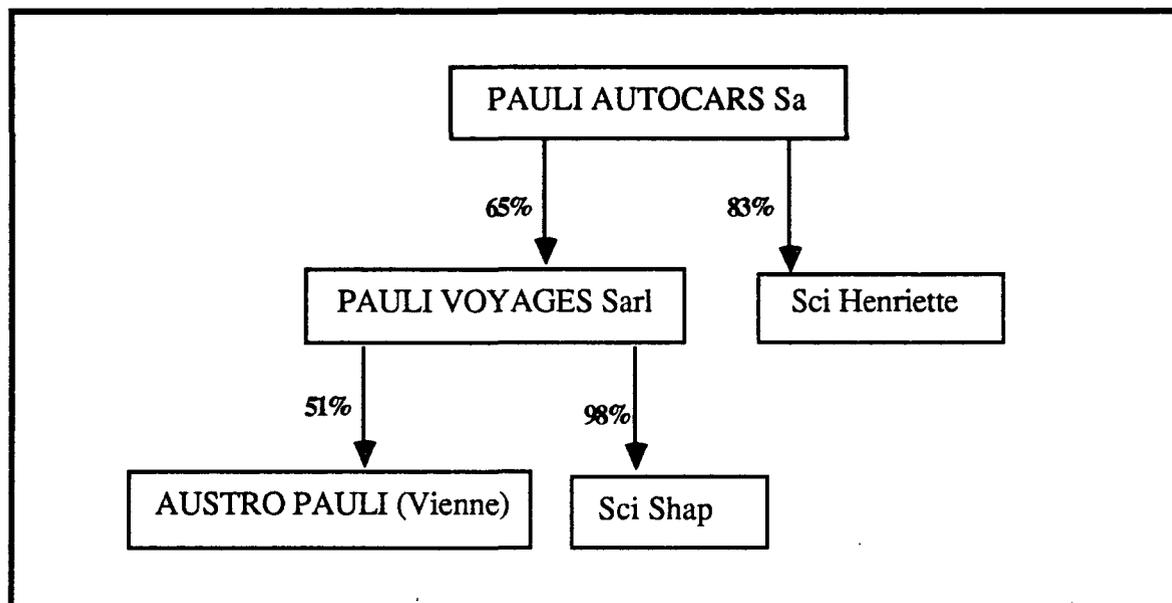
# PAULI



**GROUPE PAULI :**

Le Groupe PAULI est composé de 3 sociétés principales :

- .PAULI AUTOCARS, une société de transport
- .PAULI VOYAGES, une agence de voyages
- .AUSTRO PAULI, une société filiale située en Autriche

**ACTIVITES :**

La société "PAULI VOYAGES", sous le nom commercial de "AUSTRO PAULI" propose des voyages principalement à destination de l'Autriche.

Elle a mis en place un certain nombre de produits touristiques complets, tant en été qu'en hiver, comportant :

- .des week ends de visite ou de musique
- .des circuits
- .des semaines de séjour et de ski dans les stations du Voralberg ou du Tyrol....

Le catalogue mis au point par "AUSTRO PAULI" propose des transferts en avion et surtout des acheminements en autocars, avec des départs réguliers du 15 Décembre au 9 Avril et du 13 Juin au 15 Septembre.

Pour organiser ces acheminements, la société de transport "PAULI AUTOCARS" organise des navettes entre Paris (ou Mulhouse) - Neustift

Paris (ou Mulhouse) - Kizbüll.

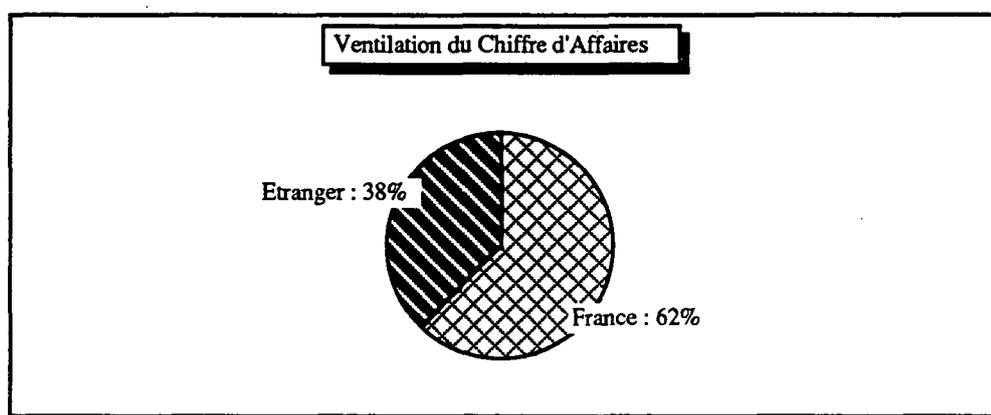
"PAULI AUTOCARS" organise d'autre part, quelques navettes au départ de Comar et en direction de l'Italie, en été.

## PAULI AUTOCARS :

Exploitation (milliers de Frs)	1986	1987
Chiffre d'affaires	7 905	8 844
Valeur Ajoutée	3 899	5 019
Résultat d'exploitation	- 33	547
MBA	898	1 349
Résultat net	172	146
-----		
MBA / CA	11.3 %	15.3 %
BN / CA	2.2 %	1.7 %

Le chiffre d'affaires de la société a fortement progressé.

Un grande partie de ce chiffre d'affaires est réalisé à l'étranger.



La rentabilité de la société a été améliorée en 1987. Le ratio (MBA/CA) dépasse 15%.

Structure (milliers de Frs)	1986	1987
Immobilisations nettes	6 055	4 843
Capitaux propres	481	627
Etablissements de Crédit	4 862	4 570
-----		
Fonds de roulement	nc	- 945
Ratio de vétusté	42.0 %	55.5 %
PRO / CA	6.1 %	7.1 %

La société a rééquilibré en 1987 sa structure financière.

La MBA a été essentiellement utilisée à la reconstitution du fonds de roulement, à l'allègement de l'endettement de la société.

En contre partie, la société a peu investi ce qui a eu pour effet d'accroître le ratio de vétusté de son matériel.

