

Une Histoire, un passé...

## ***Publication du 10.07.2015 - De Baërt-Verney à G.T.V.***

La Famille Verney voit ses origines dans le département des Côtes d'Or au coeur des vigneron avant de partir dans le Maine-et-Loire sur une courte durée pour poser ses valises en Sarthe, plus exactement au Mans. Nous pouvons apercevoir quelques attaches en Bretagne comme à Dinard, Brest. C'est à partir de Louis Zacharie Verney que la notion commerciale intègre la famille, et celle de transports à partir de son fils Louis Adolphe Verney (1872 - 1945).

Louis Adolphe Verney, en collaboration avec Dequaindry dans une entreprise mancelle de travaux publics, est sollicité par les entrepreneurs MM. Joly, Beldants Frères et Baërt Fils pour l'attribution de lignes ferrées d'intérêt local (VFIL), particulièrement dans le Finistère & la Vienne. En 1891, est signé le premier contrat de concession d'exploitation de lignes de chemin de fer d'intérêt local dans le Finistère. On peut trouver d'autres réseaux comme la Compagnie des Chemins de Fer du Morbihan (C.M. , future C.T.M. en 1968) associée à Baërt et Verney. Ces exploitations durent jusque 1956. Verney & Baërt exploite déjà du routier en ouvrant un premier service d'autobus dans le département des Ardennes en 1913 suivis par le Finistère avec les réseaux d'autobus A (remplacement des trains) et le B (complémentaires aux VFIL).

Avant la première guerre mondiale, est fondée la société Baërt & Verney promouvant les V.F.I.L. Il faut attendre l'année 1927 pour voir naître la Société Centrale des Chemins de Fers (S.C.F.) constituée par François Charles Baërt et Louis Verney. Quelques années suivantes, on voit la mention « d'Entreprises » s'ajouter à la fin de la dénomination S.C.F. Deux ans plus tard, les sociétés du groupe S.C.F. exploitent près de 2 000 kilomètres de voies ferrées soit 11 % du réseau sur huit départements employant trois mille personnes. C'est en cette période qu'est fondée la Société Automobile des Transports de l'Ouest (STAO) qui est installée en trois départements : Mayenne, Orne, Sarthe & Vienne. Celle de la Sarthe est le fleuron du Groupe située au Mans avec l'Usine et le siège social S.C.F.

En 1934, le routier prend place sur le ferroviaire conduisant la S.C.F. vers sa reconversion à la route. Les réseaux ferrés sont progressivement remplacés par des lignes d'autocars pour deux raisons : économiques et une meilleure souplesse d'exploitation.

Au cours des années 60, le Groupe acquiert de nouveaux réseaux comme la Compagnie Armoricaire de Transports des Côtes du Nord suivis de celle Finistérienne en 1962. Nous pourrions citer aussi les T.I.V. insérés dans le Groupe intégralement en 1965.

Le groupe se trouve dans une expansion permanente avec son activité de transport routier en exploitant des services occasionnels, du transport de marchandises et de messageries parallèlement à son activité principale : les lignes régulières. Monsieur VERNEY Yves-Michel aime raconter qu'il a débuté sa présidence avec 1 200 autocars et 750 camions en 1977 répartis en 54 marques & types.

Une activité se développe fortement au sein du groupe, celle du Tourisme. L'année 1976 est marquée par l'apport de la branche **CITER** « Transport de voyageurs et agences de voyages » des Transports Citroën, dû à l'importante participation de Michelin au sein de la S.C.F. (actionnariat). A la suite de cela, est lancée la Compagnie Financière et Industrielle de Transports (C.F.I.T.) dont tous les réseaux Citroën

porteront la mention. Un an plus tard, c'est **Tourisme Verney** qui voit le jour dont nous détaillerons l'histoire dans une autre publication.

Verney est alors l'un des plus grands groupes français du secteur. Verney sort de l'Ouest pour aller dans l'Est de la région lyonnaise...

### ***Un ralentissement, des pertes, une reprise***

Entre 1978 et 1983, le Groupe Verney se trouve dans une période difficile avec une politique de restructuration conduisant à la fermeture ou l'abandon de lignes voir réseaux interurbain(e)s : Clermont Ferrand, Mulhouse, Lille, lignes de Saône-et-Loire... Les effectifs vont de 2832 à 2248 salariés et le parc de 1870 à 1609 véhicules. Ces événements douloureux feront rater, au Groupe, des opportunités dans l'urbain à la fin des années soixante dix comme Cariane d'ailleurs !

