

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^{er}. 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^{er}. 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^{ème} 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 mariniers 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^{er} 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 mariniens 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^{er} 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 mariniens 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 mariniens 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 Sénéciaux, 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 Sénéciaux, 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.

Réquision 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^{ème} 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 contingent fortement la cale des barges de grand gabarit Seine (de 2000 à 2500 tonnes), mais en réglemente 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'Andrésy (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, Robat 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^{er} 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 Almafina.
Almafina Rail limited détenue à 49 % par Touax SA et 51 % par Almafina.
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 CO₂, 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.

2008

Les comptes consolidés font apparaître un bénéfice net de € 16.838.932 pour la part du groupe en hausse de 44 % sur 2007.

Le résultat par action est de € 3,72 contre € 3,05 en 2007.

Le total du bilan consolidé s'élève à € 501,5 millions comparé à € 377,9 millions en 2007.

Le nombre d'actions s'élève à 4.682.971 à fin 2008.

Une augmentation de capital de € 23 millions a été effectuée en mars pour sécuriser des investissements de plus de € 100 millions en propriété et afin d'équilibrer la structure du bilan.

Le parc de conteneurs maritimes dépasse 500.000 EVP (équivalents vingt pieds) permettant au groupe de garder la première position en Europe continentale et la huitième dans le monde.

Le parc de constructions modulaires atteint 38.000 unités permettant au groupe d'être le deuxième loueur en Europe continentale et le quatrième ou cinquième dans le monde.

La cale disponible des barges fluviales destinées au transport et à la location de vrac sec en Europe, aux Etats-Unis, et en Amérique du Sud atteint 375.000 tonnes, composée de 172 unités : barges, automoteurs et pousseurs. Touax occupe la première place des armateurs fluviaux en Europe.

Un parc de 6.700 wagons plateformes, porte-autos, trémies, immatriculés en Europe et aux Etats-Unis permet au groupe de consolider sa place de deuxième loueur de porte-conteneurs en Europe.

Suite à une forte crise financière en cours d'exercice entraînant une baisse d'activité mondiale perturbant les activités du groupe à partir du second semestre de l'année, le cours du titre a évolué de € 40,60 le 2 janvier pour terminer à € 16,63 le 24 décembre 2008, malgré de très bons résultats dégagés.

Le ratio de PER (Price Earning Ratio) est tombé à 4,75 en fin d'année.

Au 31 décembre 2008 la capitalisation boursière du groupe exceptionnellement basse s'élève à € 80,78 millions.

2009

L'année s'est déroulée dans une ambiance de crise internationale ayant plusieurs conséquences pour le groupe : une chute des investissements et des syndications de matériels, une diminution de l'emploi des flottes et une baisse des tarifs de transport et de location des matériels, après plusieurs années de fort développement et de nombreuses mises en service de matériels dans les quatre branches d'activité. Pour conserver une capacité d'investissement et saisir les opportunités que la crise offrira, une augmentation de capital en juin a fourni un apport de capitaux net de € 17,683 millions.

Toutefois, si le bénéfice net consolidé de l'exercice a baissé de 16 % et s'établit à € 14,2 millions, l'Ebitda s'est maintenu à un niveau honorable de € 48,9 millions en baisse de 8,5 % grâce aux importants investissements effectués sur le bilan ces dernières années dont une bonne partie est affectée à des contrats d'utilisation à long terme.

Le secteur modules a bien résisté et se lance dans la vente de produits manufacturés par les deux usines, afin de dégager des marges complémentaires à la location sans apport de capitaux supplémentaires.

Avec la baisse des échanges mondiaux de plus de 12 % en 2009, l'activité conteneur maritime a souffert, mais son positionnement de gestionnaire, peu propriétaire, et loueur de longue durée, lui a permis de rester bénéficiaire.

L'activité barges fluviales connaît une année honorable mais fin 2009 le Rhin et le Danube commencent à subir une baisse des volumes et des tarifs.

Même si l'activité opérationnelle se dégrade, l'activité de location de wagons affiche un bon résultat dont une partie vient d'une reprise de provision.

La première activité à montrer des signes de reprise est le conteneur maritime en fin d'année 2009.

Un coupon d'un Euro, identique à celui de l'an dernier a été versé à chaque action de la société.

En fin d'année la capitalisation boursière s'est améliorée pour atteindre € 126,8 millions, chiffre encore très bas reflétant la crise économique.

2010

L'activité a bénéficié d'une reprise générale vigoureuse dans la division conteneurs maritimes et modérée dans les trois autres activités.

La division fluviale se reconvertit progressivement vers la location de barges et la division modulaire intensifie davantage son implantation en Europe de l'Est et dans les pays émergents en louant et vendant ses propres produits. La branche ferroviaire a bénéficié de la reprise de la gestion d'un parc de wagons diversifiés situés en Europe de l'Est.

Le parc locatif propriété du groupe atteint 500 millions d'Euros. Le parc locatif géré pour le compte de tiers sur des contrats de gestion de longue durée atteint 875 millions d'Euros.

Le groupe Touax a réalisé 87 % de son chiffre d'affaires hors de France en 2010. Le résultat net s'établit à 13,3 millions d'Euros, en recul de 6 % par rapport à 2009.

En retraçant le résultat net de 2009 de la reprise exceptionnelle de provision comptabilisée dans l'activité wagons de fret d'un montant net d'impôt de 2,8 millions d'Euros, le résultat net serait en hausse de 16 %. Les résultats de l'année 2011 pourraient revenir ou dépasser les niveaux d'avant la crise de ces trois dernières années.

2011

Le groupe Touax a réalisé une progression de son chiffre d'affaires de 11,1% à 336 000 000 d'euros dont 85% hors de France.

L'Ebitda après distribution aux investisseurs a progressé de 7,4% pour atteindre 58 000 000 d'euros.

Le parc locatif des 4 branches d'activités a atteint près de 1,5 milliards d'euros.

L'activité Conteneurs a signé de nouveaux contrats de syndication pour 55 millions de dollars

et a maintenu son taux d'utilisation au niveau élevé de 97%.

L'activité Constructions Modulaires a accru son chiffre d'affaires locatif de 12% et les ventes de 30%. D'importants contrats de location ont été traités.

L'activité Wagons de Fret a accru son parc de wagons gérés en Europe et aux Etats Unis de 6% à 8700 wagons et a obtenu la certification ISO 9001 et le Certificat Entité en charge de la maintenance « ECM » permettant de faire la maintenance de toutes flottes de wagons de fret.

L'activité Barges Fluviales a poursuivi son changement de stratégie en se désengageant des activités de transport et en se développant sur la location, la vente, le trading.

Le groupe confronté à des difficultés en Europe poursuit sa diversification dans les pays présentant un plus fort développement.

Le chiffre d'affaires du groupe a été multiplié par 2,3 en 10 ans et le résultat net multiplié par 5,3 pendant la même période.

2012

Les revenus du groupe progressent de 7% pour atteindre 358 millions d'euros dont 85% sont générés hors de France.

L'Ebitda après distribution aux investisseurs extérieurs au groupe possédant des matériels progresse également de 7% pour s'établir à 61,8 millions d'euros.

Les actifs sous gestion connaissent une progression de 9% atteignant un total de 1,6 milliards d'euros.

Les actifs au bilan augmentent encore plus fortement pour atteindre 776 millions d'euros financés pour une grande part par une augmentation des dettes de 121 millions d'euros et des fonds propres de 27 millions d'euros.

Le groupe emploie 760 collaborateurs et a plus de 5000 clients répartis sur cinq continents.

La conjoncture toujours difficile en Europe, particulièrement pour les activités Wagons et Constructions Modulaires est essentiellement la cause de la baisse du résultat du groupe à 9 146 000 d'euros contre 13 434 000 euros en 2011, soit un résultat net par action de 1,60 euros en 2012 contre 2,35 euros en 2011.

L'activité Conteneurs Maritimes reste satisfaisante avec un taux d'utilisation moyen de 96% et voit une croissance de son parc de 14% atteignant 565 000 TEU et des résultats élevés. La valeur résiduelle des matériels à la vente atteint un niveau record.

L'activité Rail gère une gamme diversifiée de plus de 9 100 wagons de fret : wagons intermodaux (transport de conteneurs et de caisses mobiles), wagons porte-autos, wagons porte coils (transport de bobines d'acier), wagons porte palettes (transport de produits palettisés), wagons trémies et pulvérulents pour le transport de produits pondéreux (ciment, céréales, etc).

