

## HISTORIQUE DU GROUPE TOUAX

Rédigé en novembre 2003 par Alexandre Walewski d'après les procès verbaux des conseils d'administration des sociétés, Société Générale de Touage (SGTR), Touage Investissement, Touax sa, de plusieurs sociétés filiales principales du groupe Touax, et de ses observations sur le terrain pendant plus de 43 années. Alexandre Walewski a bénéficié également de remarques écrites ou orales de plusieurs de ses prédécesseurs ou cadres du groupe.

### 1853

Léon Molinos est l'initiateur et créateur de la première société du groupe, la « Compagnie de Touage de la Basse Seine et de l'Oise » (TBSO). Le mot français «TOUAGE» est un dérivé des mots scandinave et francisque Taorn et Taga voulant dire tirer, haler ; le mot anglais tow a la même origine.

Le décret impérial suivant signé par Napoléon III le 6 avril 1854 permet de réaliser sa constitution :

« Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des français, à tous présents et à venir, salut. Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du Commerce et des travaux publics ; Vu la demande du Sieur Godeaux (Eugène fils, tendant à obtenir l'autorisation d'établir un service de touage sur chaîne noyée dans la Seine et dans l'Oise, entre l'écluse de la Monnaie, sur la Seine et l'écluse de Pontoise, sur l'Oise ; Vu les pièces des enquêtes ouvertes sur cette demande à Paris, Rouen et Compiègne ; Vu l'avis de la Chambre de Commerce de Paris en date du 16 septembre 1853 ; Vu l'avis de la Chambre de Commerce de Rouen du 30 décembre 1853 ; vu la lettre du Préfet de police, en date du 26 décembre 1853 ; vu l'avis du Conseil Général des ponts et chaussées, en date du 16 mars 1854 ; Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art 1<sup>er</sup>. Le Sieur Godeaux (Eugène) fils est autorisé à établir à ses frais, risques et périls, entre l'écluse de la Monnaie, sur la Seine, et l'écluse de Pontoise, sur l'Oise, un service de Touage sur chaîne noyée pour le remorquage des bateaux qui naviguent entre ces deux écluses, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 4 avril 1854 par notre Ministre de l'agriculture, du Commerce, et des travaux publics.

Ce cahier des charges restera annexé au présent décret.

Art 2. Notre Ministre de l'agriculture, du Commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au bulletin des lois. »

Fait au palais des Tuileries, le 6 avril 1854 »

Signé NAPOLEON

### 1854

Préparation du second décret impérial qui sera signé le 14 juillet 1855 et qui autorisera la création de la société anonyme « Compagnie du Touage de la Basse Seine et de l'Oise » (TBSO) qui acquiert le matériel d'Eugène Godeaux. Le Touage à chaîne continue immergée au fond du fleuve est constitué de toueurs équipés de chaudières au charbon créant de la vapeur, qui actionne un moteur à piston, qui actionne lui-même un engrenage autour duquel s'enroule la chaîne qui meut le bateau.

L'énergie du Toueur est efficacement utilisée car il prend appui sur le point fixe que constitue la chaîne continue immergée dans le fleuve.

Les toueurs hâlent de longues files de chalands et péniches qui ravitaillent les centres économiques en charbon, céréales, sucres, betteraves, ciment, sables etc..

Léon Molinos, le fondateur, entre et sort premier de l'école des Arts et manufactures (école centrale) en 1851. Il est l'inventeur et le précurseur des chemins de fer de montagne à adhérence magnétique. Il construit le pont métallique d'Asnières lorsqu'il travaille au chemin de fer de St Germain. Molinos associé à son camarade de l'école centrale Pronnier, invente un nouveau type de chaudière classique dénommée Molinos et Pronnier qui a beaucoup de succès. Ils publient ensemble le premier ouvrage français sur les ponts métalliques et toujours avec Pronnier, Molinos réalise en 1853 son projet de Touage avec chaîne noyée à adhérence mécanique et qui est heureusement complétée en 1884 par l'emploi de l'adhérence magnétique (système Molinos de Bovet) qui apporte une importante amélioration de l'exploitation.

En 1860 Molinos construit le premier funiculaire pour voyageurs en France et à adhérence magnétique, celui de la Croix Rousse à Lyon. Il construit encore simultanément après 1862 deux autres lignes de chemin de fer de type montagne, de Ciudad real à Badajoz et à Pontsericout.

Molinos est le fondateur en 1881, avec la maison Mirabaud et Cie, de la Sté française d'Etudes d'entreprises SFEE, sur laquelle il s'appuie beaucoup ainsi que d'une dizaine de sociétés dont plusieurs ont encore une suite et dans lesquelles il ne prend toujours qu'une petite participation financière. Il est également l'ancêtre de la famille Colonna Walewski (dirigeante actuelle du groupe Touax, à la cinquième génération).

### 1855

Texte du décret impérial autorisant la création de la TBSO :

NAPOLEON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics ;

Vu les articles 24 et 37, 40 et 45, du code de commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu :

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Compagnie de Touage et de la Basse Seine et de l'Oise est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 4 juillet 1855 devant Maître Bazin et son collègue , notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Article 2. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non exécution des statuts approuvés sans préjudice des droits des tiers

Article 3. La Société sera tenue de remettre tous les 6 mois un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics à la Chambre de commerce, et au greffe du Tribunal de commerce de Paris.

Article 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Bulletin des lois inséré au Moniteur et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré avec l'acte de société au greffe du Tribunal de commerce de la Seine.

Fait au Palais des Tuileries le 14 Juillet 1855

Signé : NAPOLEON

Par l'Empereur

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Agriculture du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher

Pour ampliation : Le secrétaire général , signé : Boureuille

Construction des trois premiers toueurs à Hull en Angleterre, Malakoff – Napoléon – Seine

1856 - Construction à Hull du toueur Oise

1857 - Construction à Hull des toueurs Crimée, Monitor, Charleroi. Tous ces toueurs ont un équipage de 7 hommes et une machine à vapeur de 100 CV.

1882

A Rouen les frères Frédéric et Gustave Williams, fondateurs de la société de Touage et de Remorquage sur la Seine et sur l'Oise (TRSO), louent et achètent les premiers remorqueurs guêpe. A cette époque les guêpes 1 à 10 de 75 chevaux sont commandées aux chantiers de Nantes et destinées au service de l'Oise.

1884

Quatre Guêpes fonctionnent sur la Seine.

1885

La TRSO qui exploite le service de Touage de Conflans à Paris fait construire 4 toueurs magnétiques à hélice : Arago, Ampère, Paris et Conflans.

1895

La TBSO et la TRSO fusionnent leurs exploitations.

1898

Constitution de la « Société Générale de Touage et de Remorquage » (SGTR) par fusion de la « Compagnie du Touage de la Basse Seine et de l'Oise » et de la « Société de Touage et de Remorquage de l'Oise » (TBSO et TRSO).

Le premier conseil d'administration de la SGTR est composé de Messieurs Molinos, de Bovet, Chandora, Guitton, Meyer, F Williams. Léon Molinos, Président de la Compagnie des forges et aciéries de Marine Homécourt (un des premiers groupes de la sidérurgie française) est de nouveau élu président.

Le conseil nomme administrateurs délégués F. Williams et A de Bovet. Mr G. Williams est nommé directeur,

Mr Lavaud centralien, ingénieur en chef et Mr Avril ingénieur.

Le tour de table financier est composé des familles Molinos, Hottinguer, de Bovet, Chandora, Guitton (Famille d'armateurs à Nantes) Meyer Borel et Williams. Les trois banques principales seront Mirabaud, Meyer Borel et Crédit Lyonnais.

La société installe son siège social et ses bureaux au 19 rue d'Athènes à Paris 9<sup>ème</sup> et achète un terrain à Andresy au confluent de la Seine et de l'Oise pour y installer des bureaux et ateliers.

La société exploite des toueurs et remorqueurs à hélice tous mus à la vapeur sur la Seine et l'Oise. Le remorqueur courant coûte 50 000 Frs à construire. La société consomme 30 000T à 40 000 T de charbon annuellement.

Les gros toueurs tractent de 10 à 20 bateaux à la vitesse de 3,5 Km heure. Les remorqueurs tractent de 2 à 10 bateaux suivant le courant d'eau.

Les tonnages à tracter sont en augmentation. En 1898 la SGTR tracte sur la Seine 7.152 bateaux (4384 par toueur et 2768 par remorqueur) sur un total en Seine de 9586 bateaux, soit 74,6% du trafic.

La SGTR tracte sur l'Oise 13 286 bateaux sur un total de 19691 soit 67,47%.

Le chiffre d'affaire de l'exercice 1898 atteint 2.030.680 frs et le bénéfice net 593 618 francs.

#### 1899

La SGTR possède 37 guêpes.

#### 1900

Le bénéfice de l'exercice atteint 600 000 frs malgré une forte augmentation du prix du charbon.

#### 1902

Mr André Colonna Walewski, gendre de Monsieur Léon Molinos Président de la SGTR est élu administrateur. Il est d'origine militaire de carrière, sorti officier de l'école d'infanterie de St Maixent.

#### 1904

La concurrence qui existait sur le remorquage avec « la compagnie du Touage de Conflans à la Mer » et « la société des Remorquages Fluviaux » augmente avec la reprise du matériel de ces deux sociétés par la Compagnie de navigation HPLM qui crée la société «Les remorqueurs ».

Pour contrer cette concurrence un contrat est étudié avec la maison de transport Sénécaux, Patin et Delquigny.