## PAULI VOYAGES SA :

Exploitation (milliers Frs)	1986	1987
Chiffre d'affaires	75 803	82 672
Valeur Ajoutée	6 296	7 236
Résultat d'exploitation	455	17
MBA	477	556
Résultat net	213	179
-----		
MBA / CA	0.6 %	0.7 %
BN / CA	0.3 %	0.2 %

Le chiffre d'affaires est en progression (12% est réalisé à l'étranger).

La société emploie 51 personnes.

La société équilibre son résultat d'exploitation et accroît son bénéfice grâce aux produits financiers qu'elle encaisse.

Structure (milliers Frs)	1986	1987
Immobilisations nettes	2 786	4 971
Capitaux propres	1 043	1 222
Etablissements de Crédit	-	493
-----		
PRO / CA	1.3 %	1.5 %

Le fonds de roulement de la société est négatif; mais, comme la plupart des agences de voyages "Pauli Voyages" dispose d'une trésorerie abondante grâce aux acomptes qu'elle perçoit. La société dispose de plus de 5 millions de Frs de trésorerie (en disponibles et valeurs mobilières de placement).



**SA Les Cars LECAPLAIN**



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

SA au capital de 2 000 000 Frs  
 4, rue Victor Basch  
 91300 - MASSY  
 tel. 69 30 20 50  
 R.C.S. CORBEIL ESSONNES B 592 025 480

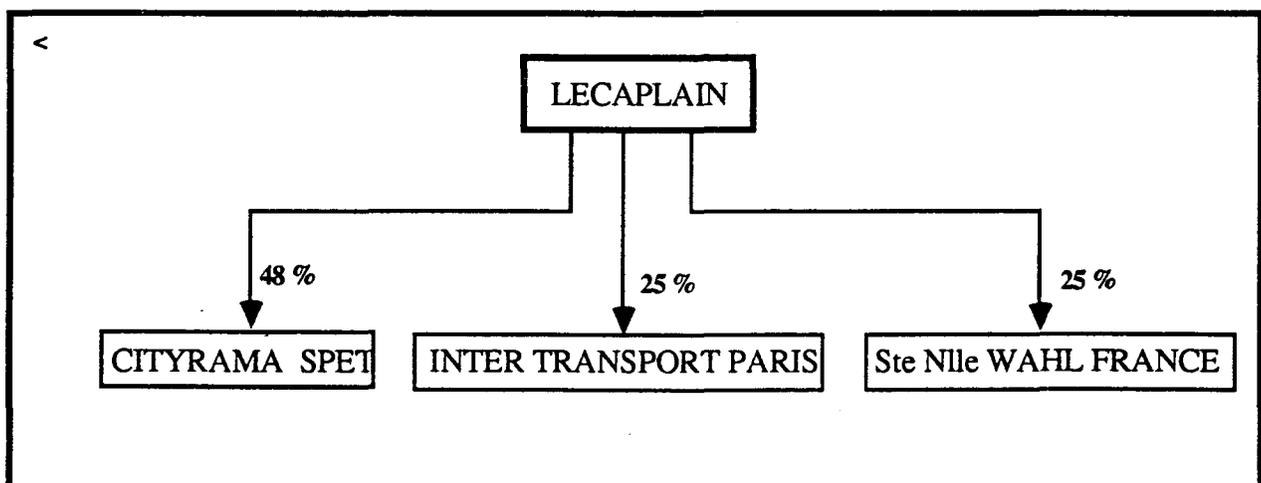
**ACTIONNARIAT :**

M.Maurice LECAPLAIN	66.15 %
Mme Juliette LECAPLAIN	31.65 %

**CONSEIL D'ADMINISTRATION :** nc

**PERSONNEL :**

Cadres :	3
Agents de maîtrise :	11
Employés :	74
Ouvriers :	15
	<hr/>
	103

**ARTICULATION :**

## PRINCIPALES DONNEES FINANCIERES :

## Exploitation :

31/3	1986	1987
Chiffre d'affaires	42 760 212	34 277 407
dont exportation		5 379 031
Valeur Ajoutée	28 161 771	22 315 252
Résultat courant avant impôt	869 370	- 3 872 970
Résultat net	- 19 571	- 1 660 712
MBA	5 388 760	4 608 861
-----		
Evolution du CA	-	- 19.83 %
RN / CA	- 0.04 %	- 4.84 %
MBA / CA	12.60 %	13.44 %

La société clôture ses comptes au mois de Mars; les contre performances réalisées par la société LECAPLAIN en 1986 et surtout en 1987, sont le reflet de la chute de la fréquentation touristique qui fit suite à la vague d'attentats dont fut victime Paris à la fin de l'année 1986.

Les comptes 1988 devraient être bénéficiaires à la suite du rétablissement de l'activité de la société LECAPLAIN.

## Structure :

31/3	1986	1987
Capitaux propres	5 161 261	5 263 633
Capitaux permanents	nc	19 103 606
Actif immobilisé	23 274 921	20 557 434
-----		
Fonds de roulement	nc	-1 453 828
Ratio de vétusté Mat.transp.	55.02 %	57.36 %

**ACTIVITES :**

La société LECAPLAIN est une société de transport de la Région Parisienne qui s'est orientée dès sa création vers l'international et l'occasionnel :

**1. L'international :**

La société LECAPLAIN a été l'un des membres d'origine de la SEAFEP.

En 1964, elle s'est en effet rapprochée de transporteurs basques, afin de déposer une demande de droits d'exploitation conjointe auprès des pouvoirs publics.

LECAPLAIN a travaillé 20 ans dans le cadre de la SEAFEP. Elle s'en est retiré au début des années 1980.

Son retrait s'est trouvé motivé par 5 raisons :

- . Le personnel affecté au "Sight seeing" parisien (principale activité de LECAPLAIN) pouvait être difficilement affecté sur des lignes internationales. Il était peu polyvalent.

- . Le personnel employé par LECAPLAIN dans la Région Parisienne avait un niveau de rémunération supérieur au personnel employé par les transporteurs du Sud Est de la France.

- . Les relations sociales au sein de la société LECAPLAIN, dont les effectifs dépassaient le seuil de 50 salariés, obligeaient la société à une certaine rigidité dans l'organisation du travail des conducteurs.