Une entité de location de wagons de fret est créée en Asie, ainsi qu'une licence de location de wagons est acquise en Inde, anticipant une demande dans les années à venir.

L'activité Barges Fluviales poursuit sa conversion vers la location et bénéficie de nouveaux

investissements sur le réseau Idrovia (Parana) pour atteindre 50 barges. Le total du parc géré de l'activité atteint 139 barges de grand gabarit représentant 349 289 tonnes de cale. Les barges gardent une valeur de recession importante en fin de vie (30 à 50 ans) créant en général des plus-values financières.

Touax reste le premier loueur de barges en Europe et Amérique du Sud, permettant de se positionner auprès des clients et armateurs fluviaux.

Devant les résultats décevants et le fort endettement de la branche Constructions Modulaires, un plan d'actions est entrepris visant à réduire drastiquement les coûts.

Toutefois, la location de Constructions Modulaires en Allemagne reste satisfaisante.

La location de ces matériels est effectuée dans neuf pays. Une participation majoritaire est acquise dans SACMI, le premier opérateur et fabricant de bâtiments modulaires au Maroc, ouvrant des marchés en Afrique du Nord et Afrique occidentale.

Le parc total de ces matériels gérés par le groupe atteint 51 000 unités représentant 750 000 m² de bureaux et bases vie installés.

2013

En 2013, TOUAX réalise un chiffre d'affaires de 350 millions d'euros, en baisse de 2,4 % par rapport à 2012 et constate un résultat net de -15,3 millions d'euros comparé à 9,1 millions d'euros en 2012. Retraité des éléments exceptionnels (charges de restructuration, dépréciations d'actifs et de goodwill), le résultat courant avant impôt est légèrement positif à hauteur de 300 milliers d'euros.

TOUAX en 2013 renforce sa structure de bilan avec 185 millions d'euros de fonds propres (+7 %) tout en baissant sa dette nette (-8 %) et dispose de ressources financières satisfaisantes auprès d'investisseurs tiers pour financer sa croissance. Le total des actifs sous gestion s'élève à 1,6 milliard d'euros en hausse de 3 % à devise comparable.

L'année 2013 est marquée par une très forte disparité de conjoncture entre l'Europe où l'activité de location et de vente de Constructions Modulaires connaît une année particulièrement difficile et l'ensemble des activités internationales (hors d'Europe) comme le Conteneurs Maritimes qui connaît un excellent exercice. L'activité Rail en Europe subit toutefois également une conjoncture basse.

Pour repartir sur des bases saines en Europe, sont engagés plusieurs mesures afin de s'adapter à la conjoncture avec notamment l'arrêt de la production de constructions modulaires en France et la baisse du point mort du site de production en République tchèque. Ces restructurations expliquent en grande partie les charges exceptionnelles constatées en 2013. En termes de perspectives, TOUAX a continué les développements porteurs d'avenir.

Le Groupe a livré ses premières constructions modulaires au Brésil, en Russie, en Algérie, au Ghana, au Gabon, en Mauritanie, en Guinée, au Togo et au Burkina Faso. Les besoins en constructions modulaires sont très importants dans ces zones et le Groupe compte en profiter. Concernant l'activité de location de Barges Fluviales dont le parc atteint 136 unités, son implantation en Amérique du Sud se poursuit en offrant des solutions de location opérationnelle de barges fluviales sur le fleuve Paraná Paraguay. En parallèle, TOUAX développe en Europe des partenariats avec de grands clients industriels afin de se positionner comme un acteur

complet offrant des prestations de conseil et de suivi de chantiers pour la construction ainsi que des solutions de ventes et de financement de barges.

L'activité Conteneurs Maritimes, dépasse les 600 000 TEUs sous gestion, ce qui représente une croissance du parc de 22 % en 2 ans, en réalisant notamment de nombreuses opérations de sale & lease back avec les clients armateurs. L'activité renforce sa présence en Asie et développe le trading de conteneurs d'occasion.

L'activité Wagons de Fret souffre d'un taux d'emploi et de tarifs de location insuffisants, mais réussit à élargir sa base de clients industriels et confirme une commande de 300 wagons neufs dont la livraison débutera fin 2014.

En termes de résultat, le redressement du Groupe sera néanmoins progressif et l'activité Constructions Modulaires restera en dessous du point mort en 2014.

En termes de cash, la situation est totalement différente. Compte tenu de la bonne demande en actifs tangibles des investisseurs institutionnels et privés, TOUAX financera principalement sa croissance en 2014 par des investisseurs tiers, ce qui aura pour effet mécanique de limiter les investissements en propre et de baisser son endettement.

Ces mesures combinées à des cessions d'actifs non stratégiques ou non loués, à la remontée progressive espérée des taux d'utilisation et des tarifs de location en Europe et à des baisses de coûts continueront à faire progresser le free cash-flow, qui est passé de -22,6 millions d'euros en 2012 à +25,3 millions d'euros en 2013.

2014

Le chiffre d'affaires consolidé de l'année 2014 augmente de 29,4 millions d'euros (8,4%) passant de 349,3 millions d'euros en 2013 à 378,7 millions d'euros en 2014. La hausse des ventes de conteneurs maritimes à des clients et investisseurs ainsi que la cession de wagons de fret aux Etats-Unis expliquent l'essentiel de cette variation.

Le dynamisme des activités de location et vente de matériels de transport (conteneurs, wagons et barges) qui ont un résultat opérationnel positif, n'a pas permis de compenser l'activité de Constructions Modulaires toujours marquée par une conjoncture faible en Europe. La stratégie de diminution des investissements en propre, la cession des actifs non stratégiques ou non loués et le financement de la croissance par des investisseurs tiers porte ses fruits avec une hausse des flux opérationnels, permettant de réduire l'endettement net du Groupe.

La baisse de l'EBITDAR de 7,6 millions d'euros (-7,4%) passant de 102,5 millions d'euros en 2013 à 94,9 millions d'euros en 2014, est principalement liée à la faiblesse de l'activité Constructions Modulaires et de marges sur des ventes plus faibles en 2014 par rapport à une année 2013 exceptionnelle dans l'activité Conteneurs Maritimes. L'EBITDAR de l'activité Barges Fluviales est stable et celui de l'activité Wagons de Fret progresse. L'EBITDAR reflète la performance de nos activités et de l'ensemble des actifs gérés par le Groupe. Au global, le Groupe gère 1,7 milliard d'euros d'actifs patrimoniaux, dont 41% sont la propriété du Groupe. A parité constante, les actifs gérés augmentent de 1% par rapport à fin 2013. Il est à noter la hausse des actifs gérés pour compte de tiers qui augmentent de 149 millions d'euros en 2014 et atteignent pour la 1^{ère} fois le milliard d'euros.

L'EBITDA baisse de 10,9 millions d'euros passant de 50,9 millions d'euros en 2013 à 40 millions d'euros en 2014. Ce recul résulte de la baisse de l'EBITDA évoquée précédemment et

de la hausse des distributions aux investisseurs.

Au global, le résultat opérationnel diminue de 3,2 millions d'euros passant de 7,3 millions d'euros en 2013 à 4,1 millions d'euros en 2014. Cet écart s'explique par la diminution de l'EBITDA compensée par la baisse du montant des amortissements du fait des dépréciations d'actifs moins élevées en 2014 qu'en 2013.

Le résultat courant avant impôt diminue de 0,6 million d'euros passant de -13 millions d'euros en 2013 à -13,6 millions d'euros en 2014. La baisse de l'endettement net et des taux d'intérêts ont permis de diminuer le poids de la charge financière du Groupe, ce qui a compensé en partie la baisse du résultat opérationnel.

La perte nette part du Groupe diminue de 2,4 millions d'euros (-15,7%) passant de -15,3 millions d'euros en 2013 à -12,9 millions d'euros en 2014, la charge d'impôt étant plus faible en 2014.

2015

Le chiffre d'affaires consolidé de l'année 2015 atteint 348,2 millions d'euros contre 378,7 millions d'euros en 2014. La diminution des placements de matériels auprès d'investisseurs dans l'activité Conteneurs Maritimes, malgré une progression de l'activité Constructions Modulaires, explique l'essentiel de cette variation.

L'activité location et vente de Constructions Modulaires a progressé fortement en 2015 entraînant une hausse importante du taux d'utilisation mais générant parallèlement un surcoût de charges de préparation. Les activités de location et vente de matériels de transport (conteneurs, wagons et barges) affichent un résultat opérationnel positif en 2015 qui n'a pas permis de compenser la perte de l'activité Constructions Modulaires.