#### 1905

Une convention est passée entre notre société , la « Seine » « l'Union Normande » et Messieurs Sénécaux, Patin et Delquigny dans le but d'organiser les transports sur la Seine entre Rouen et Paris et de régulariser les conditions de remorquage sur ce même parcours.

La maison Sénécaux manquant de moyens de transports demande à la SGTR de lui faire un prêt de 300 000 frs afin de tenir leurs engagements de transports et d'acheter des bateaux. La

SGTR consent à un prêt de 100 000 frs avec 4% d'intérêt qui permet à la maison Sénécaux d'acquérir 17 bateaux et de porter la flotte à 80 unités.

Mais ce nombre est insuffisant et il faut envisager la nécessité de porter cette flotte prochainement à 150 bateaux pour être à la hauteur des besoins de transports de la Seine.

La SGTR fait une convention de prêt d'un maximum de 300 000 frs pour acheter ces bateaux qui seront ensuite destinés à être revendus à tempérament à des marinières qui en payeront le prix au moyen de locations passées avec le service des transports.

La SGTR passe un accord avec la Cie Française « Les remorqueurs » en vue d'une entente relative aux services de remorquage des deux sociétés.

### 1906

Le conseil décide la construction de 15 chalands en bois portant 550 T au prix de 21 000 frs l'unité avec option supplémentaire de 15 au même prix et qui seront loués à Messieurs Sénécaux Patin et Delquigny. La SGTR possède 50 guêpes et obtient la cotation officielle de ses 40000 actions de 100frs et 9000 parts de fondateur au parquet des agents de change de la Bourse de Paris. Une émission d'obligations est lancée pour suivre les besoins de transport de la maison Sénécaux.

### 1907

Création d'une société concurrente de remorquage « La Pénichienne » créée par un Sieur Chavonin avec laquelle la société a dû plusieurs fois faire des procès pour injures et diffamation. Elle exploite 5 remorqueurs loués à un belge. La SGTR commande 6 chalands en bois de 350 T et deux remorqueurs dont les moteurs à vapeur seront construits dans les ateliers de la SGTR à Creil et lance la construction des 10 premiers chalands de 500 T en acier rivé. Une nouvelle émission d'obligations est lancée de 1 000 000 frs.

### 1908

Une participation commerciale pour l'exploitation en commun de leurs matériels de transport est signée entre la SGTR et Messieurs Sénécaux, Patin et Delquigny. Suivant cette convention la SGTR doit mettre à la disposition de la participation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1909 un matériel de chalands d'une capacité globale de 24000 T. Ce matériel se composerait de :

20 chalands en bois de 300 T = 6000 Tonnes

15 chalands en bois de 500 T = 7500 Tonnes

10 chalands en acier de 500 T = 5000 T

8 chalands en acier de 700 T = 5600 T

Total : 24100 Tonnes

Une grande partie de ce matériel est déjà livré ou en commande et il reste les 8 derniers chalands de 700 Tonnes en acier que le conseil décide de commander aux chantiers Rousseau à Rouen au prix de 36000 l'unité.

La société gagne son procès instruit pour diffamation contre la société Chavonin et le Groupement Général de la Batellerie qui doivent lui payer dix mille francs de dommages et intérêts avec insertion de l'arrêt dans 3 journaux.

Mr Albert Mirabaud donnant sa démission, son fils Jacques est coopté par le conseil d'administration.

Mr le Président Léon Molinos s'inquiète de la diminution constatée dans le trafic de l'Oise ; les contrats de signataires avec les marinières leur assurant la traction par les guêpes n'ont cessé de diminuer depuis 1904 époque où ils atteignaient 7010, pour descendre fin 1907 à 5111.

Décès de Monsieur de Bovet administrateur délégué de la société depuis sa création en 1898. Messieurs, Frédéric Williams administrateur délégué, Gustave Williams directeur, Charles Lavaud sous directeur, sont nommés représentants de la société auprès du Conseil de gérance de la participation avec Mrs Sénécaux, Patin et Delguigny qui entrera en application le 1<sup>er</sup> janvier 1909.

### 1909

Un contrat est passé entre la SGTR et les principales maisons d'affrètement du nord et du Pas de Calais dans le but de combattre la concurrence que subissent les services de l'Oise, concurrence dont l'effet est de détourner la clientèle de la société. L'objectif est d'obtenir d'elles, moyennant rémunération, qu'elles consentent un droit de préférence pour l'affrètement de leurs bateaux, aux marinières signataires de contrats de traction avec la SGTR.

Chaque année les services ont à souffrir plusieurs semaines soit, des hautes eaux, étiage, brouillards ou glaces. Une charrue à glace adaptée à l'avant d'un remorqueur est construite sur les plans de Monsieur Lavaud dans les ateliers de la société.

Le capital de la participation Sénécaux, Patin Delguigny est fixé d'un commun accord à 250 000 frs, dont 150 000 à fournir par la SGTR, et 100000 frs par Messieurs Sénécaux, Patin et Delguigny.

### 1910

Des crues exceptionnelles en importance bloquent de Novembre à mars la circulation des bateaux. A cette occasion la SGTR consent des avances gratuites aux marinières signataires de la société ou qui consentiraient à le devenir.

Une ouverture de crédits de 60 000frs est consentie pour une durée de 5 années à Messieurs Vahé, Delegrange, de Douai, pour une durée de cinq années.

Les comptes de l'exercice 1909 font ressortir les bénéfices suivants :

Exploitation :	Touage :	126 055,98
	Remorquage	518 507,39
Location du matériel		19 414,55
Service du canal latéral à l'Oise		11 611,80
Bénéfices des ateliers		14 483,26
Intérêts des escomptes		35 335,179
Participation sur transport		311 943,84
	Total :	1 037 352,61 Frs

Dont il faut déduire :

Frais généraux d'exploitation	103 438,98
Frais généraux d'administration	91 598,89
Conseil d'administration et délégation	38 000,00

Intérêt aux obligations	95 745,00
Assurances accident	25 434,05
Secours et gratifications (provision)	54 630,85
Total :	408 867,77frs

bénéfices net de l'exercice 1909	628 484, 84 frs
Ceux-ci sont répartis de la manière suivante :	
à la réserve légale :	31 424, 24 Frs
Aux actions intérêts à 5% /	200.000 Frs
A la réserve extraordinaire :	308 171, 17 Frs

Sur l'excédent :	
10% au Conseil d'administration	8 888,94 Frs
45% aux actions	40 000 Frs
45% aux parts des fondateurs	40 000 Frs

Somme égale aux bénéfices de l'exercice 1909 : 628 484, 85 Frs

Une nouvelle commande de 10 chalands de 700 T, en acier aux formes affinées, qui ont fait leur preuve de grande économie à la traction, est lancée pour être donnés en location à la participation Sénécaux, Patin, et Delquigny. La commande est passée aux chantiers Rousseau pour le prix de 34 000 Frs l'unité.

Une autre commande de 20 chalands de 380 tonnes est passée à raison de 12 par la SGTR et 8 par Sénécaux, Patin Delquigny.

### 1911

Le matériel actuel de la société en navigation se compose de :

20 petits chalands en bois de 370 T	7400 T
15 grands chalands en bois de 550 T	8250 T
10 chalands en acier de 550 T	5500 T
14 chalands en acier de 700 T	9800 T
Total :	30 950 T

Les commandes en cours pour sortie avant octobre 1912 :

10 chalands en acier de 700 T	7000 T
12 petits chalands en bois de 370 T	4440 T
Le tonnage global sera en octobre 1912	49 390 T

Le Comte André Walewski fondateur en 1903, avec la maison Mirabaud et Cie, de la société des automobiles de place G7 (plus grande société de taxi au monde) et qui deviendra Président de la société française des carburants et vice-Président des Forges et Aciéries de Marine Homécourt (Sidérurgie et mécanique), suite au décès de Frédéric Williams prend la direction générale de l'entreprise. La concurrence est forte avec les sociétés « les remorqueurs » et « les bateaux parisiens ».

Une série supplémentaire de 10 chalands en fer de 700 T est lancée.

### 1912

Démission de Monsieur Léon Molinos. Mr Lafargue est élu président et Mr Meyer Borel Vice Président.

### 1913

La société Sénécaux, Patin Delquigny (SPD) dans laquelle la SGTR avait une participation devient la société anonyme « Société Générale de Transports » (SGT) dans laquelle la SGTR détient la majorité.

### 1914

Guerre franco-Allemande jusqu'en 1918

Décès de Léon Molinos fondateur de la TBSO et de la SGTR

Une grande partie des membres du Conseil sont aux armées, Mr Lafargue est réélu Président et des pouvoirs accrus sont donnés à Monsieur Gustave Williams directeur.

Construction de 20 chalands affinés, répartis par moitié entre la SGTR et la SGT ; ces bateaux sont nettement plus rentables à tracter que les péniches à formes plus arrondies et beaucoup moins porteuses.

Le trafic sur la Seine est extrêmement actif tandis que celui sur l'Oise est totalement interrompu par suite de la guerre.

Réquisition d'une partie des 54 remorqueurs guêpes par le gouvernement français.

### 1917

Grandes difficultés en pleine guerre pour l'approvisionnement en briquettes destinées aux toueurs et remorqueurs à vapeur. Les trafics sont interrompus plusieurs fois par manque de combustible.

### 1918

Décès de Monsieur Lafargue, Monsieur Meyer Borel est nommé président. Monsieur André Walewski après avoir passé 4 ans ½ de service aux armées, été blessé et promu chevalier de la légion d'honneur à titre militaire, réintègre son poste d'administrateur et sa fonction d'administrateur délégué de la SGTR.