- . L'organisation des relais de conduite sur les grands axes Paris/Espagne et Paris/Portugal était rendue difficile pour LECAPLAIN qui est localisée à Paris

- . Un autocar de la société LECAPLAIN fut victime au début des années 1980 d'un grave accident de la route.

**2. L'occasionnel :**

La société LECAPLAIN dispose de participations dans une agence de voyages opérant dans la Région Parisienne, ainsi que dans plusieurs regroupements de transporteurs. Au travers ces structures, LECAPLAIN propose 2 grands types de produits :

**a. Les visites guidées de Paris.**

La société LECAPLAIN propose des visites guidées de Paris qui sont commercialisées au travers l'agence CITYRAMA qui est une de ses filiales.

Cette agence, qui avait déposé son bilan en 1966 a été rachetée à la fin des années 1960 par la société LECAPLAIN.

Elle bénéficie d'une implantation exceptionnelle, rue de Rivoli, à proximité du Palais du Louvre et négocie actuellement le rachat d'une partie du terminal "autocars" situés dans la gare souterraine du "Grand Louvre".

Ses principaux concurrents locaux sont "Paris Vision" travaillant avec CARLUX et "Paris City Tour" (filiale de SUNAIR) travaillant avec CFTA. Mais CITYRAMA est la seule agence avec "Paris Vision" à proposer des visites guidées individuelles et bénéficie d'une exclusivité "American Express...";

"Paris City Tour", au contraire ne s'adresse qu'à des groupes organisés.

L'expérience et la maîtrise de la société LECAPLAIN sur le marché de la visite guidée parisienne individuelle la protège des ambitions de nouveaux concurrents.

En 1973, une société, "PARISRAMA", soutenue par AIR FRANCE qui cherchait à s'implanter sur le marché, a dû renoncer à la suite des pertes qu'elle a accumulées.

CITYRAMA en tant qu'agence propose 4 types principales de prestations :

- .la vente de "Sight Seeing" parisien
- .le receptif, vente de prestations hôtelières, de réservations de restaurant
- .la vente de places de théâtre
- .la vente d'excursions (et en particulier des produits CARTOUR)

b. Les voyages touristiques en France et à l'étranger :

En 1978, LECAPLAIN a participé à la création de la société I.T.P. avec les sociétés BRIDET, ESTOURNET et GRANDS COURRIERS.

L'objectif de ces 4 transporteurs parisiens était de résister à la concurrence d'un opérateur allemand, la société WAHL qui s'était implantée à Paris, aux Halles, afin de s'attaquer au marché de l'occasionnel touristique français (Chateaux de la Loire, Versailles...).

I.T.P. poussa la résistance jusqu'à élaborer un produit "Tour d'Europe" empiétant sur le marché traditionnel de WAHL.

Mais la volonté de développement de la société WAHL qui disposait, outre de lignes régulières en RFA, de filiales à Londres, en Belgique, et à Paris ..., se heurta à des obstacles financiers.

Comme l'ensemble du groupe WAHL, la filiale française dut déposer son bilan et les 4 partenaires d'ITP essayèrent de récupérer son fonds de commerce en le prenant en location gérance au travers la "Société Nouvelle Wahl France".

Les résultats de ces 2 sociétés sont actuellement décevants. Elles ne fournissent qu'une activité marginale aux 4 partenaires transporteurs.

L'activité de la société de transport LECAPLAIN se répartit de la façon suivante :

- .CITYRAMA : 40 à 50% de son chiffre d'affaires
- .ITP : part marginale
- .les transports de personnel : (Rhône Poulenc..)
- .Occasionnel (municipalités, associations sportives ....)

#### PARTICIPATIONS :

LECAPLAIN détient des participations dans le capital de 3 sociétés :

- . 60% de "CITYRAMA SPET",  
aux côtés des "Cars GUYOT (18%) et de M.Leguillou de CARTOUR (6%)
- .25 % de "INTER TRANSPORT PARIS"  
et 25 % de "WAHL FRANCE Sté Nouvelle"  
aux côtés de "BRIDET", "ESTOURNET" et "GRANDS COURRIERS"

Société	CA	RN
CITYRAMA SPET	77 493 964	- 4 981 266
INTER TRANSPORT PARIS	3 743 024	- 182 774
WAHL FRANCE Sté Nouvelle*	3 077 095	- 450 703

\*exercice de 5 mois

Les dirigeants de ces sociétés expliquent la faiblesse de leurs résultats par l'effondrement de l'activité touristique à la suite des attentats et de la baisse du Dollar entraînant une diminution des chiffres d'affaires réalisés avec leurs diverses agences:

- 35.42 % avec "CITYRAMA SPET"
- 23.88 % avec IPT
- 55.31 avec agences diverses



# **ESTOURNET Frères**



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

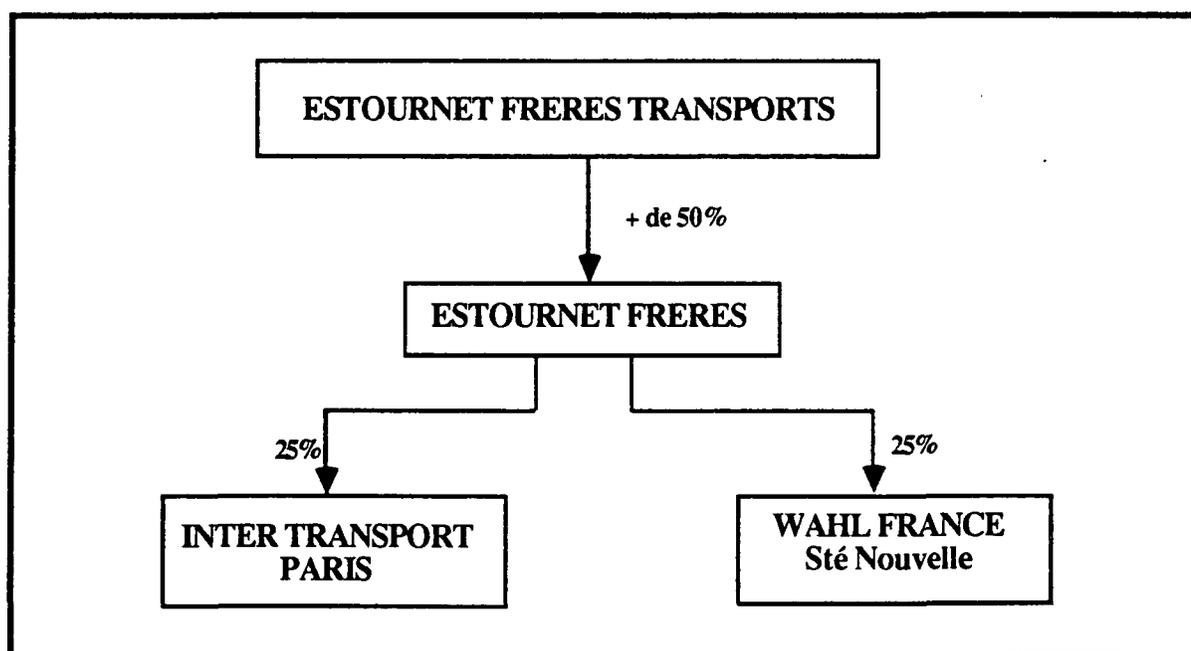
SARL au capital de 4 800 000 Frs  
52, rue de Lagny  
93106 - MONTREUIL  
tel. 48 - 51 - 54 - 54 (standard)  
48 - 51- 57 - 20 (bureau de voyage)  
R.C.S. PARIS B 324 348 150