En 2015, le Groupe enregistre 11,6 millions d'euros de dépréciations exceptionnelles, dont 10,8 millions d'euros concernant les Constructions Modulaires pour accélérer la rationalisation des actifs en France et aux États-Unis.

La stratégie de diminution des investissements en propre, la cession des actifs non stratégiques ou non loués et le financement de la croissance par des investisseurs tiers créent des flux opérationnels positifs permettant de poursuivre l'objectif de désendettement net du Groupe et de réaliser des économies d'échelle.

La hausse de l'EBITDAR de 1,8 million d'euros à 96,7 millions d'euros en 2015, est liée à la progression de l'activité Conteneurs Maritimes marquée par la hausse du dollar américain. L'EBITDAR reflète la performance de nos activités et de l'ensemble des actifs gérés par le Groupe. Au global, le Groupe gère 1,8 milliard d'euros d'actifs, dont 41 % sont la propriété du Groupe. A parité constante, les actifs gérés sont stables.

L'EBITDA baisse de 3,8 millions d'euros passant de 40 millions d'euros en 2014 à 36,2 millions d'euros en 2015, du fait de charges exceptionnelles. Retraité des éléments non récurrents (0,7 million d'euros de dépréciations d'actifs, 1,3 million d'euros de provisions pour risques et 1,6 million d'euros de surcoûts de préparation d'actifs lié à la remise en location d'actifs modulaires et la hausse des taux d'utilisation en 2015 et 2 millions d'euros de produits exceptionnels en 2014), l'EBITDA est en augmentation de 1,9 million d'euros à 39,9 millions d'euros reflétant la reprise de l'activité Constructions Modulaires.

Les distributions aux investisseurs augmentent en raison de l'effet de change euro-dollar.

Au global, le résultat opérationnel diminue de 17,2 millions d'euros passant à -13,1 millions d'euros en 2015. Cet écart s'explique principalement par les dépréciations et charges exceptionnelles de l'année. Retraité des éléments exceptionnels en 2014 et en 2015, le résultat opérationnel est stable (3,7 millions d'euros en 2015 contre 3,8 millions d'euros en 2014).

La baisse de l'endettement net moyen et des taux d'intérêt ont permis de diminuer le poids de la charge financière du Groupe.

Le résultat courant avant impôt s'élève à -28,4 millions d'euros en 2015.

Retraité des éléments non récurrents, le résultat courant avant impôt progresse en ligne avec le redémarrage de l'activité Constructions Modulaires. Les éléments non récurrents comprennent 11,6 millions d'euros de dépréciations d'actifs, 1,3 million d'euros de provisions pour risques, 1,6 million d'euros de surcoûts de préparation d'actifs lié à la remise en location d'actifs modulaires et la hausse des taux d'utilisation, 2,4 millions d'euros de charges exceptionnelles de refinancement diminué de 0,7 million d'euros de produit comptable de valorisation « mark to market » de l'ORNANE émise en juillet 2015 et 2 millions d'euros de produits exceptionnels diminués de 1,7 million d'euros de dépréciations d'actifs en 2014.

La perte nette part du Groupe augmente de 11 millions d'euros passant à -24 millions d'euros en 2015. Le résultat est impacté majoritairement par les 16,1 millions d'euros d'éléments non récurrents détaillés précédemment.

2016

L'année 2016 marque globalement un retournement de situation avec une progression de l'ensemble des indicateurs opérationnels. Le chiffre d'affaires consolidé augmente, l'EBITDAR et l'EBITDA progressent. Le résultat opérationnel est en hausse et positif. La perte du Groupe diminue.

Les activités Constructions Modulaires et Wagons de Fret ont particulièrement participé à ce redressement.

Les ventes de constructions modulaires sont significativement en hausse tirées par le marché allemand des réfugiés. L'activité locative de Constructions Modulaires a été forte en Allemagne et en Pologne et redémarre en fin d'année en France avec les projets du Grand Paris.

La location de wagons de fret continue de progresser en Europe et se développe en Asie.

La location de barges fluviales a subi une légère baisse d'activité en Europe principalement dans le domaine de l'affrètement sur le Rhin.

Le marché des Conteneurs Maritimes a été contrasté avec une baisse des tarifs locatifs générée par une déflation sur l'acier et le prix des conteneurs neufs dans la première partie de l'année. Le Groupe a mis en œuvre avec succès une stratégie de cession de conteneurs d'occasion pour diminuer les dépenses opérationnelles qui a permis d'augmenter les taux d'utilisation pour atteindre 94 % fin 2016. Le marché s'est ensuite retourné en fin d'année avec à nouveau une pression inflationniste sur le prix d'achat des conteneurs neufs et les tarifs locatifs.

Les flux positifs opérationnels de trésorerie générés par la stratégie de diminution des

investissements en propre, la cession des actifs non stratégiques ou non loués et le financement de la croissance par des investisseurs tiers ont permis d'améliorer les principaux ratios du bilan et d'atteindre un ratio prêt sur valeur (LTV) de 60 %.

Le chiffre d'affaires consolidé de l'année 2016 atteint 362,9 millions d'euros contre 348,2 millions d'euros en 2015 porté par les activités Constructions Modulaires et Wagons de Fret.

Cette progression se reflète dans l'EBITDAR en hausse de 5,8 millions d'euros pour atteindre 102,5 millions d'euros en 2016. L'EBITDAR reflète la performance de nos activités et de l'ensemble des actifs gérés par le Groupe. Au global, le Groupe gère 1,8 milliard d'euros d'actifs, dont 40 % sont la propriété du Groupe. À parité constante, les actifs gérés sont en légère baisse.

L'EBITDA progresse de la même façon de 7,9 millions d'euros passant de 36,2 millions d'euros en 2015 à 44,1 millions d'euros en 2016. L'EBITDA retraité des éléments non récurrents s'établit à 45,2 millions d'euros. D'importants frais sur des projets de revue stratégique d'activités et de financements ont impacté l'EBITDA du Groupe pour -1,1 million d'euros.

Le résultat opérationnel augmente de 17,5 millions d'euros s'établissant à 4,4 millions d'euros en 2016. Le résultat opérationnel 2016 est impacté par la dépréciation du goodwill de notre filiale en Afrique pour -2,5 millions d'euros.

Le résultat courant avant impôt progresse de 17,2 millions d'euros passant de -28,4 millions d'euros en 2015 à -11,2 millions d'euros en 2016. Le résultat courant avant impôt enregistre la charge comptable de valorisation des instruments financiers (ORNANE et swap de taux pour -1,3 million d'euros). Le résultat courant avant impôt retraité de ces éléments exceptionnels s'élève à -6,3 millions d'euros en hausse de 6 millions d'euros.

Le résultat du Groupe s'améliore ainsi de 12,4 millions d'euros avec une perte de -11,6 millions d'euros en 2016.

2017

L'année 2017 marque le recentrage du Groupe sur les activités de location de matériels de transport (wagons de fret, barges fluviales et conteneurs maritimes) avec la cession des activités de constructions modulaires aux Etats-Unis le 2 novembre 2017 et en Europe le 8 décembre 2017. La cession de ces activités a permis le désendettement significatif du Groupe avec une dette en baisse de 46 % consécutivement à la valeur de ces cessions pour environ pour environ 170 millions d'euros.

La rentabilité des matériels de transport a progressé sur l'année 2017 avec la hausse de la demande et des taux d'utilisation. Cette hausse se traduit par une baisse des charges opérationnelles, principalement des charges de stockage.

TOUAX conserve néanmoins une activité modulaire au Maroc en partenariat avec un fonds d'investissement spécialisé sur l'Afrique, activité dont le goodwill a été déprécié en totalité.

Le chiffre d'affaires consolidé de l'année 2017 atteint 211,9 millions d'euros contre 232,7 millions d'euros en 2016, en retrait de 8,9 % du fait d'une baisse des ventes de Conteneurs Maritimes en partie compensée par une hausse des ventes de Wagons de Fret à des investisseurs extérieurs au Groupe.

L'EBITDAR reflète la performance de nos activités et de l'ensemble des actifs gérés par le Groupe. Il progresse de 7,6 millions d'euros pour atteindre 88,7 millions d'euros en raison de l'amélioration de la rentabilité des matériels grâce à la hausse des taux d'utilisation.

L'EBITDA progresse aussi de 3,6 millions d'euros passant de 23,2 millions d'euros en 2016 à 26,9 millions d'euros en 2017 compte tenu d'une augmentation du parc de wagons en propriété.

Le résultat opérationnel courant augmente en conséquence de 34 % à 7,6 millions d'euros, principalement tiré par les activités Wagons de Fret et Barges Fluviales, les volumes étant plus faibles en Conteneurs Maritimes.