Monsieur Eugène Mirabaud est appelé à succéder à son frère Jacques Mirabaud décédé des suites de blessures de guerre ; la maison Mirabaud et Cie ayant d'importants intérêts dans l'affaire. Monsieur Vandeveld, Directeur de la compagnie française des automobiles de place G7, grâce à ses connaissances techniques et son expérience acquise aux USA est nommé également administrateur.

Les prix des briquettes de charbon et les salaires ont beaucoup augmenté durant la guerre.

La société consomme 30 000 T de briquettes par an. Les salaires sont augmentés constamment mais les prix du remorquage sont fixés par l'administration souvent en retard sur les hausses des coûts.

Les ouvriers de l'atelier de St Denis font grève pendant près d'un mois suite à des revendications de salaires non accordées. Monsieur Maurice Sénécaux est nommé adjoint de Monsieur Williams pour l'exploitation.

Un délai de congé de 8 jours annuels est attribué au personnel. La durée du travail journalier est fixée de 9 à 11 heures suivant les saisons. La société verse un capital ou une rente à certains de ses vieux serviteurs contraints par l'âge ou la maladie à prendre leur retraite.

Des dommages de guerre sont réclamés. La société a perdu 2 toueurs et un remorqueur. Des grèves générales de la batellerie ont lieu.

1919 – le moteur diesel devient plus compétitif que le moteur au charbon.

1920 - La concurrence du chemin de fer est importante sur la relation Rouen Paris.

1921

La baisse des tonnages à transporter est très forte, la société licencie de nombreux hommes d'équipage et rétrograde dans leur emploi et leur paye les plus jeunes capitaines. La société réduit les conditions du matériel qu'elle donne en location à la SGT.

1922

La SGTR achète huit remorqueurs diesel Sulzer de 420 CV à l'office National de la navigation (ONN) pour un total de 3 360 000 Frs et sous la direction d'André Walewski seront aussi rachetées en quelques années plusieurs sociétés clientes importantes qui possèdent les chalands et péniches tractés par les remorqueurs guêpes ; La compagnie de transport par Eaux (CITE), Delegrange et Messenger, les bateaux Fournier, la Société Générale de Transports (SGT), la société maritime de charbonnage (SMC), la compagnie de Matériels et de Transports par Eaux (CMTE) (42% du capital en 1950 etc..

Toutes ces sociétés possèdent plusieurs dizaines de bateaux tractés, construits d'abord en bois puis au début de 1900 en acier rivé. Des familles très connues en navigation fluviale, Flechet, Sénécaux, De Baillencourt, et d'autres gèrent ces flottes pendant plusieurs décennies qui totalisent plus de 500 unités, chalands de 500 T à 1000 T, péniches de 250 T à 400 T, flûtes, gabares etc.. Tous ces bateaux possèdent des équipages de deux à quatre personnes logeant à bord.

1925

Création avec plusieurs armements de la compagnie de gérance et d'armement fluvial (CGAF). La présidence est tournante, et Alexandre Walewski en sera le dernier président de 1966 à 1969, date de la dissolution à la demande de la Sanara. La Société est chargée de réguler l'emploi de la quasi-totalité des chalands de Seine avec mise au chômage des bateaux quand nécessaire, suivant un ratio proportionnel à la flotte de chaque armement.

1926

La SGTR loue 90 chalands à la SGT.

1928

Le Conseil de la SGTR lance l'étude et la construction d'une dizaine de péniches motorisées par moteur diesel (automoteurs). Plusieurs remorqueurs sont donnés en location.

1929

Le manque de personnel se fait sentir pour armer des remorqueurs, des prêts sont fait à plusieurs membres du personnel pour tenter de les fidéliser.

La crise économique initiée aux USA touchera durement la France, vers les années 1931 à 1939. Du matériel est arrêté, la location de chalands sauvera le groupe pendant plusieurs années. Les premiers chalands et péniches motorisées par de petits moteurs diesel (40 à 70 CV) apparaissent.

Commande de 15 chalands en fer et de 10 péniches en fer.

#### 1930

Mr Antoine Walewski diplômé de l'école supérieure d'électricité est nommé secrétaire du Conseil.

#### 1931

Fin de la concession du touage. La chaîne du Touage est retirée du fond de la Seine et vendue. Monsieur Charles de Bailliencourt représentant les mines de Lens (charbon) actionnaire et client est nommé administrateur de la SGTR.

#### 1932

La crise économique importante durant, les salaires du personnel de la société sont diminués, des chalands sont désarmés, et une taxe sur le gasoil est instituée très pénalisante pour l'exploitation, tandis que des baisses sur le remorquage sont consenties.

Les tonnages à remorquer se réduisent et la concurrence des péniches motorisées (automoteurs) et des camions au gasoil se renforce. La navigation des bateaux étrangers est limitée par décrets.

#### 1933

Le Comte André Walewski est nommé président de la SGTR, après le décès de Mr Meyer Borel, Président depuis 1918 (Banque Meyer Borel). Mr Patin est nommé vice-Président. Fusion de « l'Essor Fluvial » avec les « bateaux Fournier ». Le coupon annuel de la SGTR est fortement baissé.

#### 1934

Nouvelle réduction des appointements de tout le personnel.

#### 1935

Décès de Monsieur Patin, vice-Président, qui est remplacé par Mr Sénécaux, Directeur adjoint, au poste d'administrateur. Ce dernier sera nommé Vice Président quelques mois plus tard.

Reprise de la flotte d'environ 200 bateaux de Poliet et Chausson, et création de la Compagnie Internationale de Transport par eau (CITE), en association avec la Sté Poliet et Chausson et Fléchet frères. Conversion d'un chaland en citerne à produits pétroliers qui sera exploitée par la SGT.

#### 1936

Forte augmentation des charges de la société : augmentation des salaires de 15%, congés payés, semaine de 40 heures.

### 1937

Nomination de Mr Antoine Walewski au poste d'administrateur de la SGTR. Du fait de l'application de la loi des 40 heures les rotations du matériel sont près du double de ce qu'elles étaient auparavant.

### 1939-1945

En 1940, la SGTR et ses filiales ont cinq cent cinquante bateaux en exploitation.

La seconde guerre mondiale crée de fortes perturbations avec l'augmentation ou la diminution de certains trafics, mais 26 remorqueurs sont détruits dont la plupart avaient été réquisitionnés par les troupes d'occupation allemandes.

En 1939 Mr Lamy est nommé directeur Général adjoint, et en 1940 Mr Charles Lavaud, Directeur Général, meurt après 44 ans de service dans la société.

Le fuel est limité et plusieurs remorqueurs à vapeur sont remis en service. Les bombardements alliés détruisent les écluses et rendent la navigation difficile.

Plusieurs équipages de bateaux sont tués ou blessés par mitraillage.

Les nombreux chantiers d'entretien du matériel du groupe, Andrésy, Joinville, Creil, Maurecourt, Pont de l'Arche, Thourotte, Marseille les Aubigny, etc... sont endommagés ou détruits. La plupart des bateaux coulés sont renfloués et réparés en quelques années dans les chantiers du groupe qui sont remis en état et emploient plusieurs centaines de personnes.

Dès la fin de la guerre, les péniches sont construites en acier soudé et non plus en rivé, présentant une étanchéité meilleure.

### 1950

Les derniers bateaux en bois sont vendus. La société touche pour dommages de guerre plusieurs péniches de 38,50 M x 5,50 M en acier soudé pouvant transporter 400 T au lieu des péniches classiques de 38 M x 5 ne transportant que 300 à 350 T. Les remorqueurs de la SGTR tractent de 30 à 40% de toutes les marchandises sur la Seine et l'Oise.

### 1952

Mr Serge Beaucamps est élu au Conseil de la Compagnie de Matériel et de Transport par Eau (CMTE) à la suite de Emile son grand père, co-fondateur de la CMTE, et Henry Beaucamps son père décédé. Il deviendra administrateur de Touax en 1986 suite à la dernière fusion de TAF à cette date.

### 1954

Le Comte André Walewski décède à 84 ans après 42 ans d'éminents services à la SGTR. Son fils Antoine Walewski ingénieur, administrateur de Marine Homécourt (3<sup>ème</sup> génération dans le groupe sidérurgique), et président de filiales du même groupe est nommé président de la SGTR par le conseil d'administration. Mr Emile Lamy est directeur Général et salarié de la SGTR depuis 1927. Mr Charles de Baillencourt administrateur depuis 1931 de la SGTR donne sa démission pour raison de santé.

### 1955

Les premiers wagons trémies du groupe sont commandés et seront exploités par la SGW et la compagnie européenne de transports (CET). Les wagons deviennent vite plus rentables que le remorquage en déclin, victime du nombre croissant des automoteurs (péniches ou chalands motorisés). Poursuite de la vente de toutes les guêpes au charbon actionnées par un moteur à vapeur.

Décès de Monsieur Van de Velde, ancien directeur des Automobiles de Place G7 et administrateur de la SGTR pendant 36 ans.

A la suite de l'escroquerie de Maurice Edmond Sénécaux (fils Sénécaux) celui-ci donne sa démission. La filiale SGT, dépose son bilan et bénéficie de la liquidation judiciaire.

### 1956

La motorisation des meilleurs bateaux tractés va prendre de l'ampleur, ceux-ci deviendront des automoteurs autonomes pouvant parfois pousser un autre bateau et seront équipés de moteurs Deutz, Renault, Berliet, Bolinder's, Volvo. Ces motorisations s'effectueront dans trois chantiers du groupe : Thourotte, Marseilles les Aubigny, Pont de l'Arche.