**ACTIONNARIAT :**

La société E.F.T., "ESTOURNET FRERES TRANSPORTS Sa " détient plus de 50 % du capital.

**DIRECTION :**

M.Jacques ESTOURNET  
Mme Simone ESTOURNET née DOIZE

**ARTICULATION :**

**PERSONNEL :**

Employés en 1985 :	99	
Employés en 1986 :	87	
Employés en 1987 :	56	dont :
		cadres :
		Agents de maîtrise :
		Employés :
		Ouvriers :

A la suite des difficultés qu'elle a rencontrées, la société a fortement réduit ses effectifs au cours des 3 derniers exercices.

**LOCALISATION :**

La société dispose de 2 implantations dans la région parisienne :  
 .l'une à Montreuil  
 .et l'autre à Villejuif

**ACTIVITE :**

La société ESTOURNET réalise du transport à caractère touristique et du transport purement occasionnel.

La part respective des 2 activités est la suivante :

- .Le tourisme (agence et Tour d'Europe..) : 25%
- .L'occasionnel (administrations, écoles, sociétés..) : 75%

La part du Tourisme tend à se réduire. Elle était de 45%, il y a 8 ans, et diminue chaque année, réduisant d'autant l'activité de la société.

Pour tenter de pallier à la réduction du chiffre d'affaires de l'entreprise, les dirigeants d'ESTOURNET ont cherché de nouveaux débouchés de 2 manières :

1°) par une tentative de regroupement, de partenariat avec des autocaristes provinciaux de taille moyenne.

Le Directeur Patrick Estournet s'est appuyé pour cela sur la commission "Transports Occasionnels et Touristiques" qu'il présidait au sein de la FNTR mais ses efforts ne se sont pas encore traduits par des résultats concrets.

2°) par la mise au point des "produits complets". Mais la société n'a pu trouver d'agence de voyage pour établir une synergie solide avec son activité autocars. Elle n'a osé d'autre part prendre le risque de se heurter à ses clients Tour Operators en proposant des produits qui se trouveraient en concurrence avec ceux qu'ils proposent. Aussi, se contente t-elle encore du bureau de voyage incorporé à son activité de transporteur.

Dans les faits, les tentatives de regroupement se sont heurtées à l'individualisme des autocaristes. Les 2 exceptions constituées par les sociétés "I.T.P." et "Wahl France", qui regroupent des autocaristes parisiens n'ont pas apporté à ESTOURNET le volant d'affaires qui lui aurait permis de maintenir son niveau d'activité.

L'activité touristique se heurte de son côté aux spécificités du marché parisien :

1. Il est difficile de mettre en place un réseau de vente individuelle efficace dans une ville de plus de 200 000 habitants.

2. Les autocaristes transporteurs qui ne disposent pas d'un réseau d'agences de voyages et ne sont pas en mesure de proposer des produits touristiques spécifiques se trouvent confronter sur Paris à une concurrence sévère. Certains tours operators (comme Kuoni...) en tirent avantage et parviennent à affréter des transporteurs à des tarifs journaliers variant entre 1 000 et 1 200 Frs.

#### PRINCIPALES DONNEES FINANCIERES :

Exploitation	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	34 943 965	31 326 480	29 418 455
dont exportation	nc	5 192 689	4 120 057
Valeur Ajoutée	22 051 203	18 905 991	16 104 840
Résultat d'exploitation	- 2 722 554	- 3 389 948	- 3 438 814
Résultat courant avant impôt	- 4 622 759	- 4 952 894	- 4 528 014
Résultat net	- 3 067 246	- 2 959 977	- 444 669
MBA	3 952 035	2 567 231	3 483 392
-----			
Evolution du CA	-	- 10.35 %	- 6.09 %
VA / CA	63.10 %	60.34 %	54.74 %
RN / CA	- 8.77 %	- 9.44 %	- 1.51 %
MBA / CA	11.30 %	8.19 %	11.84 %

La situation de la société s'est tendue au cours des derniers exercices comme le font ressortir les indicateurs (soldes intermédiaires) de gestion de la société :

Le chiffre d'affaires a régressé (-16%).

Le résultat d'exploitation se trouve déprimé.

Les frais de personnel pèsent lourdement sur l'exploitation. Ils représentent 47,2% du chiffre d'affaires en 1985 et 44,3 % du chiffre d'affaires en 1987.

La société souffre d'autre part du poids de la fiscalité locale (Taxe Professionnelle) exigée sur la commune de Montreuil.

La société a réagi face aux difficultés qu'elle a traversé :

1. Elle a cédé une partie de son matériel d'exploitation.

Elle n'exploite plus que 50 autocars en 1988 contre 100 en 1978/1979.