Le résultat courant enregistre la dépréciation totale du goodwill (-8,3 millions d'euros) sur l'activité de Constructions Modulaires au Maroc.

Le résultat net de l'exercice 2017 ressort ainsi à -18 millions d'euros dont une perte de 12,7 millions d'euros pour les activités cédées, une perte de 5,9 millions d'euros pour l'activité de constructions modulaires au Maroc (dont -4,2 million d'euros de dépréciation de goodwill part du Groupe) et un profit de 0,5 million d'euros pour les activités poursuivies hors Maroc.

Au global, TOUAX gère 1,2 milliard d'euros d'actifs, dont 33 % sont la propriété du Groupe. TOUAX enregistre plus de matériels en propriété notamment dans l'activité Wagons de Fret.

L'endettement net bancaire du Groupe diminue à 181,1 millions d'euros comparé à 336,8 millions d'euros à fin décembre 2016. Les ratios financiers sont améliorés avec un ratio de Loan To Value (« LTV ») de 54 % contre 60 % et un « gearing » (endettement net/fonds propres) de 1,32 contre 2,15.

La reprise des investissements dans les trois activités restantes de location de matériels de transport est financée principalement par des investisseurs tiers (fonds d'infrastructure, SICAV, etc.). La gestion pour compte de tiers favorisera l'accroissement à nouveau des flottes gérées par le Groupe. Cette stratégie devant contribuer à une amélioration des recettes d'exploitation proportionnelle aux montants des financements trouvés et des contrats de location permettant d'utiliser ces fonds avec profit. La reprise économique reste globalement assez favorable en fin d'exercice aux trois activités du Groupe.

2018

Au cours de 2018, les produits des activités ont progressé trimestre après trimestre (taux de croissance trimestriel moyen : + 3,5 %) pour s'établir à 154,5 millions d'euros et 158,4 millions d'euros à périmètre et devises constants contre 169,7 millions d'euros en 2017, soit une diminution de 6,6 %. Cette baisse est liée à la diminution des flottes en gestion de conteneurs et n'a pas d'impact sur la rentabilité du groupe, celle-ci s'étant améliorée.

L'EBITDA atteint 25,7 millions d'euros, relativement stable comparé aux 26,9 millions d'euros enregistrés un an plus tôt. La rentabilité opérationnelle des activités transport s'est améliorée.

L'activité Wagons de Fret est la première activité contributrice à l'EBITDA du Groupe, avec une majorité d'actifs détenus en propre, tandis que la contribution de la division conteneurs est faible du fait de la prépondérance des actifs gérés pour compte de tiers.

L'EBITDA de la division wagons de fret progresse de 2,6 millions d'euros sur l'année, notamment grâce à un taux d'utilisation en hausse (+3 points sur l'année, ressortant en moyenne

à 84,9 % sur 2018 et atteignant 86,9 % en décembre 2018). Dans un contexte de marché en croissance tiré par les besoins de remplacement des flottes, le Groupe a initié des augmentations de tarifs locatifs.

L'EBITDA de la division conteneurs est en hausse à 2,2 millions d'euros, grâce au redémarrage au second semestre 2018 des investissements (en propre et pour compte de tiers) et au développement du trading de conteneurs neufs.

Hors résultat non récurrent relatif à la résolution d'un litige en Amérique du Sud (1,2 million d'euros) dont l'activité avait bénéficié en 2017, l'EBITDA de l'activité barges fluviales est stable.

L'EBITDA des autres activités est en retrait de 3,8 millions d'euros, notamment impacté par la division modulaire en Afrique, et des frais généraux anciennement alloués à la division modulaire cédée en décembre 2017.

Le résultat opérationnel s'établit à 8,1 millions d'euros, en hausse de 7,2 millions d'euros.

Le résultat net part du Groupe est de -4,2 million d'euros contre -18 millions d'euros un an plus tôt. Le résultat net des activités de transport est positif, s'établissant à +€ 1,4 million. La perte comptable s'explique cependant principalement par les activités ou coûts résiduels liés aux activités modulaires : le résultat net des activités cédées est négatif de -1 million d'euros. Celui de l'activité modulaire en Afrique est négatif de €-2,1 millions (néanmoins, les actions de transformation de l'activité en Afrique ont progressé et permettront de mieux valoriser l'investissement du Groupe). Par ailleurs, les coûts centraux supportés non alloués suite à la cession des activités constructions modulaires en Europe et aux US en décembre 2017, s'élèvent à 2,5 millions d'euros. Des mesures de réduction des coûts ont été réalisées en 2018 et sont visibles à partir de 2019.

L'évolution du Groupe peut se prévoir ainsi :

La progression des revenus tout au long de l'année montre une tendance positive de l'activité. Tendance qui devrait se poursuivre en 2019.

En effet, la demande en transport ferroviaire de marchandises continue sa progression en Europe tirant ainsi la demande de location de wagons de fret, notamment sur le segment de transport intermodal dont Touax est le deuxième acteur européen et la demande de conteneurs reste soutenue avec une croissance du PIB mondial attendue de 3,5 %.

Le Groupe est ainsi confiant sur son objectif de retour, d'un exercice à l'autre, à la rentabilité des activités transport déjà visible dans l'amélioration des revenus locatifs depuis le début d'année.

Les grandes économies, y compris les marchés émergents continuent de favoriser la croissance des échanges par rail et voies fluviales et intermodaux, ces derniers émettant moins de CO2 et étant plus économiques sur longue distance. Les marchés sous-jacents de la location de matériels de transports sont ainsi orientés positivement avec une tendance accrue à l'externalisation (plus en location vs moins en propriété).

La demande en transport ferroviaire de marchandises continue sa progression en Europe tirée par la reprise de la demande du secteur privé suite à la libéralisation du fret ferroviaire. Les

besoins de remplacement de la flotte sont significatifs avec un sous-investissement chronique durant la dernière décennie.

Le marché du transport fluvial en Europe est tiré par la hausse de la construction, du transport de céréales et de biomasse. Le marché sud-américain reste stable.

La demande de conteneurs reste soutenue avec des besoins de remplacement estimés à plus de deux millions de TEUs par an et une croissance attendue des PIB mondiaux et des échanges, si toutefois ces derniers ne sont pas trop affectés par les tractations commerciales débutant entre les Etats-Unis et la Chine principalement.

Le Groupe va poursuivre son focus sur l'amélioration de sa rentabilité soutenue par le programme d'amélioration continue (« CIP ») mis en place depuis début 2018, continuer les investissements en propre de manière progressive, et développer la gestion d'actifs pour compte de tiers.

2019

Les comptes au 31 décembre 2019 portant sur les activités conservées montrent que :

- Le résultat net part du Groupe est de -2,7 millions d'euros en amélioration de 35% comparé à -4,2 millions d'euros un an plus tôt. Il inclut (i) -0,6M€ de perte résiduelle sur l'activité constructions modulaires en Afrique, (ii) -0,7M€ de perte résiduelle sur les activités non poursuivies (constructions modulaires en Europe et USA), (iii) -1,2M€ sur la perte de change exceptionnelle ci-dessus mentionnée, et (iv) des impôts de 1,5M€ supérieurs au résultat courant avant impôt de +0,7 million d'euros qui se décomposent en un impôt différé de -0,6 million d'euros et une charge d'impôt courant de -0,9 million d'euros compte tenu. L'importance de la charge d'impôt s'explique par la comptabilisation d'un impôt pour les sociétés ayant un résultat fiscal positif (12,4 millions d'euros) qui ne se compense pas avec un produit d'impôt pour les sociétés présentant un résultat fiscal négatif (-12 millions d'euros). La comptabilisation d'un impôt différé actifs (créance d'impôt contrepartie produit d'impôt) est limitée aux impôts différés passifs (dette d'impôt).

- Les produits des activités sont en hausse de 9,4%, s'établissant à 169 millions d'euros (164,2 millions d'euros à devises et périmètre constants) contre 154,5 millions d'euros en 2018. Les revenus de l'activité locative se sont établis à 134,8 millions d'euros contre 134,5 millions d'euros en 2018, en hausse dans les wagons de fret, une diminution dans les barges (Amérique du Sud), et une baisse dans les conteneurs (réduction de la flotte en gestion tandis que le chiffre d'affaires locatif en propre augmente +53,5%). Les ventes ont atteint 32,2 millions d'euros, contre 18,7 millions d'euros en 2018, notamment grâce aux opérations de négoce de conteneurs neufs et d'occasion. Les commissions de syndication et les plus-values sont en hausse à 1,9 millions d'euros contre 1,3 millions d'euros en 2018 ;

- L'EBITDA atteint 36,9 millions d'euros en amélioration de 44% par rapport à l'année précédente.