### 1960

Arrivée dans le groupe du Comte Alexandre Walewski de formation commerciale (Université de Cambridge – EDC) et technique (école militaire du matériel auto-char de Bourges, service de 27 mois dans le service du matériel des Armées) et stage dans les ateliers d'entretien de la G7. Le groupe transporte plus de 30% des tonnages de charbon transportés par voie d'eau en France.

La SGTR équipe deux micros centrales électriques : la Grènerie et Saint Saury dans le sud ouest de la France.

Acquisition de la société des Transports Dameron, qui exploite dix camions gros porteurs à Grand Quevilly près de Rouen, et qui prendra une certaine ampleur avec l'implantation de plusieurs bases en France, et atteindra 139 immatriculations (bennes, gaz, citernes).

Fort déclin de l'activité remorquage sur la Seine et l'Oise survenu en cinq ans, suite à la motorisation de nombreuses péniches appartenant à des artisans, et de quelques chalands, et du manque chronique de personnel employé par les sociétés.

Le groupe a en propriété soixante automoteurs et 150 péniches et chalands tractés.

Vente à la compagnie Générale de Traction sur les voies Navigables (CGTVN) de sept remorqueurs Guêpe, sur 26 à moteur diesel, et abandon de toute activité de remorquage sur l'Oise. Huit remorqueurs seulement restent en service à la SGTR.

### 1962

Importante sécheresse pendant les mois d'été et hiver très rigoureux dès décembre.

### 1963

De nombreux bateaux ont été bloqués par les glaces, de décembre 1962 au 15 mars 1963. Constitution d'une société de tourisme fluvial « société de Tourisme Nautique » (location de petits voiliers). La technique du poussage des bateaux, d'origine américaine du nord, est arrivée en France par l'intermédiaire des flottes sablières (CSS et Morillon Corvol) sur la Seine. La SGTR transforme, des remorqueurs en pousseurs, (technique qui demande moins de

personnel à bord des pousseurs et plus aucun sur les barges poussées), et des péniches et chalands en barges poussées.

Le manque d'équipage professionnel est important ; Ces personnes ne se recrutent plus que parmi les familles de marinières vivant à bord d'une unité et dont les enfants veulent bien poursuivre cette activité.

Les marinières quand ils le peuvent préfèrent être à leur compte, être propriétaire d'une péniche ou d'un chaland motorisé, s'inscrire en tant qu'artisans au bureau de tour qui leur assure sans recherche commerciale un minimum de revenus annuels.

#### 1964

Une société de poussage la CGPVN est créée avec plusieurs armements fluviaux qui a pour but essentiel d'alimenter en charbon les centrales d'électricité de France (EDF). Le groupe prend 14% du capital et en deviendra pendant 17 ans d'exploitation le fournisseur le plus important en barges de 2500 tonnes avec dix barges. L'exploitation de l'association EDF II créée le 15 juillet 1966 prendra fin le 31 décembre 1986, après l'arrêt des approvisionnements de charbon pour les centrales de Porcheville et de Vitry.

Alexandre Walewski fusionne les principales sociétés de transport fluvial du groupe qui génèrent un faible cash flow inférieur aux taxes nombreuses imputées à cette activité et gèrent encore plus de 200 bateaux et 600 personnes, la Société générale de Transport (SGT), la Compagnie Internationale de Transport par Eau (CITE), la Compagnie de Matériel de Transport par Eau (CMTE) en une entité, la société de Transports Fluviaux (TAF). Alexandre Walewski (Président) et Antoine de Bailliencourt (Directeur Général) s'emploient immédiatement à vendre des péniches et chalands anciens, à construire en remplacement une flotte entièrement neuve de barges et pousseurs de grand gabarit qui permettent d'alimenter les importants contrats de transport industriel traités concurremment en France.

Ces contrats industriels de durée de plusieurs années remplacent progressivement les transports spot des bateaux classiques, contractés au tour de bourse très préjudiciable, et donneront avec les wagons loués une forte impulsion au groupe.

Les péniches et chalands qui ne seront pas revendus seront équipés de moteur diesel performant et pourront naviguer en autonomie poussant parfois un autre bateau jusqu'à ce qu'ils soient à leur tour revendus quelques années plus tard à des artisans marinières qui les payeront en général à crédit, étalé sur plusieurs années.

Alexandre Walewski restructure les nombreuses agences d'affrètement fluvial en France et licencie plusieurs centaines de marinières et agents devenus sans emploi.

La TAF qui prendra un certain essor avec le poussage de barges et la location de barges à grand gabarit, qui remplaceront la flotte classique, permettra de sauver la branche fluviale du groupe.

#### 1965

Arrivée du Comte Florian Walewski (HEC-INSEAD), fils du Président au Conseil d'Administration de la SGTR.

Il est décidé de lancer la construction de la barge TAF 103, la première d'une série de dix barges grand gabarit (2500 tonnes), qui sera mise en exploitation au transport de charbon à la CGPVN en 1967.

1966

Mr Alexandre Walewski au titre de Directeur Adjoint de Mr Emile Lamy, reçoit tous les pouvoirs concernant la correspondance et les documents bancaires et est nommé administrateur de la SGTR.

1968

Mr Emile Lamy cesse ses fonctions de Directeur Général de la SGTR où il est resté en activité pendant 41 ans dont 28 années au poste de Directeur Général.

Florian Walewski devient Directeur Général de la SGTR.

La SGTR ne garde qu'un seul remorqueur après la vente de neuf unités.

Alexandre Walewski est membre du Conseil National de la Navigation et membre titulaire de la Commission Consultative relative aux affaires sociales de la navigation fluviale à Bruxelles. En France, il participe à la mise sur pied de la convention collective de la navigation fluviale.

1969

Florian Walewski demande au Conseil de s'intéresser au tourisme fluvial.

1970

Prise de participation minoritaire dans les sociétés de location de wagons CET, SATI.

1971

Des grands travaux avec la mise au grand gabarit (4.000 T) de la Seine, Dunkerque-Valenciennes, Moselle, Rhône, ont été entrepris sur les voies d'eau, mais sans esprit de continuité de la part des différents gouvernements de la République. Les bassins ne sont pas reliés entre eux pour la navigation par poussage grand gabarit et restent de ce fait marginaux au plan international. Le réseau Freycinet sur lequel naviguent les automoteurs de 38,5 m est entretenu, mais ces derniers perdent des tonnages au profit du camion et du wagon à grande capacité et déchargement automatique.

1972

Création de Navidor (Tourisme nautique) et Bazerque (Catering de manifestations extérieures). Première crise du pétrole qui sera suivie de plusieurs autres (forte augmentation des prix, rationnement).

1973

Création de Quiztour (tourisme fluvial) et exploitation du Lazy Dolphin (automoteur équipé de plusieurs cabines à couchettes pour plusieurs dizaines de passagers).

Cession d'une partie du portefeuille de titres boursiers de la SGTR qui avait été constitué en réserve depuis de nombreuses années.

Création de la société « Ostra » (camion, entreposage), filiale du groupe anglais TDG dans laquelle Touage prend 17%, et qui sera dirigée par Florian Walewski.

Création de « Naviloire » et « Navisomme » (Tourisme nautique).

Antoine et Alexandre Walewski font part de leur inquiétude de voir de nombreuses créations d'entreprises dans le domaine du tourisme fluvial avant d'en constater un premier retour financier.

Florian Walewski quitte son poste de Président des Transports Dameron (location de camions). Alexandre est élu par le Conseil pour prendre sa suite.

La filiale Transports et Affrètements Fluviaux (TAF), issue du regroupement des filiales fluviales, avec la location de longue durée de 13 barges à grand gabarit, et de 80 wagons, fait ressortir un cash flow satisfaisant.

Une prise de participation minoritaire est prise dans la société de location de wagons Bonnaud à Marseille, et la société Malfroid en Belgique, active dans les transports routiers.

La société Navidor laisse des pertes importantes. Choix stratégique d'Alexandre Walewski qui sera suivi ultérieurement par les deux conseils d'administration, d'étudier la fusion de la SGTR et de la TAF, et de se recentrer sur les deux activités de location de longue durée, wagons, et barges qui demandent des capitaux importants.

Premier investissement en baraques en bois, gérées par Allomat destinées à la location.

#### 1974

**Crise** des carburants qui pénalise notre société de location de camions Dameron après la guerre entre les pays arabes et Israël.

Les prêts bancaires sont fortement contingentés.

La société des Transports Dameron absorbe la société Calland à Gisors (camions).

Le Conseil devant les pertes importantes des sociétés de tourisme nautique, décide de chercher à vendre ses participations dans ces affaires.

Le parc de 272 wagons donne des résultats satisfaisants.

La société Bazerque procurant des pertes importantes, le Conseil décide de s'en séparer.

#### 1975

Alexandre Walewski procède à la fusion de trois sociétés de Navigation fluviale et services (grutage et stockage), filiales du groupe : société des Bateaux Fournier, Société Générale de Manutention et de Transport (SGMT) et Société Maritime de Charbonnage (SMC). La société prend le nom de SGMT et est présidée par Antoine de Baillencourt qui est aussi Directeur Général de la société Transports et Affrètements Fluviaux (TAF).