2. Profitant du produit de la vente de son matériel, qui lui a permis chaque année de dégager d'importantes plus values (plus de 5 millions de Frs), la société a procédé à un remboursement anticipé de ses emprunts

3. Elle utilise de façon croissante l'affrètement. La part de la sous traitance dans son chiffre d'affaires est passée de 1,8 % à 11,7 % de 1985 à 1987 , ce qui l'a conduit en contrepartie à réduire fortement la valeur ajoutée qu'elle dégageait (-27%).

Structure	1985	1986	1987
Capitaux propres	- 1 129 962	- 4 089 939	- 4 534 608
Capitaux permanents	nc	184 115	- 2 744 154
Emprunts Et. de crédit	6 317 881	5 816 916	3 213 661
Actif immobilisé	13 995 493	9 124 054	4 524 181
-----			
Fonds de roulement	nc	- 8 939 939	- 7 268 335
Ratio de vétusté Mat.transp.	58.40 %	71.15 %	81.08 %

A la suite des déficits accumulés en 1985 et 1986, la société a perdu son capital social mais les associés ont décidé de poursuivre l'activité.

L'actif immobilisé a été divisé par 3 en 3 ans à la suite des cessions d'immobilisations opérées et du non renouvellement du parc.

Ces cessions ont permis de rembourser une partie des emprunts contractés auprès des établissements de crédit.

Le ratio de vétusté du parc de matériel s'est détérioré au cours des derniers exercices.

La société n'a réalisé qu'une acquisition mineure en 1986 et n'a acquis aucun véhicule en 1987.

Le fonds de roulement et la situation de trésorerie sont tendus.

## AUTRES ACTIVITES :

La société ESTOURNET Frères détient des participations dans le capital de 2 sociétés (au côté des sociétés LECAPLAIN, BRIDET et GRANDS COURRIERS dont les pourcentages de participations sont identiques) :

. 25 % de "INTER TRANSPORT PARIS"

(agent de voyages)

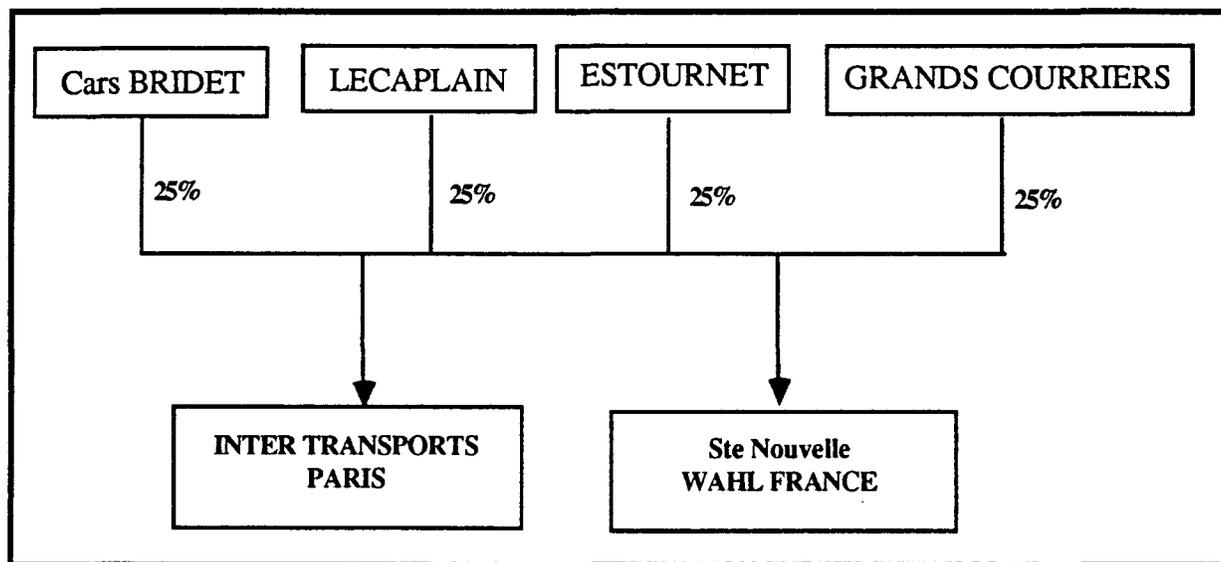
. 25 % de "WAHL FRANCE Sté Nouvelle"

(Sarl au capital de 50 000 frs, constituée le 23 Juillet 1986,

siège social : 8 rue Ampère à GONESSE 95500

Rcs Pontoise B 338 944 952

qui a acquis le fonds de commerce de la Sarl WAHL FRANCE)



INTER TRANSPORT PARIS	1985	1986
CA	3 743 024	4 588 108
BN	- 182 774	- 729 351

I.T.P. a mis en place la formule "Paris à la carte" qui propose des tours de Paris à heures fixes, avec des arrêts prédéterminés à proximité des grands sites à caractère touristique.

---

WAHL FRANCE Sté Nouvelle	1985*	1986
CA	3 077 095	9 658 014
BN	- 450 703	- 1 431 064

---

\*exercice de 5 mois

Les gérants expliquent la faiblesse de leurs résultats par la chute des tarifs et la faiblesse du marché "Tours d'Europe".

**ANDRE GAUBERT**  
**LE TOURISME FRANCAIS**



**Articulation du groupe :**

Le groupe "André GAUBERT" est un groupe à caractère familiale composé :

- .d'une entreprise de transport de voyageurs exploitée sous forme d'entreprise individuelle
- .d'une entreprise de transport de voyageurs exploitée sous forme de société, la SALG (Société Anonyme André Louis Gaubert)
- .d'une entreprise de fabrication de pièces et d'équipements automobiles, la "SCAVIT Henri Belle Clot", reprise en 1986
- .d'un Tour Operator, agence de voyage, "Le Tourisme Français" dont 66% du capital a été racheté en 1987 par M.Gaubert.

**Fiches signalétiques :**

Gaubert André Louis François :

"Exploitation directe"

53 rue Albert Dhalenne - 93400 Saint Ouen

RCS Bobigny A 591 188 479 - (87A09162).