L'EBITDA de la division Wagons de fret s'établit à 23,1 millions d'euros contre 22,9 millions d'euros en 2018, avec un taux d'utilisation en hausse (88,7% en moyenne sur 2019 : +3,8 points vs 2018). Dans un contexte de marché en croissance tiré par les besoins de remplacement des flottes, la division poursuit les investissements et bénéficie d'une augmentation progressive des de tarifs locatifs.

La division Barges fluviales enregistre un EBITDA de 3,5 millions d'euros sur l'année comparé à 4,5 millions en 2018, principalement en raison d'un manque de dynamisme du marché sud-américain et de l'absence de cessions sur 2019.

L'EBITDA de la division Conteneurs augmente significativement à 8,8 millions d'euros sous l'effet de la reprise des investissements et de la hausse du trading des conteneurs neufs et d'occasion. La stratégie d'accroissement de la part d'actifs en propriété stimule la profitabilité, qui quadruple en 2019 comparé à 2018. Le taux d'utilisation est résilient à 97,1% en moyenne sur l'année (98,7% en 2018).

L'EBITDA des autres activités s'établit à 1,5 million d'euros, en forte progression (+5,4 millions d'euros) comparé à 2018 avec l'activité Constructions modulaires en Afrique qui se redresse grâce à une hausse de son carnet de commandes. L'impact total de la mise en œuvre de la norme IFRS 16 sur les contrats de location est de 1,3 million d'euros sur l'EBITDA.

- Le résultat opérationnel s'établit à 15,1 millions d'euros, +86,6% par rapport à 2018 (8,1 millions d'euros).
- Les capitaux propres de l'ensemble au 31 décembre 2019 s'élèvent à 123,1 millions d'euros comparés à 129,1 millions d'euros au 31 décembre 2018.

Les faits marquants pour l'exercice 2019 s'avèrent être :

Hausse du résultat opérationnel (+87%) à 15,1 millions d'euros

Hausse de l'EBITDA (+44%) à 36,9 millions d'euros

Bénéfice net avant impôt positif à 0,7 million

Base d'actifs tangibles importante avec une valeur de marché de 327,3 millions d'euros

2020

Dans un contexte sanitaire international complexe, le Groupe a poursuivi son développement. Il a continué à capitaliser sur les mesures stratégiques, opérationnelles et financières prises ces dernières années permettant un retour à la profitabilité en 2020, tout en améliorant sa situation financière et procédant à de nouveaux investissements long terme.

« La stratégie de recentrage du Groupe Touax sur ses trois métiers de location longue durée de matériels au service des transports durables, porte ses fruits en 2020. Malgré l'environnement extraordinaire lié à la pandémie Covid-19, le Groupe a démontré une forte résilience dans toutes ses activités permettant une progression de ses résultats » indiquent Fabrice et Raphaël Walewski, gérants de TOUAX SCA.

Touax renoue avec la profitabilité en 2020 avec un Résultat Net part du Groupe à +5,9 millions d'euros, et constate une progression de l'ensemble de ses indicateurs de performance opérationnelle, accompagnée de la poursuite des investissements.

Les taux d'utilisation à fin décembre 2020 des Wagons de Fret (83,6 %), des Conteneurs (99,4 %) et des Barges Fluviales (92,0 %) sont à un niveau élevé en dépit de la crise sanitaire.

L'augmentation de capital de Touax Rail (81,9 millions d'euros) avec l'arrivée de DIF Core Infrastructure Fund II géré par DIF Capital Partners renforce les fonds propres du Groupe et de

sa division Wagons.

Le rachat de 24,2 millions d'euros de TSSDI en novembre dernier permet d'optimiser le coût des ressources financières à long terme.

Les refinancements d'actifs de la division Conteneurs (75 millions de dollars) et de la division Rail (180 millions d'euros) allongent significativement la maturité des dettes financières et attestent de la confiance de la communauté financière en soutenant la stratégie de croissance du Groupe.

RESILIENCE DE L'ACTIVITE EN 2020

Sur l'ensemble de l'exercice 2020, le produit des activités cumulées s'élève à 163,4 millions d'euros (166,0 millions d'euros à périmètre et devises constants), en légère baisse de 3,3 % comparée à 2019.

Cette évolution s'explique par une baisse significative du chiffre d'affaires locatif des matériels détenus par les investisseurs (-20,8 % en 2020), provenant principalement de cessions de matériels appartenant aux investisseurs tiers et de l'effet des nouveaux contrats de gestion. En effet, selon les normes comptables IFRS et compte tenu de la typologie des nouveaux contrats de gestion signés depuis 2019, Touax agit en tant qu'agent et non plus comme principal. Il en résulte que le chiffre d'affaires locatif des matériels gérés dans le cadre de ces nouveaux contrats de gestion n'est plus reconnu mais seule la commission de gestion est comptabilisée, sans aucun impact sur les résultats.

Cette baisse est partiellement compensée par une hausse de 3,3 % du chiffre d'affaires locatif des matériels en propre (52,3 millions d'euros) et par le dynamisme de l'activité de vente de matériels qui s'établit à 40,5 millions d'euros contre 32,2 millions d'euros en 2019.

Les commissions de syndication et les plus-values non liées aux activités récurrentes sont en hausse à 2,3 millions d'euros contre 1,9 million d'euros un an auparavant.

ANALYSE DE LA CONTRIBUTION PAR DIVISION

Les revenus de la division Wagons de Fret s'élèvent à 60,0 millions d'euros en 2020, en retrait de 1,9 %.

- Les revenus de l'activité locative diminuent de 2,9 % à 56,7 millions d'euros sur la période, cette décroissance s'impute principalement à la baisse des prestations annexes (-1,4 million d'euros) corrélée à la diminution des dépenses de maintenance.
- Les ventes de wagons ainsi que les commissions de syndication augmentent en 2020.

Les revenus de la division Barges Fluviales restent stables à 11,8 millions d'euros en 2020 avec un taux d'utilisation moyen sur la période qui progresse à 95,1 % (vs 90,5 % en 2019).

Les revenus de la division Conteneurs s'élèvent à 78,9 millions d'euros à fin décembre 2020, en repli de 3,5 %. Cette variation s'explique par la diminution de l'activité locative imputable à la diminution de la flotte en gestion compensée en partie par une augmentation de l'activité vente de matériels. Le taux d'utilisation moyen sur la période s'élève à 96,4 %, ce qui démontre la bonne résilience de l'activité.

- La stratégie d'investissement en conteneurs engagée au cours des deux dernières années,

permet une croissance de 26 % du chiffre d'affaires locatif en propre à 9,5 millions d'euros. Comme anticipé, le chiffre d'affaires des matériels détenus par les investisseurs est en retrait à 36,2 millions d'euros sous l'effet des cessions de matériels.

- Le dynamisme des opérations de négoce génère une croissance des ventes de conteneurs qui s'élèvent à 25,4 millions d'euros au 31 décembre 2020 (+53,1 %).

Enfin le chiffre d'affaires de l'activité Constructions Modulaires en Afrique présentée dans la ligne « divers » diminue légèrement sur la période pour atteindre 13.0 millions d'euros sous l'effet de la crise sanitaire mais est fortement compensé par une amélioration des marges.

UNE SOLIDE PERFORMANCE OPERATIONNELLE

L'EBITDA atteint 46,8 millions d'euros en progression de 27 %.

L'EBITDA de la division **Wagons de Fret** s'établit à 26,5 millions d'euros contre 23,1 millions d'euros en 2019, avec un taux d'utilisation en légère baisse (84,4 % en moyenne sur 2020). Dans un contexte de marché en contraction lié à la pandémie de Covid-19 mais prévu en croissance sur le moyen terme, la division poursuit ses investissements et bénéficie d'une augmentation des ventes et des syndications. Elle profite également de la réduction des dépenses opérationnelles.

La division **Barges Fluviales** enregistre un EBITDA de 5,2 millions d'euros sur l'année en hausse de 1,7 million d'euros principalement avec la réalisation de sa première syndication dégageant une commission de syndication.

L'EBITDA de la division **Conteneurs** augmente significativement (+31 %) à 11,6 millions d'euros sous l'effet de la hausse du trading des conteneurs. La stratégie d'accroissement de la part d'actifs en propre optimise la rentabilité et le taux d'utilisation est résilient (99,4 % en décembre 2020). La baisse significative des distributions (-13,0 millions d'euros) a un effet favorable sur l'EBITDA.