Le Ministère des Transports par le biais de l'Office National de la Navigation (ONN) impose une tutelle administrative totale et coûteuse à la profession fluviale, car, en plus de l'obligation du bureau de Tour pour les bateaux classiques (de 150 à 1.200 tonnes), avec tarification des frets imposés, il contingente fortement la cale des barges de grand gabarit Seine (de 2000 à 2500 tonnes), mais en régleme également l'accès aux contrats commerciaux. L'ONN institue des commissions interventionnistes et répartitionnistes où figurent des syndicats bateliers et patronaux.

Du 6 octobre au 12 novembre 1975 a lieu une grève dure du personnel des bases de Petit Quevilly et Vernon de la société des Transports Dameron (camions) consécutive en partie au manque de souplesse du Directeur Général Monsieur Vallée (qui sera licencié en 1977 pour perception de commissions personnelles sur commandes de camions neufs). Au cours de cette grève, Alexandre Walewski Président de Dameron intervient pour calmer les esprits, et se fait séquestrer par le personnel chauffeurs.

Le conteneur maritime apparaît au sein du groupe avec l'achat de matériels gérés par Eurotainer.

Le groupe cherche à se désengager des microcentrales de production d'énergie électrique de Saint Saury et de la Grainerie sur la Cère ; L'équipement de microcentrales sur les rivières (seules autorisées par l'administration à cause du monopole d'état de Electricité de France – EDF) ne présentant pas un caractère industriel suffisamment récurrent en installations nouvelles.

#### 1976

Monsieur Serre, Directeur de la TAF, conçoit et met au point un système d'assèchement des grandes barges TAF, qui sera très utilisé dans les transports d'agrégats.

Premiers investissements en modules Ergé gérés par SLM.

Premiers investissements en conteneurs maritimes 20' dry gérés par la société californienne TOL.

La TAF construit la barge TAF 50 Roro-lolo à colis lourds qui transportera sur le Rhône pendant de nombreuses années tous les réacteurs et cuves atomiques pour EDF et les turbines pour Alstom.

#### 1977

Le 28 avril 1977 Alexandre Walewski est nommé par le Conseil d'administration président de la SGTR (holding du groupe) en remplacement de son père Antoine Walewski atteint par la limite d'âge de 73 ans, Florian Walewski reste Directeur et Emile Lamy vice-Président.

L'orientation stratégique du groupe est clairement définie de se recentrer sur quatre activités industrielles, (à fort potentiel d'investissements répétitifs, avec des matériels standardisés, basées sur des contrats de durée : location de barges industrielles à grand gabarit pour marchandises sèches, wagons (trémies, pulvérulents et citernes), conteneurs (dry, open top, frigorifiques, citernes), constructions modulaires (à essieu ou unitaires). Ces matériels sont gérés par nos sociétés de gestion ou des sociétés extérieures mises en concurrence.

En 1977 les parcs du groupe donnés en location sont encore modestes : 245 wagons, 17 barges de 2800 tonnes, 427 conteneurs, 125 baraques en bois.

Le groupe emploie une centaine d'ouvriers, employés et cadres. l'endettement net est inexistant.

En 1977, le cash flow du groupe dépasse 9.360.100 Francs contre 1.780.356 Francs en 1967. Mais pendant cette période, l'inflation du coût d'achat de nos matériels a été d'environ 300%.

#### 1978

Création de la Société d'Investissement de Matériels à Genève (SIM) (Gestion de matériels appartenant à des tiers).

#### 1979

La dernière opération de participation à la construction d'immeubles en région parisienne se termine avec la rue Mouffetard. L'activité s'est avérée insuffisamment rentable et régulière pour être poursuivie.

Il est recherché l'acquisition ou la prise de participation dans une société de wagons. La compagnie européenne de Transport (CET) du groupe SPEI (Famille Reille) présente de l'intérêt avec son agrément SNCF pour l'exploitation de wagons trémies et citernes et ses quotas de wagons importants auprès des filiales de la SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer français : CNC – EVS – STVA – SGW. Elle gère 1 917 wagons dont 501 en direct, loués à des clients industriels, les autres étant loués à des filiales de la SNCF.

La société des Transports Dameron toujours à vendre présente des résultats en forte augmentation grâce à des contrats de longue durée pétroliers et gaziers.

L'administration et l'Office de la Navigation Fluviale (ONN) veulent faire rétrocéder aux artisans marinières une part des tonnages librement contractés par les rares sociétés fluviales survivantes ou fusionnées.

La SGTR cherche à acquérir la Société de location de Matériel (SLM) (location de baraques de chantiers) dont Alexandre Walewski est le plus gros investisseur à titre privé sans être actionnaire. Les pourparlers d'acquisition avec Monsieur de Vieil Castel s'entament mais n'aboutiront que plus tard.

Création de la Société d'investissement de Matériel France (SIM France) dont Jean Serrurier devient le gérant.

A la suite du lotissement en trente trois parcelles d'une partie du terrain d'Andrézy (acquis en 1898 au confluent de la Seine et de l'Oise), la société reste propriétaire d'un terrain de 8.857 mètres carrés contenant des bâtiments à usage, de bureaux, d'ateliers avec portique de levage sur la Seine et de logement du personnel. Plusieurs pavillons sur ce terrain seront vendus à des particuliers.

La marge d'autofinancement de la SGTR pour l'exercice 1979, grâce aux investissements, conteneurs, constructions mobiles, wagons et la disparition des activités déficitaires, est en progression de 41,86 % sur l'exercice précédent. Le bénéfice augmente de 28,13%.

Toutes les filiales du groupe ont des résultats bénéficiaires.

La SGTR vend la « Patache » bateau de tourisme à la société Quiztour dans laquelle Florian Walewski et Claude Rousselle ont un intérêt.

### 1980

Une prise de participation de 10% est prise dans CET ; Alexandre WALEWSKI en devient Directeur Général en remplacement de Christian D'Aramon décédé prématurément, et sera nommé administrateur ou conseiller technique de plusieurs filiales de la SNCF.

### 1981

Développement significatif des activités au niveau mondial.

Création de la Touax Corporation dans le Delaware aux USA, holding américaine du groupe qui a pour but d'avoir accès au marché financier américain plus large, et souvent meilleur marché que l'europpéen, et de développer sur ce continent les quatre activités du groupe : fluvial, wagons, conteneurs, modules (qui avec le temps vont évoluer vers le concept boîte à marchandises sèches et dépourvue de mécanique sophistiquée).

L'inflation générale en France dépasse 14%, très élevée en période de paix, mais consécutive à des périodes de crise économique et de fortes hausses des produits pétroliers (crises pétrolières).

## 1982

Le premier bilan consolidé du groupe (année 1982) est établi mais pas encore rendu obligatoire par la Commission des Opérations de Bourse (COB). L'endettement du groupe est inférieur à une année de cash flow, ratio prudent défini par la Direction.

Achat de la Société de Location de Matériel (SLM) qui gère 400 baraques de chantier pour le prix de 20.000 Francs. Cette société prendra un développement important.

Le Gouvernement français devant l'inflation et la crise économique bloque les prix. La Banque de France instaure l'obligation de demander une autorisation en cas d'exportation de capitaux convertis en investissement hors de France.

Fusion entre **plusieurs filiales de la Société** : la Société Générale de Manutention et de Transport (SGMT), la Société d'investissement de Matériel (SIM France) et la Société de location de Matériel (SLM). La nouvelle société prend la dénomination SLM et est présidée par Jean-Louis Leclerc de formation comptable.

## 1984

Rachat de la société Navidor.

Premiers investissements en conteneurs bulk 20' par la société Touax Corp dans la société Gold Corp (créée par Mr Philippe Lentz l'année précédente à San Francisco).

Création de la société Misseine aux USA pour la location de barges. Premier investissement de cinq barges sur le Mississippi.

Création de Gold Prestige en Californie et Gepac à Genève pour la location de voitures de luxe avec la participation de Philippe Lentz qui en devient Directeur.

Florian Walewski se consacre entièrement à la société « Ostra » qu'il avait créée en 1973, filiale du groupe anglais Transport Development Group (TDG), dans laquelle la SGTR n'a plus qu'une participation très minoritaire n'ayant pas souscrit aux augmentations de capital. Florian Walewski consacrant depuis plusieurs années la majeure partie de son temps au groupe TDG et à la branche tourisme fluvial qu'il a en partie rachetée au groupe quitte toute fonction à la SGTR et reste administrateur.

Le Ministère des Transports (ONN) refuse les visas à la TAF pour les nouveaux contrats traités avec la clientèle aussi bien charbonnière que céréalière, ce qui porte un grave préjudice au bon emploi des barges de la TAF.

Après toute déduction des frais, impôts et coupon, il est resté pour l'exercice 1984 une rentabilité nette sur le montant des investissements calculés en francs historiques de :

- 17,10 % pour la S.G.T.R.
- 11,40 % pour la TAF
- 13,70 % pour Dameron

## 1985

Le groupe rachète à Philippe Lentz la majorité de Gold Container Corp, loueur de conteneurs maritimes secs, dans laquelle il avait participé parmi les premiers investisseurs. Cette société prendra un développement important. En contrepartie, Philippe Lentz reprend la totalité de l'exploitation des voitures de luxe gérée par Gold Prestige ; cette activité étant plus du domaine d'un particulier que d'une société.

La SLM acquiert le fond de commerce de la société SIGMA composé de la gestion de conteneurs appartenant à plus de trois mille investisseurs privés.

L'ONN désirant laisser plus de travail aux artisans bateliers ne donne toujours pas son visa aux contrats de transport de céréales traités par la TAF, occasionnant le chômage de dix barges de 2.500 tonnes sur un total de 17 barges.