SALG

SA au capital de 250 000 Frs

17 avenue Louis Bréguet - 75140 Vélizy Villacoublay

RCS Versailles B 322 133 539

Président : André Gaubert

Directeur Général : Claude Cosnier

SCAVIT Henri Belle Clot

Sarl au capital de 100 000 Frs

24 rue Aristride Bergès - 38800 Le Ponr de Claix

RCS Grenoble B 332 586 551

Co-Gérant : Agnès Gaubert

Co-Gérant : Henri Belle Clot

LTF - Le Tourisme Français

Sarl au capital de 224 800 Frs

96 rue de la Victoire - 75009 Paris

RCS Paris B 552 069 130 ( 55B06913)

Gérant : André Gaubert

Données Financières:1°) André Gaubert "Exploitation directe" : comptes non publiés

L'entreprise Gaubert a été créée en 1959, elle dispose actuellement de 250 véhicules dont près de 50 FR1.

Elle emploie 300 personnes;

Elle réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 125 millions Frs

2°) SALG :

milliers Frs	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	15 069	16 169	17 346
Valeur Ajoutée	nc	10 276	9 498
MBA	nc	1 800	1 467
BN	nc	- 27	49

La SALG intervient dans les transports de voyageurs de la région parisienne et fait partie à ce titre de l'APTR; elle est actionnaire minoritaire de la SVTU (Société Versaillaise de Transports Urbains).

3°) SCAVIT - Belle Clot :

milliers Frs	1986	1987
Chiffre d'affaires	951	4 114

La société Carrosserie Belle Clot (9 rue Paul Bourget à Grenoble RCS 061 502 324) dont le président était Elie Belle Clot a interrompu ses activités en 1985 et a été mise en liquidation en 1987.

La société fabrique des sièges d'autocars, des patins à roulette, de la découpe ou de l'emboutissage.

4°) LTF : Le Tourisme FrançaisExploitation :

milliers Frs	1985	1986*
Chiffre d'affaires	211 800	172 949
Valeur Ajoutée	25 170	22 713
Résultat net	- 3 270	- 2 537
-----		
BN / CA	- 1.5 %	- 1.4 %
BN / VA	- 13.0 %	- 11.1 %

\*exercice de 10 mois, les comptes 1987 n'ont pas été déposés

Le chiffre d'affaires de la société "LTF" se décompose en Ventes de voyages (95%) et en commissions recues (5%). La valeur ajoutée est par là même modeste au regard du chiffre d'affaires.

La société a dégagé des résultats négatifs en 1985 et en 1986.

Structure financière :

milliers Frs	1985	1986
Capitaux propres	2 842	173
Emprunts (Etabl.crédit)	1 419	24
Actif immobilisé	9 474	9 283
-----		
Fonds de roulement	- 5 213	- 9 087

L'actif immobilisé de la société est allourdi par un patrimoine immobilier important.

Du fait des pertes accumulées en 1985 et 1986, la société a absorbé la quasi intégralité de ses capitaux propres.

Elle n'est pas parvenue à couvrir ses besoins de trésorerie par des concours bancaires; les banques ont en effet réduit de 1985 à 1986 leurs concours.

Elle a par contre fortement accru ses crédits fournisseurs qui sont passés en 1 an de : 17 671 502 Frs à 25 414 168 Frs soit de 30 jours à 54 jours.

Les difficultés perdurant en 1987, la société LTF s'est trouvée en état de cessation de paiement, et a été reprise par son principal créancier - fournisseur "André Gaubert".  
Le gérant, M. Henri Guiter a été remplacé par M. André Gaubert lui même.

En 1986, le Tourisme Français employait 120 personnes dont 27 cadres et 93 non cadres.

Type de chiffre d'affaires :

milliers Frs	1984	1985	1986*
Voyages individuels	1 953	1 290	1 432
Voyages Cars	98 351	102 831	84 648
Horizons Lointains	97 432	86 497	67 760
Air Vacances	35 710	6 368	9 220
Divers (Réveillons, carnivals..)	5 378	5 202	1 291
-----			
Sous total	238 826	202 007	164 353

\*10 mois

L'examen de l'origine du chiffre d'affaires de la société "LTF" permet de comprendre l'intérêt qu'a pu lui porter un autocariste comme "André Gaubert".

En effet, plus de 50% de son chiffre d'affaires est réalisé avec les "voyages en cars".

La commercialisation s'opère par les 11 Agences LTF de Paris et de Province :

- 96 rue de la Victoire 75009 Paris
- 59 rue Saint Lazare 75009 Paris
- 50 rue de Chateaudun 75009 Paris
- 107 rue de la Glacière 75013 Paris
- 32 ave Felix Faure 75015 Paris
- 14 ave de Villiers 75017 Paris
- 275 - 277 Bd Voltaire 75011 Paris
- 41 rue Tiers 76000 Rouen
- 104 rue Paul Doumer 76600 Le Havre
- 68 rue de Maréchal Foch 59100 Roubaix
- 9 rue Faidherbe 59800 Lille

ainsi que par des agences extérieures comme :

- Cardinet Voyages (Paris B 331 014 647) 138 rue Cardinet 75017 Paris
- Voyages 14 - 177 rue d'Alésia 75014 Paris
- Michel Tourisme - 5 rue Louise Michel 92300 Levallois

En matière de voyage en autocars, le Tourisme Français édite un catalogue ("Horizons Européens") proposant plus de 100 circuits, d'une durée de 2 à 27 jours, avec les principales destinations suivantes :

.Autriche, Allemagne, Benelux

.Espagne, Portugal

.Italie, Suisse

.Angleterre, Ecosse, Irlande

.Scandinavie

.Grèce et Maroc

.....

Les départs sont généralement organisés à partir de Paris.

La plupart des produits élaborés dans ce catalogue par le Tourisme Français sont des produits complets intégrant une prestation de transport par autocar. Ces prestations sont parfois couplées, pour les destinations les plus lointaines, avec un acheminement par avion.

Le Tourisme Français propose aussi des circuits de 1 à 4 jours sur le territoire français et des voyages avec des destinations plus lointaines (des circuits aux Etats Unis en particulier).



## **400 TOURS SERVICES**



**FICHE SIGNALÉTIQUE :**

400 TOURS SERVICES  
 Sarl au capital de 300 000 Frs  
 29 Ave. du Général de Gaulle  
 2100 Saint Quentin  
 Siret : 344 494 901

**ACTIVITE :**

Agence de voyage avec des antennes régionales.