L'EBITDA des autres activités s'établit à 3,5 millions d'euros en forte progression (+2,1 millions d'euros), en particulier avec l'activité Constructions Modulaires en Afrique dont la rentabilité augmente fortement grâce à son orientation stratégique vers les produits clés en main à plus forte valeur ajoutée, et avec la diminution des frais centraux.

Le **Résultat Opérationnel** s'établit à 23,2 millions d'euros, +53 % par rapport à 2019.

Le **Résultat Financier** est de -13,2 millions d'euros contre -14,4 millions d'euros en 2019. Cette amélioration de 1,2 million d'euros s'explique en partie par une diminution du coût de l'endettement financier net de 0,4 million d'euros.

Le **Résultat Courant avant impôt** est de 10,0 millions d'euros contre 0,7 million d'euros en 2019. Les impôts s'élèvent à 1,0 million d'euros et se décomposent en un impôt différé de 0,9 million d'euros et une charge d'impôt courant de 0,1 million d'euros.

Le **Résultat Net part du Groupe** s'élève à +5,9 millions d'euros en très nette amélioration par rapport à 2019 (-2,7 millions d'euros). L'ensemble des divisions opérationnelles du Groupe contribuent de manière positive au Résultat Net consolidé de l'ensemble.

UNE STRUCTURE FINANCIERE RENFORCEE

Le bilan affiche un total de 474 millions d'euros au 31 décembre 2020, contre 447 millions d'euros au 31 décembre 2019.

Les actifs tangibles s'élèvent à 364 millions d'euros.

Les immobilisations corporelles s'élèvent à 308 millions d'euros contre 297 millions d'euros à décembre 2019, principalement grâce aux investissements au sein des divisions Wagons de Fret et Conteneurs.

Les flux opérationnels de trésorerie s'établissent à -1,2 million d'euros du fait de nombreuses acquisitions de matériels pour 31,5 millions (pour mémoire les investissements sont classés en flux opérationnels pour les loueurs opérationnels d'actifs).

La dette brute est de 252 millions d'euros, dont 68 % sans recours. L'endettement net du Groupe ressort à 190 millions d'euros.

Le ratio de « Loan to Value » reste stable à 54 %.

DES OPERATIONS DE FINANCEMENT MAJEURES

En septembre 2020, la division Rail a réalisé une augmentation de capital de 81,9 millions d'euros et accueilli DIF Capital Partners comme actionnaire à hauteur de 49 % de son capital.

En novembre 2020, le rachat de 24,2 millions d'euros de titres super subordonnés à durée indéterminée a permis à Touax SCA d'optimiser la structure de son capital et de diminuer le niveau de sorties de trésorerie afférentes.

En novembre 2020, des financements d'actifs au sein de la division Conteneurs ont été signés pour un total de 75 millions de dollars.

En décembre 2020, des financements d'actifs au sein de la division Rail ont été signés pour un total de 180 millions d'euros.

UNE STRATEGIE DE RECENTRAGE REUSSIE ET UNE CONFIANCE POUR LES ANNEES A VENIR

Les résultats 2020 confirment la pertinence de la stratégie de recentrage menée par le Groupe Touax sur ses trois métiers de location longue durée de matériels au service des transports durables.

Le **marché des Wagons de Fret** s'est contracté sur 2020. A moyen terme, la demande en wagons de fret en Europe est prévue en croissance : Le « Green Deal » européen favorise le transfert modal vers le Rail, et la tendance à l'externalisation continue.

En Asie la demande en wagons de fret innovants reste bien orientée. De nombreux projets d'infrastructure favorisent le trafic ferroviaire et conteneurisé, comme le développement des routes de la soie entre la Chine et l'Europe et le nouveau corridor dédié au fret en Inde.

Dans le **secteur Conteneurs**, on constate la reprise du marché asiatique depuis l'été 2020 et une forte discipline des principaux acteurs sur les capacités de production et d'investissements. Cela démontre la résilience du transport de fret conteneurisé et intermodal porté par l'essor de l'e-commerce.

Sur l'année 2020, les taux d'utilisation dans l'activité Conteneurs ont évolué à des niveaux records. Le Groupe souhaite continuer sa stratégie d'investissement en propriété tout en poursuivant son activité de gestion pour le compte d'investisseurs tiers.

Le **secteur des Barges Fluviales** a été peu impacté en 2020, la demande restant essentiellement liée à des projets d'infrastructure de longue durée et au transport de céréales, en particulier aux États-Unis et en Amérique du Sud. Pour Touax les investissements vont reprendre avec la production de deux nouvelles barges en Europe. Plusieurs syndications devraient également avoir lieu dans le courant de l'année 2021.

Dans **l'activité Constructions Modulaires en Afrique**, le Groupe souhaite valoriser sa participation en poursuivant sa stratégie d'amélioration des volumes et des marges avec un axe fort de développement sur des produits clés en main à valeur ajoutée.

A court terme le Groupe reste prudent au regard du contexte exceptionnel COVID, mais se montre confiant pour les années à venir, notamment dans un contexte de « Green Deal » européen, avec différents plans de relance annoncés par les gouvernements sur les infrastructures et une tendance à l'externalisation, qui devraient continuer de soutenir les investissements dans nos classes d'actifs.

L'Europe a déclaré que 2021 serait l'année du Rail avec un objectif de part de marché de 30 % du transport de marchandises européen en 2030. Touax s'associe à cette ambition et continuera à soutenir et promouvoir le développement des transports ferroviaires, intermodaux et fluviaux sur les 5 continents.

2021

A partir de l'année 2021, cet historique du groupe est rédigé par Raphaël Walewski.

En 2021, Touax a montré une forte résilience et a continué de croître malgré les défis mondiaux posés par la pandémie. L'année a été marquée par une augmentation de 13 % de l'EBITDA, atteignant 53,1 millions d'euros et un résultat net part du groupe en très forte hausse à 12,6 millions d'euros. L'actif net réévalué par action progresse fortement à 22,22 € (+42 %).

Division Wagons de fret : Le taux d'utilisation des wagons remonte progressivement à 89 %, renforcé par une demande accrue en Europe.

Division Conteneurs : La division a maintenu un taux d'utilisation record de 99,6 %, soutenu par la reprise du commerce international et par la pénurie de conteneurs. Le négoce de conteneurs neufs se développe significativement. L'EBITDA de la division progresse de 54,1%.

Division Barges fluviales : Le taux d'utilisation est resté élevé à 97 %, avec aussi la reprise des investissements.

Parc d'actifs gérés en 2021 :

- 393 064 conteneurs (TEU)
- 12 110 wagons de fret
- 99 barges fluviales

Touax a poursuivi sa stratégie d'expansion et de gestion d'actifs durables, tout en restant

concentré sur l'amélioration de ses opérations et la satisfaction client.

2022

Les résultats financiers du groupe en 2022 sont solides, avec un EBITDA en hausse à 57,9 millions d'euros, un résultat opérationnel de 31,1 millions d'euros et un résultat net part du groupe à 7,5 millions € en baisse résultant du refinancement des TSSDI par de la dette bancaire.

La valeur comptable par action a augmenté à 12,94 euros contre 11,70 euros en 2021, et la valeur nette d'actif par action s'élève à 21,95 euros au 31 décembre 2022. Ces résultats permettent à Touax de renouer avec sa tradition de distribution de dividendes, interrompue entre 2015 et 2022.

L'année 2022 a été marquée par des défis économiques et géopolitiques importants, notamment la guerre entre la Russie et l'Ukraine, l'inflation et la hausse des taux d'intérêt. Malgré ces perturbations, Touax a maintenu une performance honorable. Le conflit russo-ukrainien n'a eu aucun impact direct sur l'activité du groupe, celui-ci n'ayant ni filiales ni clients dans cette région. Cependant, le groupe a dû s'adapter rapidement au nouvel environnement économique et géopolitique ainsi qu'à la poursuite de la congestion logistique due à la levée progressive des restrictions liées au Covid-19.

Toutes les activités ont enregistré de relativement bonnes performances en 2022. Les revenus de location de Touax ont augmenté, grâce aux investissements réalisés en 2021 dans la propriété et la gestion d'actifs, ainsi qu'à l'extension des services proposés, notamment le trading de conteneurs. Ces investissements dans des actifs de haute qualité et loués à long terme permettront de soutenir les revenus du groupe sur plusieurs années et d'amortir les cycles économiques futurs.