Tous nos wagons à air pulsé gérés par le pool EVS sont nationalisés par un rachat de la SNCF.

Les banques nous attribuent des quotas limitatifs à la demande d'emprunts pour investissement.

Toutes ces mesures à caractère limitatif pour nos activités sont le fait des équipes des gouvernements de gauche revenus à la direction des affaires françaises en 1981 avec l'élection au suffrage universel du Président de la République François Mitterrand.

Le parc de conteneurs gérés par les sociétés extérieures au groupe est en augmentation mais nécessite une mise en compétition de ces dernières, et souffre de la forte baisse du dollar US.

### 1986

Adoption de la dénomination «Touage Investissement Touax » suite à l'absorption de la filiale « Transport et Affrètement Fluviaux » (TAF) par apport de tous les actifs à l'exception de l'actif fluvial apporté à la SLM. Les barges du groupe conservent toutes le sigle TAF apprécié des clients.

Les artisans bateliers s'opposent à tout chargement de céréales dans les barges industrielles et saccagent à cette occasion du matériel barge et pousseur appartenant à notre concurrent principal la SOGESTRAN. La barge TAF 32 à céréales, bien qu'immobilisée depuis plusieurs mois, est sabotée plusieurs fois à quai.

La branche fluviale souffre du manque de travail conjugué au terrorisme de ces derniers mois, les clients ne voulant pas prendre le risque de charger des barges. Seulement 7 barges de grand gabarit sur 17 barges restent en service sur la Seine et l'Oise.

L'arrêt total de la CGPVN, par manque de charbon sur la Seine et l'Oise, n'est pas favorable à notre activité, mais permettra de relancer au sein de notre groupe l'exploitation en direct de barges et pousseurs et de maintenir le fond de commerce fluvial en France.

L'endettement net au bilan correspond toujours à moins d'un an d'autofinancement net consolidé.

La TAF rachète la société SAFEM qui exploite un pousseur sur le Rhône et un pousseur et deux barges sur la Garonne.

Mr Alexandre Walewski reste Président de la SGTR et Jean-Louis Leclercq est nommé Directeur Général Adjoint.

Les revenus du secteur conteneurs sont devenus largement prépondérants au sein de la société. Les activités wagons et constructions mobiles restent favorables. La branche route présente une amélioration.

Le titre Touage Investissement s'envole en bourse.

### 1987

Le bilan présente une situation d'endettement net supérieur à un an.

Le groupe rachète trois petites sociétés fluviales, Socma, Nogemat, Robot avec une flotte totale de 13.180 tonnes et plusieurs pousseurs anciens transportant plusieurs centaines de milliers de tonnes d'agrégats sur la Seine et l'Oise pour le compte de clients industriels importants.

La Dimat fabriquant des parpaings en béton dans la région parisienne est filiale de la Socma.

### 1988

Après plusieurs années d'attente, notre société reçoit de la SNCF un agrément à immatriculer les wagons à son nom, ce qui permet de louer en direct des wagons sous le sigle Touax à des utilisateurs sans avoir à recourir à la gestion de sociétés extérieures. Cette autorisation permettra ultérieurement un essor important dans la location de wagons.

Les deux partnerships Misseine Touax et Touax KRS louent des barges sur le Mississippi. Cette activité prendra une certaine importance plus tard au sein de Touax Corp. louant des barges sous le sigle TAF.

### 1989

Achat de plusieurs sociétés dont Eurobulk (fluvial sur le Rhin) et Workspace + (location de constructions modulaires en Floride, USA).

Arrivée dans le groupe de Raphaël Walewski de formation commerciale (INSEC) en août 1989.

La Financière Touax holding détenue à 100 % par Alexandre Walewski possède 51 % du capital de Touage Investissement.

Les titres Touage Investissement détenus par la Financière Touax ont tous été achetés en bourse par Alexandre Walewski au cours des 27 dernières années, en plus d'un complément racheté à Antoine et Florian Walewski ; le fondateur Mr Léon Molinos et son gendre le Comte André Walewski ne détenaient qu'une petite part minoritaire de l'entreprise.

Touax Corp. acquiert en Floride la société Marsten THG Modular Leasing Corp. qui acquiert elle-même la société Jiffy Jones of Dade County exploitant 690 sanitaires mobiles destinés à la location.

La société Marsten acquerra une certaine taille en devenant Workspace +.

Les sociétés KRS et Touax KRS louent des barges sur le Mississippi et remplacent la société Misseine créée en 1984.

La société Gold Container GmbH, filiale de la Touax Corp. est créée à Hambourg en vue de faire de la location de modules et de conteneurs de stockage.

La conjoncture générale est bonne pour l'ensemble des activités. Le cash flow du groupe a fortement augmenté ces dernières années ainsi que l'endettement.

Les ressources d'autofinancement consolidées atteignent :

- 1987 : 29.020 KF

- 1988 : 39.444 KF

- 1989 : 52.569 KF

L'endettement net pour ces mêmes années évolue entre 13 et 18 mois de ressources annuelles d'autofinancement.

Le total du bilan consolidé augmente de 197.540.572 Francs en 1988 à 261.882.667 Francs en 1989.

Le total des fonds propres progresse de 73.911.000 Francs en 1988 à 86.894.000 Francs en 1989.

Le résultat net consolidé passe de 3.618.816 Francs en 1988 à 5.319.234 Francs en 1989.

Les amortissements sociaux des matériels s'effectuent à cadence élevée.

### 1990

Arrivée dans le groupe de Fabrice Walewski en avril 1990 également de formation commerciale (ESLSCA). Décès du Comte Antoine Walewski administrateur depuis 1937 et ancien Président de 1954 à 1977.

Achat finalisé de la société Eurobulk basée à Rotterdam qui exploite 110 barges de grand gabarit et 25 pousseurs affrétés par contrat sur le réseau navigable du Delta compris entre Gand et Amsterdam. Cette flotte réunie sous le pavillon Eurobulk est la plus importante du réseau rhénan mais n'est pas la propriété pour leur majorité de la société Eurobulk, les bateaux appartenant à des particuliers.

La Dimat rachète son concurrent Prébloc qui fabrique des parpaings à Gennevilliers. Création de la Société Integrated Offshore Venture (IOV) au Paraguay en vue de l'exploitation fluviale en Amérique du sud qui, pendant une dizaine d'années, présentera le meilleur retour sur investissements du groupe.

La guerre du Golfe entreprise par les Alliés américains, Anglais et Français après l'invasion du Koweït par l'Irak crée de graves perturbations dans les économies et la finance.

Il s'ensuit un tassement marqué de la conjoncture avec une baisse des constructions d'habitations affectant durement les fabricants de parpaings Dimat et Prébloc.

Toutes les activités du groupe sont plus ou moins touchées. Les investissements baissent en raison de la conjoncture et de l'endettement relativement élevé du groupe.

### 1991

La reprise est favorable à plusieurs activités du groupe. Les ressources d'autofinancement avant impôts et résultats financiers ont plus que doublé en cinq ans passant de 34.756.000 Francs en 1987 à 72.377.000 Francs en 1991, tandis que la capacité d'autofinancement d'exploitation consolidée après impôts et frais financiers passe de 22.833.000 Frs à 33.754.000 Francs avec des fonds propres de groupe identiques n'ayant pas fait l'objet d'apport en numéraire.

### 1992

Le groupe gère sur plusieurs réseaux internationaux 52 pousseurs et 700.000 tonnes de grandes barges dont un grand nombre immatriculé TAF ou EURO TAF.

Le groupe a plus de 3000 petits investisseurs privés qui ont financé plus de 20 000 TEUs conteneurs et quelques constructions mobiles et barges fluviales.

Pour suivre les investissements du groupe soutenus des trois dernières années représentant 164,5 millions Frs, 112.553 actions gratuites de 100 Francs nominales sont émises avec prélèvement sur des réserves et 112.553 actions nouvelles sont émises au prix de 130 Francs par titre, soit un total de 14.631.890 Frs souscrit pour sa part majoritaire par la Financière Touax, holding de la famille Walewski.

Le capital social est porté à Frs 56.276.600 divisé en 562.760 actions de Frs 100 nominal.

La Financière Touax détient 53 % de Touage Investissement. Alexandre Walewski ayant fait une donation-partage à ses trois fils, Raphaël et Fabrice Walewski possèdent 69 % de la Financière Touax.

La conjoncture économique est très en baisse en Europe, tandis qu'il y a un retournement positif dans les secteurs nord et sud américains.

La politique est de céder les matériels non gérés directement par le groupe ainsi que la société Dameron (transports routiers) qui évolue dans une conjoncture déclinante et la société Dimat dû à une baisse de plus de 40 % des ventes de parpaings en région parisienne.

### 1993

Il est constaté qu'environ 36 millions Francs de pertes (part du groupe) ont été dégagés ces trois derniers exercices principalement sur les sociétés Préblocs, Dimat, Workspace Plus, Eurobulk. Cession de Dimat (fabrication de parpaings en ciment) avec une perte importante, cette dernière société en plus de la conjoncture déclinante dans son secteur d'activité n'a jamais réussi à mettre au point une machine neuve de fabrication de parpaings en ciment.

### 1994

Adoption de la dénomination Touax SA suite à l'absorption de la société SLM par Touage Investissement Touax. Les wagons seront immatriculés sous le sigle Touax et les modules SLM seront progressivement gérés sous le sigle Touax. Une nouvelle augmentation du capital social en espèces porte ce dernier de 56.276.600 Frs à 68.782.400 Frs divisé en 687.824 actions de 100 Frs nominal.