**DIRECTION :**

3 co gérants :

M. Fouquet  
 Mme Lemonnier  
 M. Chenel

2 des animateurs de 400 Tours Services sont des dirigeants de la Compagnie Saint Quentinoise Transports.

**HISTORIQUE :**

400 Tours a été créée à l'initiative de 3 sociétés d'autocars du Nord de la France:

- .La Compagnie Saint Quentinoise de Transport située à Saint Quentin
- .Les Chemins de Fer de Cambrésis situés à Cambrai
- .La SCAL située à Anet

Depuis sa création, il y a 1 ans, 32 sociétés ont adhéré à 400 Tours Services.

Ces sociétés se trouvent situées dans 25 départements et 11 régions ont été créées:

le Nord	le Val de Seine
la Normandie	le Val de Loire
la Bretagne	l'Aquitaine
l'Est - Lorraine	le Jura
le Lyonnais	le Centre Est
la Bourgogne	

**OBJECTIFS :**

La création de 400 Tours s'est appuyée sur la prise de conscience de l'isolement des autocaristes provinciaux qui induit 4 séries de conséquences :

1. les volumes de clientèle drainée n'étant pas suffisants, de nombreux départs se trouvent souvent annulés, entraînant la démotivation des agents de voyage chargés de la commercialisation.
2. les catalogues proposés par les autocaristes n'ont pas une diffusion suffisante.
3. les offres en matière de voyage en autocar sont généralement très diverses et émiettées et n'obtiennent pas l'adhésion des agents de voyage.
4. le remplissage complet des autocars au départ se trouve rarement assuré, entraînant un écrasement des marges des transporteurs, un renchérissement de leurs prestations et par la suite une diminution de leur compétitivité.

Pour pallier à ces handicaps et développer l'activité touristique des sociétés d'autocars, 400 Tours Services a élaboré une politique s'articulant autour de 4 axes principaux :

1. Pour assurer les départs, 400 Tours développe un réseau de préacheminement des voyageurs.
2. Pour bénéficier d'une meilleure diffusion, 400 Tours propose des produits touristiques spécifiques éprouvés et met au point un catalogue commun
3. Pour établir la fiabilité de ses prestations, 400 Tours a créé un service télématique de réservation
4. L'ensemble de ses actions devant favoriser les remplissages et par là même la rentabilité et la compétitivité des adhérents.

## ORGANISATION :

### Organisation du capital :

Les principes d'organisation retenue par 400 Tours sont les suivants :

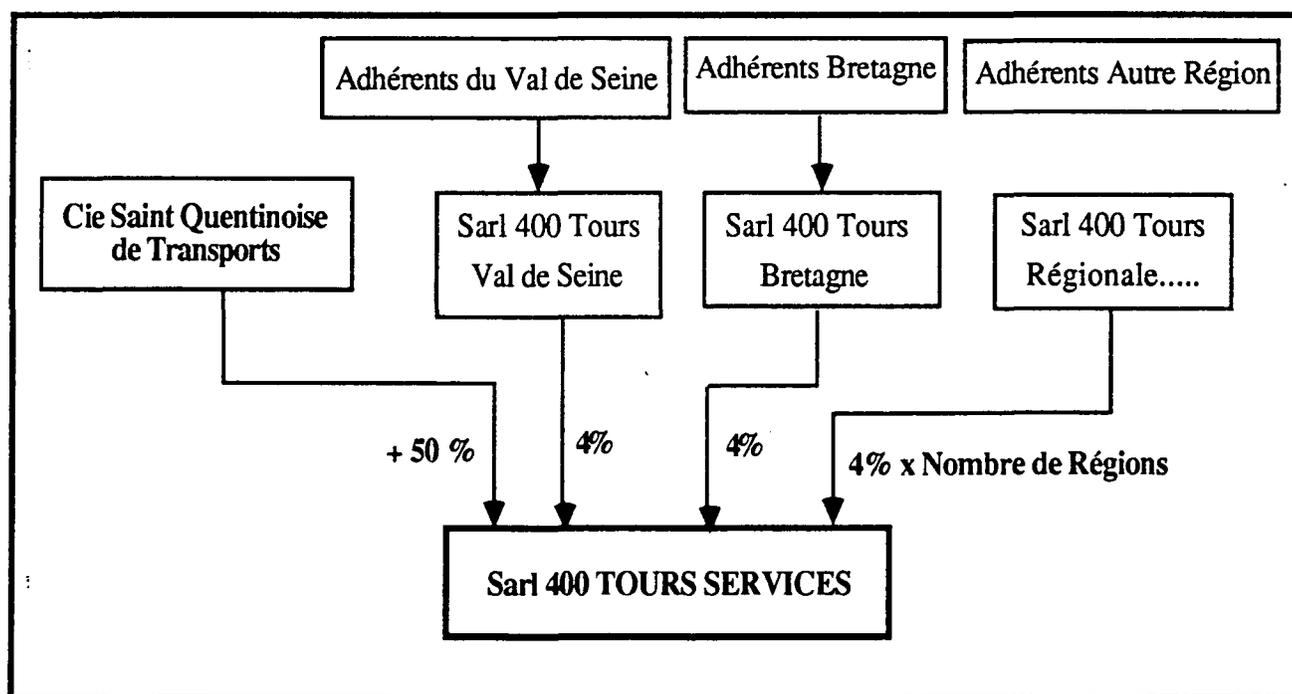
Chaque région devrait rapidement se constituer sous forme de SARL, liée par convention à 400 Tours Services et prendre une participation de l'ordre de 4% dans la "Sarl 400 Tours Services". A ce jour seules quelques Sarl régionales ont été créées.

Les Sarl régionales devront regrouper à chaque fois les adhérents locaux dont le nombre peut varier selon l'importance de la couverture locale qu'ils assurent. (la Lorraine pouvant n'avoir un seul adhérent important comme les "Rapides de Lorraine" et le Val de Loire près de 10 petits transporteurs).

La société initiatrice du regroupement, la Compagnie Saint Quentinnoise de Transports, conserve une position dominante en détenant la majorité du capital de 400 Tours Services. Les dirigeants de la CSQT justifient cette position par la nécessité de maintenir une orientation constante au regroupement et en se prévalant d'une expérience riche en matière de transports occasionnels :

.30% de leur chiffre d'affaires est réalisé dans ce secteur.