Touax a également poursuivi sa démarche de formation de l'ensemble de ses employés aux méthodes "Lean Six Sigma" d'amélioration continue, dans le but d'améliorer la satisfaction et la fidélisation des clients ainsi que l'excellence opérationnelle du groupe.

En matière de responsabilité sociétale, sociale et environnementale (RSE), Touax a intensifié ses efforts en 2022. Le groupe a entrepris de nouvelles actions pour évaluer l'impact de ses activités, notamment en réalisant un premier bilan carbone et en demandant une notation extra-financière RSE.

Sur le plan financier, Touax a remboursé son capital hybride en 2022 (TSSDI), réduisant ainsi le coût de ses ressources financières. Au 31 décembre 2022, le groupe gérait 1,3 milliard d'euros d'équipements de transport, dont 49 % en propriété et 51 % pour le compte d'investisseurs tiers.

En termes d'actifs, la flotte gérée par Touax en 2022 comprend :

- 385 141 conteneurs (TEU)
- 270 000 tonnes de capacité de transport par 105 barges fluviales
- 12 249 wagons de fret

Les taux d'utilisation moyen s'élèvent à 87,6 % pour les wagons, 96,2 % pour les barges et 97,7 % pour les conteneurs.

2023

En 2023, Touax a célébré deux anniversaires marquants : ses 170 ans en tant que groupe et les 40 ans de sa plateforme de gestion de conteneurs. Fondé en 1853 sous le nom de « Compagnie de Touage de la Basse Seine et de l'Oise », le groupe a su se réinventer au fil des décennies. La plateforme de gestion de conteneurs, créée à San Francisco en 1983, gère aujourd'hui une flotte d'environ 327 900 conteneurs, avec plus de 1 000 clients dans la location et le trading.

À la fin de l'année 2023, le groupe Touax gérait un total de 1,2 milliard d'euros de matériels de transport, répartis entre 52 % d'actifs en propriété et 48 % pour le compte d'investisseurs tiers. Les performances financières du groupe pour l'année 2023 ont montré un EBITDA de 55,3 millions d'euros et un résultat net part du groupe en baisse à 3,6 millions d'euros impacté par les frais financiers et un ralentissement en Europe à partir du 2ème semestre. L'actif net réévalué par action s'élevait à 20,59 euros au 31 décembre 2023, reflétant la valeur patrimoniale des actifs en propriété.

À la fin de 2023, le groupe comptait :

1,226 milliard d'euros d'actifs gérés

640 millions d'actifs en propriété et 586 millions d'actifs gérés pour compte de tiers

13 191 wagons

327 922 conteneurs (TEU)

268 000 tonnes de capacité de transport par barges fluviales (107 barges fluviales)

Malgré les turbulences géopolitiques, les taux d'utilisation de fin d'année 2023 sont restés élevés, atteignant 97 % pour les conteneurs, 88 % pour les wagons de fret, et 100 % pour les barges fluviales.

Le groupe constate la normalisation des trafics conteneurisés en 2023. Bien que l'EBITDA de l'activité Conteneurs ait diminué en 2023, celui des autres activités a progressé.

L'activité construction modulaire en Afrique a vu une reprise notable après un ralentissement en 2022, lié à la pandémie de Covid-19. Touax a produit et livré de nombreuses commandes, notamment des bases-vie pour des chantiers d'infrastructures, des écoles, et des bâtiments d'urgence, en réponse au tremblement de terre survenu au Maroc en septembre 2023. Cette activité, bien que périphérique par rapport aux activités historiques de transports, est restée bien orientée pour 2024.

L'année 2023 a également été marquée par d'importantes opérations de financement avec le remboursement de l'emprunt Euro-PP échéant en juillet 2023, ainsi que le refinancement d'un emprunt désintermédié de 40 millions d'euros, prolongé jusqu'à juin 2024 par un club-deal bancaire. Par ailleurs, les divisions ont bénéficié d'une structuration en prêt vert pour le renouvellement des lignes de financement des wagons de fret et d'une augmentation de la ligne revolving Conteneurs.

Touax a su gagner la confiance des prêteurs (banques et investisseurs), démontrée par l'arrivée de nouveaux partenaires financiers comme Crédit Agricole d'Ile-de-France, la Banque Internationale à Luxembourg, La Banque Postale, et la Banque Palatine. Le groupe a également amélioré son profil de dette en prolongeant la maturité de ses financements, en partie grâce à

deux opérations de financement : le remboursement d'un emprunt Euro-PP 2023 de 15 millions d'euros et l'émission de 5 millions d'euros sur la souche Euro-PP sustainability-linked de 2022 (échéance juin 2027).

De plus, des accords exclusifs ont été signés avec des fonds spécialisés dans les actifs tangibles et les infrastructures, s'engageant à investir aux côtés de Touax plus de 100 millions d'euros de fonds propres et permettant d'augmenter nos capacités d'investissement à plus de 250 millions €.

2024

En 2024, le groupe Touax a confirmé la solidité de son modèle d'affaires, caractérisé par une offre produits diversifiée, une présence forte sur des segments d'activité complémentaires répartis sur des zones géographiques variées, des revenus récurrents et des investissements sélectifs dans des actifs logistiques de qualité. L'exercice a été marqué par une progression du volume d'affaires et de la profitabilité opérationnelle, dans un environnement pourtant contraint par un ralentissement du transport ferroviaire intermodal européen et par les premières tensions géopolitiques et douanières mondiales.

À la fin de l'année 2024, le groupe Touax gérait 1,3 milliard d'euros de matériels de transport, répartis entre 54 % d'actifs en propriété (698 millions d'euros) et 46 % pour le compte d'investisseurs tiers (589 millions d'euros). Les performances financières de l'exercice ont montré des produits retraités des activités de 165,0 millions d'euros, en hausse de +7,9 millions d'euros (+5 %), un EBITDA opérationnel de 59,0 millions d'euros (contre 55,3 millions en 2023, soit +7 %) porté par la bonne dynamique des activités de gestion, et un résultat net part du Groupe de 3,9 millions d'euros, contre 3,6 millions en 2023. Le taux d'EBITDA est resté stable à 35,7 %. La valeur nette comptable par action s'élevait à 11,63 euros au 31 décembre 2024, en hausse de +6 % sur un an. Les gérants ont proposé à l'Assemblée Générale du 12 juin 2025 un dividende de 0,15 euro par action, en progression de +25 %, correspondant à environ 27 % du résultat net part du Groupe.

À la fin de 2024, le groupe comptait :

- 1,287 milliard d'euros d'actifs gérés
- 698 millions d'euros d'actifs en propriété et 589 millions d'euros gérés pour compte de tiers
- 12 122 wagons de fret (plateformes sous gestion)
- 337 715 conteneurs (TEU)
- 107 barges fluviales (dont 11 en gestion pour compte de tiers)

Malgré les turbulences géopolitiques, les taux d'utilisation moyens de l'année 2024 sont restés élevés, atteignant 96,8 % pour les conteneurs, 97,9 % pour les barges fluviales, et 86,2 % pour les wagons de fret.

Les performances ont été satisfaisantes par activité. La division Wagons de Fret est restée stable, à 58,1 millions d'euros de revenus (-0,3 %), avec un EBITDA opérationnel en légère hausse à 32,1 millions d'euros (+0,7 million), soutenu par la baisse des dépenses de maintenance ; le marché ferroviaire intermodal européen a fléchi sous l'effet d'une concurrence accrue et du ralentissement industriel, phénomène partiellement compensé par la forte croissance du marché indien, où Touax Rail est présent depuis 2011. La division Barges Fluviales, à 14,8 millions d'euros (-0,2 million), a vu son EBITDA opérationnel progresser nettement à 6,9 millions d'euros (+1,6 million, soit +31 %), grâce à l'essor de l'activité de

gestion et à un moindre volume d'affrètement. La division Conteneurs a progressé de +6 %, à 70,9 millions d'euros, portée par les revenus locatifs (+1,5 million) et le négoce (+2,8 millions), mais son EBITDA opérationnel a reculé de -0,8 million d'euros (-5 %), en raison de dépenses opérationnelles en hausse incluant des dotations pour risques clients. Enfin, l'activité de vente de Constructions Modulaires en Afrique a poursuivi sa progression, à 21,1 millions d'euros (+4,2 millions), avec un EBITDA opérationnel qui s'élève à 5,017 millions d'euros en hausse de +0,9 million d'euros.