### 1995

Raphaël et Fabrice Walewski sont nommés directeurs généraux.

Premier trust important de 42 millions \$, financé par titrisation par le fonds de pension américain «Teachers» en faveur de la société Gold Container Corp. Plusieurs trusts seront ensuite créés pour financer les activités containers, modules, wagons aux USA et en Europe.

De nombreuses sociétés sont créées ou acquises à l'étranger avec plus de 40 filiales qui gèrent les quatre activités de location et de transport industriel, dont la société Interfeeder à Rotterdam qui transporte des conteneurs maritimes sur le Rhin et le delta rhénan et qui acquiert une place importante en transportant annuellement plus de 100.000 conteneurs.

Les financements proviennent du groupe, des fonds de pension et d'investisseurs institutionnels ou privés extérieurs qui investissent par le biais de programmes d'investissement.

Le chiffre d'affaire du groupe prend une expansion importante à la suite de l'augmentation des flottes, exploitées soit pour le compte d'investisseurs extérieurs, soit financées pour son compte grâce à un recours à l'endettement..

L'activité est bonne en Amérique du Nord et Amérique du sud, tandis que la conjoncture reste médiocre sur le continent européen. Les carnets de commande sont pleins dans les chantiers de construction de bateaux fluviaux dans l'est de l'Europe avec une augmentation de l'acier atteignant \$ 1,30 le kg dans les chantiers roumains.

Le groupe commande sept grandes barges à un chantier chinois.

### 1996

Deuxième tritisation de \$ 37,5 millions de conteneurs.

L'objectif du groupe, afin de réaliser une économie d'échelle avec des frais généraux limités, est d'augmenter significativement les parcs gérés sous deux à cinq ans de la façon suivante :

Augmentation de soixante barges pour atteindre plus de 160 barges

Augmentation de 5000 modules pour atteindre 10.000 modules

Augmentation de 70.000 TEUs pour atteindre 100.000 TEUs

Augmentation de la flotte wagons.

Dans les quatre secteurs il sera étudié l'acquisition de sociétés concurrentes.

### 1997

Tritisation de Euros 32,8 millions de modules.

Alexandre Walewski en décembre 1997, proche de ses 64 ans prend sa retraite du groupe et abandonne la présidence de Touax SA tout en conservant son poste d'administrateur et ses mandats de présidents pour les principales sociétés filiales étrangères. Le conseil d'administration élit ses deux fils Raphaël et Fabrice co-présidents de Touax SA avec entrée en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1998.

Raphaël prend la direction des activités fluviales et modules et Fabrice la direction des activités conteneurs et wagons.

Le siège social de Touax installé dans l'hôtel du maréchal de Saxe au 5 quai Malaquais (la SGT l'occupait depuis 1913) est transféré Tour Arago à Puteaux la Défense à la suite de l'acquisition dans cette tour de 585 m2 utiles.

L'entreprise Siko qui gère 1.500 modules à Hambourg en Allemagne est acquise.

La société Ducotra en Hollande réalisant du transport fluvial de conteneurs sur le Rhin et entre Anvers et Rotterdam est achetée ; il s'agit d'un transporteur important dans son secteur d'activité qui sera fusionné avec Interfeeder.

Le groupe a fortement progressé en 1997. Le bilan consolidé au 31 décembre 1997 ressort à 568.008.000 Frs contre 309.434.000 Frs en 1996, soit une hausse de 83,5 %.

Les immobilisations corporelles nettes s'élèvent à fin 1997 à 239.275.000 Frs contre 198.695.000 à fin 1996 (+ 20,4 %).

Les disponibilités et valeurs mobilières de placement s'élèvent à 124.563.000 Frs en forte hausse à fin 1997.

Les capitaux propres du groupe s'élèvent à 178.286.000 Frs en hausse de 64,7 %.

Le compte de résultat consolidé au 31 décembre 1997 fait ressortir un total des revenus d'exploitation à 342.178.000 Frs contre 228.495.000 Frs en 1996, soit une progression de 50 %.

La marge brute d'exploitation ou EBITDA s'élève à 59,6 millions en 1997 contre 40 millions en 1996 (+ 49 %).

Le résultat d'exploitation s'élève à 39,4 millions en 1997 contre 25 millions en 1996 (+ 57 %).

Le résultat courant avant impôt s'élève à 26,3 millions Frs en 1997 contre 16,8 millions en 1996 (+ 55 %).

Le résultat net consolidé part du groupe s'élève à 68,5 millions Frs en 1997 contre 16,8 millions Frs en 1996 (+ 408 %), suite notamment à des plus-values de cession.

Le total des ressources d'autofinancement consolidées du groupe s'élève en 1997 à 197 millions Frs.

Un coupon en hausse de 50 % par rapport à 1996 sera versé aux actionnaires.

### 1998

Deuxième tritisation de Euros 32,8 millions de modules.

Création de Touax Rom en Roumanie, afin d'exploiter plusieurs convois fluviaux sur le Danube, et d'être implanté aux deux extrémités de l'axe Rhin-Main-Danube.

Aux USA, la hausse du Dollar ainsi que la crise asiatique ne favorise pas les exportations.

En Amérique du sud, l'activité des convois de IOV et Touax LPG sur le Paraguay est excellente.

En Allemagne, Siko intègre la flotte de modules de Gold GmbH et le secteur BTP entame une crise après la réduction marquée des dépenses publiques de l'état allemand.

Siko Polska, filiale de Siko en Allemagne, est créée dans le secteur des constructions modulaires.

En Hollande, création de Touax Cabin, filiale de Touax BV.

Aux USA, avec Workspace +, poursuite du développement avec quatre bases en Floride.

La société Gold Container jouit d'une bonne conjoncture et projette d'atteindre 100.000 Teus sous deux ans.

Le parc de conteneurs de la société Simotra-Secam est acquis et est principalement loué aux Armées françaises.

Le premier contrat de wagons porte-conteneurs est signé avec la CNC. Cette activité est promise à un avenir important.

La Financière Touax et Touax SA fusionnent en gardant le nom Touax SA et la cotation boursière de cette dernière.

## 1999

Tritisation de \$ 46,5 millions de conteneurs.

Les événements au Kosovo bloquent la navigation fluviale sur le Danube consécutivement au bombardement par les alliés de plusieurs ponts.

La société Almafin de droit belge, filiale du groupe Almanij, acquiert une participation significative, 6,02 %, du capital de Touax SA par le biais d'une augmentation de capital réservée et obtient un poste au conseil d'administration représenté par Mr Hugo Vanderpooten ; Celui-ci a une longue expérience dans la location et le financement de matériels de transport.

Le groupe Touax enregistre pour la quatrième année consécutive une forte croissance dans un contexte international globalement favorable, hormis l'embargo serbe et une grande sécheresse en Amérique Latine.

L'EBITDA progresse de 31 % à 93 millions Frs.

Le résultat net consolidé progresse de 24 % à 39 millions Frs.

Les fonds propres atteignent 336 millions Frs contre 244 millions et l'endettement net bancaire augmente à 301 millions contre 130 millions l'année précédente.

Les flottes gérées ont augmenté dans les quatre secteurs d'activité : fluvial, constructions modulaires, conteneurs maritimes, wagons.

Un premier programme de stock options et de BSA (Bons de souscription d'actions) est mis en place en faveur des co-présidents et des principaux salariés du groupe.

## 2000

Acquisition aux USA par Touax Leasing de 50 barges neuves de 14 pieds de jauge ayant une capacité de 2.100 tonnes, faisant passer notre flotte sur le Mississippi à 77 barges. Les barges de 14 pieds sont mieux rémunérées que les barges classiques de 12 pieds.

Ouverture d'une agence de location de modules en Belgique.

Mr Thomas Haythe, qui a une longue expérience d'avocat d'affaires à New York et qui nous a aidé à mettre sur pied le premier trust conteneur en 1995 aux USA est élu administrateur de Touax SA.

Construction de 10 barges en Chine affectées aux Pays Bas et en France. Le matériel chinois est nettement moins cher à qualité égale que les barges construites en Europe.

## 2001

Touax SA incorpore des réserves au capital et attribue 473.021 actions gratuites. Le total des actions atteint 2.838.127 d'un montant nominal de 52.476 Francs par action. Au cours de l'exercice, le nouveau montant du capital est transformé en Euros et atteint 22.705.016 Euros divisé en 2.838.127 actions d'un montant nominal de 8 Euros. Depuis plusieurs années, les instances européennes de Bruxelles avaient fixé le cours de l'Euro par rapport au franc français, un euro valant 6,56 Frs.

Création de deux sociétés basées à Dublin qui exploiteront l'ensemble des actifs wagons du groupe.

Touax Rail limited détenue à 51 % par Touax SA et 49 % par Almafin.  
Almafin Rail limited détenue à 49 % par Touax SA et 51 % par Almafin.  
Tous les wagons du groupe sont transférés à Touax Rail limited.

Création d'un trust financé par tritisation avec les sociétés américaines Gold Container et CFCL-Touax LLC toutes deux filiales à majorité Touax pour un montant de \$ 48.418.225 pour les conteneurs et \$ 8.919.375 pour les wagons.  
Programme de gestion en wagons Euros 11,4 millions.  
Programme de gestion en conteneurs \$ 13,9 millions.

## 2002

Programme de gestion de conteneurs Euros 25 millions et Euros 5 millions de modules.