.ils fabriquent des produits touristiques au travers 2 de leurs filiales "Starcar" et "Revia Tour".



La structure 400 Tours se trouve à la frontière :

- .d'un Tour Operator
  - .d'une coopérative ou d'un GIE
- dans lesquels un partenaire conserverait une position dominante.

### **Animation :**

Afin d'assurer la collégialité de l'animation et d'accentuer l'implication des adhérents, 400 Tours envisage de constituer une commission nationale regroupant des représentants régionaux chargés respectivement :

- .du choix des produits
- .de la brochure
- .des relations extérieures
- .du développement

.....

Pour articuler ces responsabilités avec la direction du regroupement, 400 Tours Services devrait être transformée en Société Anonyme, dotée d'un conseil d'administration dont seraient membres les représentants régionaux.

### **Organisation du travail :**

#### **1. Elaboration des produits :**

Chaque partenaire offre une prestation ("un produit complet") qu'il a élaboré et qu'il connaît à 400 Tours Services pour l'inclure dans le catalogue commun.

Le partenaire négocie avec les hôteliers, les restaurateurs, les guides locaux.. le type et le prix de leurs prestations qui sont proposés à 400 Tours.

#### **2. Prestation de transports :**

Les prestations de transports sont rémunérées sur une base prédéterminée à l'avance sans tenir compte du remplissage (prix au Km variant selon les destinations). Les autocaristes transporteurs sont désignés en fonction du lieu de départ du voyage.

En cas de remplissage supérieur aux attentes, les boni sont répartis entre les adhérents commercialisateurs au prorata de leurs ventes.

### 3. Rémunérations de 400 Tours Services :

Chaque adhérent paye un droit d'entrée.

De plus, sur chaque vente, 400 Tours opère un prélèvement de 3 à 6% pour son propre compte et de 12,5 à 13% pour le compte de l'agence qui a réalisé la vente.

### 4. Mode de réservation :

La société "400 Tours Services" a mis en place un mode de réservation en temps réel sur télématique, ce qui lui permet de bénéficier d'une connexion directe avec les agences qui commercialisent les produits qu'elle propose.

### Performances :

400 Tours a édité une première brochure à 200 000 exemplaires vendues à un prix de base de 3,50 Frs l'unité.

Le catalogue 400 Tours se trouve distribué dans 280 agences.

Pour sa première année de fonctionnement, 3 500 clients représentant un chiffre d'affaires de l'ordre de 7 à 10 millions de Frs sont passés par le canal du regroupement.

400 Tours Services emploie actuellement 5 personnes :

- 1 Directeur
- son adjoint
- 1 Technicien de voyage
- 1 secrétaire à temps partiel
- 1 comptable à temps partiel

Le point mort de la structure devrait être atteint dès le 6 000 ème client. Cette performance devrait être rapidement réalisée car elle semble modeste au regard des activités de l'autocariste néerlandais "De Jong" qui, au travers 6 points de regroupement draine annuellement 135 000 clients.

**Projet :**

Le regroupement aimerait établir des contacts à l'étranger et en particulier en Europe du Nord. Il envisage dès que la réglementation et les connections télématiques le rendront possible, de faire adhérer des autocaristes belges....

400 Tours devrait à terme drainer de façon exclusive le chiffre d'affaires occasionnels de ses adhérents afin d'accroître son efficacité et permettre à ses membres de faire l'économie des prospections autonomes coûteuses (en particulier au travers l'impression de catalogues spécifiques...)

## PRINCIPAUX MEMBRES de 400 TOURS :

Département	Société	CA
Aisne (02)	Saint Quentinoise de Transports	20 573
Aube (10)	TCAT	*4 214
	Autocars et Voyages de Peretti	3 950
	Cars Gradassi	nc
Calvados (14)	Duclos	11 653
Côtes du Nord (22)	Les Cars Le Vacon	*4 926
Eure (27)	Evasion / Cars Jacquemard	11 920
	Cars Auzoux Claude	nc
Eure et Loire (28)	SCAL (Cars Lesimple)	12 579
Finistère (29)	Cars des Abers - Sa Riou	7 742
Gironde (33)	SERAG Voyages Cars de Bordeaux	12 941
	SNlle Ouest Aquitaine	12 689
Ille et Vilaine (35)	Orain Transports Sa	16 124
Indre et Loire (37)	Voyages Pivoin	nc
Jura (39)	Transarc	5 669
Loire Atlantique (44)	Brounais Voyages	8 271
Maine et Loire (49)	Voyages Bochereau	nc
	Voyages Lefort Sa	9 530
Manche (50)	Isles Tourisme Autocars	nc
	Voyages Liger	2 504
Marne (51)	Fimcar Sarl	*2 572
Mayenne (53)	Cars Bleus	3 828
Morbihan (56)	Cars Rougé	5 613
Moselle (57)	Rapides de Lorraine	92 643
Nord (59)	Cars Cyprien & Fils	3 121
	Chemins de Fer du Cambrésis	25 532
Orne (61)	Cars Lebosse	nc
Rhône (69)	Cars Planche	31 162
Sarthe (72)	Cars Alix	4 947
Haute Savoie (74)	Sarl Voyages J.Fournier	*3 848
Seine Maritime (76)	Cars Perier	25 252
	Sa Cars Adrien	*8 371
Yonne (89)	Cresson Sa	nc

## CARACTERISATION DES SOCIETES ADHERENTES :

### Chiffre d'affaires :

Les sociétés adhérentes sont de tailles diverses, on distingue

.celles dont le chiffre d'affaires dépasse 25 millions de Frs (6 groupes ou sociétés) :

Rapides de Lorraine du groupe Gagneraud.

Groupe Fouquet (CSQT - Fimcar - Cars Cyprien - CST - Voyages Fournier)

Les Cars Planche

Les Cars de Bordeaux, et la Sté Nlle de l'Ouest Aquitain du groupe SERA.

Les Chemins de Fer de Cambrésis

Les Cars Perier

.celles dont le chiffre d'affaires est inférieur à 20 millions de Frs (23 sociétés indépendantes environ; certaines ayant parfois le statut d'entreprise individuelle).

### Nombre de véhicules (estimation) :