Le résultat opérationnel courant s'est établi à 26,2 millions d'euros (+0,3 million), après des dotations aux amortissements en hausse de -3,4 millions d'euros liées aux nouveaux investissements. Le résultat financier s'est élevé à -21,9 millions d'euros (contre -21,0 millions en 2023), du fait de la hausse moyenne des taux d'intérêt et de l'augmentation de l'endettement de la division Wagons de Fret en Inde. Des éléments non récurrents de 1,9 million d'euros ont été comptabilisés : le versement d'un complément de prix de 1,5 million d'euros pour la cession réalisée en 2017 de l'activité européenne de location de Constructions Modulaires, et le dénouement favorable d'un ancien litige aux États-Unis pour 0,4 million d'euros.

L'année 2024 a été marquée par une hausse des investissements nets (+39,4 millions d'euros d'immobilisations corporelles et stocks par rapport à fin 2023). Le bilan est demeuré solide, avec un ratio de « Loan to Value » de 59,0 % à fin 2024 (contre 59,1 % un an plus tôt). Les capitaux propres de l'ensemble ont augmenté à 153,3 millions d'euros, portés par le résultat net et des écarts de conversion positifs, tandis que l'endettement financier net s'établissait à 304,7 millions d'euros, dont 262,1 millions sans recours (74 % de la dette). La trésorerie consolidée est demeurée confortable, à 48,9 millions d'euros, en hausse de +9,9 millions sur l'année. Le taux d'intérêt global pondéré s'établissait à 5,43 % au 31 décembre 2024.

L'activité de gestion pour compte de tiers a connu une année particulièrement dynamique, avec 90 millions d'euros de syndications réalisées auprès d'investisseurs dans les trois métiers, incluant le remplacement d'un investisseur minoritaire dans une SPV du Real Asset Income Fund et le rachat par Touax d'actifs détenus par des investisseurs. L'encours géré atteignait 589 millions d'euros, adossé à 38 investisseurs (compagnies d'assurances, fonds de pension, family offices, fonds d'infrastructure) et à deux véhicules dédiés : le Real Asset Income Fund S.C.A. et le fonds SETEF soutenu par la BEI (240 millions d'euros à investir sur quatre ans).

Enfin, l'engagement du groupe en matière de responsabilité sociale et environnementale a franchi une nouvelle étape, avec le renforcement de la gouvernance (instauration d'un Comité RSE, politiques Environnement et Achats Responsables, refonte de la Charte Éthique, adhésion à la Charte de la Diversité), le déploiement d'actions structurées (première communication sur le progrès aux Nations Unies, achats de crédits carbone volontaires) et une stratégie de financement durable ayant conduit 75 % des financements du groupe à revêtir un caractère durable, dont un contrat de financement long terme avec la BEI pour l'activité Wagons de Fret. Ces efforts ont été récompensés par une deuxième médaille d'or EcoVadis consécutive (79/100, +7 points, top 2 %) et une première médaille d'or EthFinance Ratings (75/100, +5 points), plaçant Touax en tête du secteur Industrie / sous-secteur Transports.

2025

En 2025, dans un contexte géopolitique et économique particulièrement instable — qualifié de « VUCA » (volatile, incertain, complexe et ambigu) par le groupe — Touax a confirmé la résilience de son modèle et sa capacité d'adaptation. En dehors de l'Europe, le besoin en actifs mobiles liés aux infrastructures de transport est resté soutenu, et la diversification des activités, des contrats long terme et des zones géographiques a permis au groupe de traverser des situations économiques tendues en limitant la volatilité. L'exercice a néanmoins été fortement marqué par la baisse du dollar face à l'euro (de 1 € = 1,039 \$ à 1 € = 1,175 \$, soit -13 %), dont l'impact comptable de -11,0 millions d'euros sur les capitaux propres explique l'essentiel du recul de la valeur patrimoniale par action.

À la fin de l'année 2025, le groupe Touax gérait 1,2 milliard d'euros de matériels de transport, répartis entre 56 % d'actifs en propriété (670 millions d'euros) et 44 % pour le compte d'investisseurs tiers (517 millions d'euros). Les performances financières de l'exercice ont montré des produits retraités des activités de 156,1 millions d'euros, en baisse de 5,4 %, un EBITDA opérationnel de 52,7 millions d'euros (contre 59,0 millions en 2024) et un résultat net part du Groupe de 1,7 million d'euros, contre 3,9 millions en 2024. Ce résultat a bénéficié d'un produit d'impôt de 2,5 millions d'euros lié à la résolution d'un litige fiscal de 4,0 millions de dollars dans la division Conteneurs. La valeur nette comptable par action s'élevait à 9,96 euros au 31 décembre 2025, en baisse de 14 % sur un an, essentiellement imputable à l'effet devise défavorable. Les gérants ont proposé à l'Assemblée Générale du 10 juin 2026 le versement d'un dividende de 0,10 euro par action.

À la fin de 2025, le groupe comptait :

- 1,187 milliard d'euros d'actifs gérés
- 670 millions d'euros d'actifs en propriété et 517 millions d'euros gérés pour compte de tiers
- 13 239 wagons de fret (+9 % vs fin 2024)
- 305 135 conteneurs (TEU)
- 114 barges fluviales (dont 14 en gestion pour compte de tiers)

Malgré les turbulences géopolitiques, les taux d'utilisation de fin d'année 2025 sont restés élevés, atteignant 95,3 % pour les conteneurs, 98,9 % pour les barges fluviales, et 80,5 % pour les wagons de fret — ces derniers affectés par le ralentissement du marché intermodal européen constaté depuis mi-2024.

Les performances ont été contrastées selon les activités. La division Wagons de Fret a vu ses revenus reculer de 4,5 %, à 55,5 millions d'euros, avec un EBITDA opérationnel de 30,4 millions d'euros (-1,7 million), sous l'effet de l'atonie du segment intermodal en Europe ; le groupe a toutefois bénéficié du dynamisme du marché indien, où le taux d'utilisation local est resté à 100 %, porté par la montée en puissance des nouveaux corridors de fret. La division Barges Fluviales a progressé de 6 %, à 15,7 millions d'euros, portée par l'affrètement sur le bassin du Rhin, son EBITDA opérationnel s'établissant à 5,1 millions d'euros (-1,8 million en raison d'un effet de base défavorable sur la gestion). La division Conteneurs a démontré sa résilience avec des revenus en hausse de 1 %, à 72,0 millions d'euros, et un EBITDA opérationnel en progression de 10 %, à 15,9 millions d'euros, soutenu par le dynamisme du négoce de conteneurs neufs et des pick-up charges. Enfin, l'activité de vente de Constructions Modulaires en Afrique, plus faible à 12,7 millions d'euros après une année 2024 particulièrement élevée, a vu son EBITDA en baisse et qui s'élève à 1,212 million d'euros, tout en poursuivant le développement de solutions « clef en main » (hôpitaux, écoles, bases-vie).

L'année a également été marquée par une gestion proactive du financement. Le groupe a signé un contrat de financement long terme avec la Banque Européenne d'Investissement, « banque du climat », mis en place de nouveaux Green Loans avec des banques commerciales (Wagons de Fret), un Green Loan Corporate, ainsi qu'un financement fléché aligné avec la taxonomie européenne pour l'acquisition d'actifs (Barges Fluviales). L'endettement financier net s'est établi à 310,0 millions d'euros, dont 258,6 millions sans recours (soit 72 % de la dette), pour un ratio Loan to Value contenu à 64 % et un taux d'intérêt global pondéré de 5,40 %. La trésorerie consolidée est demeurée confortable, à 47,6 millions d'euros.

L'activité de gestion pour compte de tiers a poursuivi son essor, avec 34 millions d'euros de syndications réalisées auprès d'investisseurs dans les trois métiers et un encours géré de 517 millions d'euros, s'appuyant sur une trentaine d'investisseurs (compagnies d'assurances, fonds de pension, family offices, fonds d'infrastructure) et deux véhicules dédiés : le Real Asset Income Fund S.C.A. et le fonds SETEF soutenu par la BEI.

Enfin, l'engagement du groupe en matière de responsabilité sociale et environnementale a été de nouveau récompensé : Touax a obtenu une troisième médaille d'or EcoVadis consécutive avec un score de 81/100 (+2 points), le plaçant dans le top 3 % des sociétés évaluées, ainsi qu'une note Ethifinance Ratings de 79/100 (médaille d'or, +4 points), se classant deuxième du secteur Industrie / sous-secteur Transports. Sur l'année 2024, les activités Barges Fluviales et Wagons de Fret du groupe ont permis d'éviter l'émission de 1 374 000 tonnes de CO₂ par rapport au transport routier, soit près de 7 fois les émissions carbone du groupe