## 2003

Les flottes gérées le sont pour la plupart par des sociétés à 100% propriété de Touax. Leur importance est :

Fluvial : Premier en Europe et cinquième ou sixième dans le monde.

Avec 192 barges de vrac sec TAF : 462.910 tonnes de port en lourd

Et 150 automoteurs rhénans ou danubiens : 200.000 tonnes de port en lourd

Conteneurs : deuxième européen – dixième mondial : 199.665 TEU Gold

Modules : Troisième européen – cinquième mondial : 19.443 modules Touax

Wagons : Deuxième européen pour les wagons intermodaux: 1 .736 wagons

La consolidation ou regroupement des sociétés dans nos secteurs d'activité est très avancée aux USA et laisse peu de possibilités. Par contre, la consolidation en Europe de l'Ouest est à un stade moins avancé et permettra en fonction de la trésorerie du groupe d'effectuer encore plusieurs acquisitions ou partenariats.

L'objectif est de toujours rester dans chaque activité dans le peloton des dix premières sociétés mondiales ou d'améliorer le positionnement et d'augmenter nos parts de marché, afin d'avoir encore à l'avenir les meilleures chances de pérennité.

Les deux monnaies principalement utilisées par les sociétés du groupe sont le dollar américain et l'Euro. Ces deux monnaies quoique les plus stables au monde n'en présentent pas moins de grandes fluctuations de cours entre elles. Les opérations en dollars sont sur la voie de devenir majoritaires dans le groupe.

Le groupe gère le financement et la construction, aux normes du groupe, des matériels, dans des chantiers extérieurs internationaux (Asie, Europe, USA), le placement des matériels par contrats de durée auprès de clients industriels majeurs, l'entretien dans ses ateliers ou chantiers extérieurs, la remise en location, la cession définitive des matériels.

Le concept du groupe est d'offrir aux clients des matériels...

- récents facilitant le placement,
- mobiles facilitant l'optimisation du taux d'utilisation,
- robustes réduisant leur coût d'entretien,

- standardisés présentant une simplicité d'emploi,
- à faible risque d'obsolescence et à longue durée de vie.

Ces matériels permettent une grande rapidité de mise à disposition.

Le financement des flottes des quatre activités gérées par le groupe est devenu une activité à part entière aussi importante que le technique, commercial, gestion informatique, gestion comptable et fiscale, gestion humaine etc...

Les fonds gérés par le groupe sont voisins de Euros 550.000.000 et augmentent régulièrement depuis plusieurs années. Environ 25% sont la propriété du groupe. Le financement par programmes de gestion remplace le financement par trusts devenus difficiles à réaliser et onéreux. Les programmes sont d'autant plus faciles à placer auprès des investisseurs qu'il s'agit de matériels loués avec contrats de durée et présentant une rentabilité stable souvent supérieure aux placements financiers et boursiers.

Une concurrence devenue réellement mondiale dans nos activités de service, et les années de conjoncture médiocre depuis 2001 aux USA et en Europe nous incitent à nous remettre en cause vers une direction à nouveau affirmée vers la location à long terme des matériels, ou le transport et stockage des marchandises avec contrats de durée de plusieurs années, et des frais généraux et de structure rabaissés. Ces mesures accompagnées d'économies d'échelles réalisables au fur et à mesure du développement des flottes gérées semblent les seules qui permettent un retour financier acceptable et un refinancement hors bilan récurrent.

La création de quatre pôles économiques et géographiques est à l'étude dans le groupe avec les holdings suivants :

- Eurobulk – activités fluviales – Hollande
- Touax BV – modules – Hollande
- Touax Corp. (incluant Gold Container Corp.) - USA
- Touax Rail – wagons – Irlande

Le siège social du groupe reste Tour Arago à Puteaux la Défense, et la cotation, au second marché de la Bourse de Paris.

Le titre Touax a servi à ses actionnaires depuis sa date de fondation en 1898 un dividende annuel sans aucune interruption.

Programme de gestion conteneurs Euros 51,2 millions, modules Euros 7,2 millions, wagons Euros 1,9 millions.

#### 2004

Le développement du groupe se poursuit au niveau du chiffre d'affaires. Les secteurs conteneurs maritimes et wagons sont portés par une conjoncture favorable, tandis que les secteurs fluviaux et modules évoluent dans une conjoncture médiocre.

Mr Jérôme Betbèze est coopté administrateur.

Programme de gestion conteneurs Euros 57,5 millions, modules Euros 14,2 millions, wagons Euros 6,4 millions.

## 2005

La conjoncture fluviale s'est particulièrement redressée aux USA et sur le Danube. Le secteur modules continue de souffrir, tandis que le rail poursuit son développement, et le conteneur atteint un palier de courte durée.

Le 28 juillet la société quitte le statut de société anonyme qu'elle avait depuis 1898 pour prendre celui de commandite par actions (SCA).

Messieurs Raphaël Walewski et Fabrice Walewski anciens coprésidents deviennent gérants de la SCA. Alexandre Walewski est nommé président du Conseil de Surveillance.

Ce changement de statuts permettra d'effectuer des augmentations de capital en numéraire pour continuer le fort développement du groupe tout en maintenant le contrôle dans la famille Walewski.

En novembre et décembre, une augmentation de capital de trois actions nouvelles pour sept actions anciennes est effectuée au cours de €20,73 pour un montant net de €18.089.000..

926.792 actions nouvelles sont créées au nominal de € 8 portant le total des actions à 3.764.919 et les capitaux propres à environ €56.222.000.

Le financement des flottes se poursuit à la fois par programmes de gestion financés par des tiers et par fonds propres. Un nouveau programme de gestion est réalisé incluant des conteneurs 69,4 millions d'euros, modules 5,7 millions d'euros, wagons 24,4 millions d'euros.

Touax SCA rachète la participation de 49 % que détenait Almafin dans le capital de Touax Rail et détient ainsi 100 % du capital.

## 2006

La conjoncture est porteuse sur tous les continents pour les activités du groupe.

Les échanges internationaux augmentent de 10% et sont favorables aux 3 activités de transport, rail, conteneurs, barges, qui ont des résultats en augmentation. La branche fluviale après plusieurs années difficiles, termine son redressement, et prépare un redémarrage significatif des investissements, grâce à des contrats de transport ou de location.

La branche module est également en fort redressement. Les investissements du groupe atteignent euros 182millions dont euros 66,7 millions portés par le bilan.

Le résultat net du groupe est en augmentation de 76% et atteint euros 7 200 000.

La société Interfeeder transportant des conteneurs par barge sur le réseau rhénan est vendue au groupe Rhenus après plusieurs exercices difficiles.

Le baron Philippe Reille qui a travaillé de longues années avec Alexandre Walewski au sein de la Cie Européenne de Transport (CET) donne sa démission s'installant à Bruxelles.

## 2007

Monsieur Thomas Haythe qui avait aidé le groupe à réaliser sa première opération de tritisation donne sa démission du Conseil de Surveillance et Mr Jean-Jacques Ogier est nommé en remplacement de Mr Yves Claude Abescat représentant permanent de la société Salvepar actionnaire de la société.

Les comptes consolidés du groupe font apparaître un bénéfice net de 11.720.567 Euros pour la part du groupe, en augmentation de 62 %. Le bénéfice par action atteint 3,01 Euros. Le chiffre d'affaire consolidé atteint 278.160 000 Euros en augmentation de 10 %.

Les évènements marquants l'année sont : l'émission d'une OBSAR pour 40,30 millions Euros, l'acquisition d'un producteur et loueur de constructions modulaires Warex en République tchèque et Slovaquie et sa filiale de location en Allemagne, la création d'une unité d'assemblage de constructions modulaires en France près de Chartres à Mignières, la réorganisation juridique du groupe par activité, ainsi que la hausse des investissements en équipements neufs atteignant 222,9 millions Euros, dont 114,2 millions d'Euros gardés en propres. Il est prévu une hausse des investissements et des résultats en 2008, les marchés dans les secteurs des équipements restant structurellement positifs, malgré une crise importante atteignant plusieurs secteurs financiers. Les contrats de location de matériels ou de transport à long terme attirent toujours de nombreux financements.

La croissance des échanges mondiaux conforte la demande en conteneurs maritimes. Le parc du groupe atteint 438.195 TEU en augmentation de 19 %.

Les besoins d'infrastructure de l'Europe, particulièrement de l'Europe Centrale et de l'Est favorisent le développement des parcs de constructions modulaires. Le parc atteint 30.477 unités, en augmentation de 25 %.

La nécessité de renouvellement des flottes fluviales en Europe et aux USA, la crise mondiale de l'énergie avec la forte augmentation du coût des carburants, l'élargissement de l'Europe de l'Est, la bonne activité en Amérique du Sud, la lutte contre la pollution par émission de CO<sub>2</sub>, soutiennent le secteur fluvial et permettent à nouveau les investissements avec 52 barges commandées en 2007, livrables en 2008 et 2009. Le parc atteint 155 barges et 332.599 tonnes de cale.

La dérégulation du fret ferroviaire, les besoins de renouvellement de flottes très âgées en Europe, l'élargissement de l'Europe de l'Est, la recherche de transports écologiques, offrent à la division location de wagons de fret des perspectives intéressantes.

Le parc de wagons a augmenté de 29 % et atteint 5.424 unités, composé principalement de wagons porte-conteneurs, porte-autos et trémies.

Les prix de construction des matériels à base d'acier ont sensiblement augmenté dans les quatre dernières années ; la hausse affecte particulièrement les barges construites en Europe et Asie et les wagons construits en Europe.