En 1979 est mis en place le Trophée de la Sécurité, consistant en un concours interne entre les conducteurs permettant un niveau de sécurité plus élevé. En terme d'assurance, ce trophée a permis une baisse de cinquante pour cents de dossier de responsabilité.

Malgré une diversification dans les Messageries (années 60) et l'acquisition des Transports Malissard fils et Savarzeix (1978), l'activité Marchandise est dissoute en 1982 afin de se recentrer sur l'activité de transport collectif de voyageurs sous toutes ses formes : cette partie représente un quart du chiffre d'affaires, mais créée « une hémorragie financière » selon les sources écrites de l'époque. Suivis de l'activité construction radiée en 1986 : « *J'ai eu à conduire une mutation industrielle difficile.* »<sup>1</sup>. Tout au long de ces épreuves, Verney est soutenu par Michelin.

L'apaisement revient entre 1984 et 1990 où le groupe parvient à stabiliser son exploitation en amorçant une certaine reprise au prix d'investissements massifs comme l'acquisition de 1 200 véhicules (dont 860 neufs) en six ans ! Au sujet des véhicules, il faut savoir que le Groupe ne revend jamais un autocar d'occasion pour éviter d'alimenter « *le marché de véhicules qui font ensuite tout et n'importe quoi.* ». Côté urbain, c'est plus compliqué : le réseau de Quimper est repris par Transexel, celui de Morlaix par la CGFTE puis cédé à VIA GTI. En 1990, c'est Saint Briec qui passe sous Transexel. Le Groupe Verney est le premier fournisseur de la SNCF, chose dite par le président en 1989 : cependant que l'autocar soutienne le ferroviaire est dure à comprendre pour certains, le président qualifie cette incompréhension comme « un problème de complémentarité »<sup>2</sup>. Chacun son métier, la SNCF sur les rails et Verney sur la route.

### ***Un lifting à la S.C.F. en route vers G.T.V.***

Suite à une redistribution du capital, dont les conditions sont confidentielles entre la famille Michelin et Verney, la part d'actions Michelin (via PARDEVI) est de 42 % contre 97,6 % dans les années 70-80 ayant débuté par un symbolique 1% en 1972 sauvant la S.C.F. des « prédateurs ».

Ceci étant la Famille Verney est majoritaire, via sa société VERNINVEST. Des nouveautés surviennent :

- Dès janvier 1991, c'est une restructuration régionale (et juridique) avec un regroupement des filiales entraînant de nouvelles entités réseaux comme la CAA, la CTA et la CTE issus de Citroën. De plus, on constate que le « millésime 1990 » est un renouement avec le terme de croissance externe où le groupe acquiert quatre d'entreprises (deux à Brest et Clermont Ferrand, deux autres à Lyon et Strasbourg plus importantes). Elles sont incluses dans les nouvelles structures régionales actives dès

<sup>1</sup> Yves-Michel Verney, pour FR3 en octobre 1989

<sup>2</sup> Idem FR 3, octobre 1989

le premier janvier 1990. Côté Lyonnais, c'est BURTIN-LYON qui est acheté pour fusionner avec la filiale Verney (ex-Citroën) « Cars du Lyonnais » pour devenir une entité : Transports Verney Rhône Alpes - TVRA. On comptabilise 26 rachats d'entreprises entre Septembre 1990 et Octobre 1998 : ces derniers permettent un maintien de l'indépendance du Groupe tout en maintenant une croissance.

- Création de VERNEY VILLE pour permettre une place du Groupe dans le milieu urbain et bien différencié les différents types de transports voyageurs. En 1991, Verney est présent à : Vannes, Fougères, Saumur, Saint-Lô, Sablé, Riom, Thiers. L'ensemble ne dépasse pas vingt deux véhicules par dépôt. Yves-Michel Verney insiste sur cette entité pour affirmer sa présence dans l'urbain puisque peu de collectivités sont au courant de la présence du Groupe. Ce type de transports génère 10 % du Chiffre d'affaires. Cependant sur l'année 1999, seul sept réseaux urbains confieront l'exploitation à Verney.
- Fondation du GIE CONVERGENCE avec Cariane & Transdev en juillet 1990, visant à la création de lignes d'autocars express sur autoroutes ainsi que des lignes de rabattement vers certaines gares TGV. Le concurrent de l'époque est France Lignes, créée en 1987, militant pour la création de ces lignes en concurrence à la SNCF. Yves-Michel Verney insiste bien sur la fonction de CONVERGENCE : rénover, moderniser des lignes actuelles au lieu d'en créer de nouvelles. L'atout de CONVERGENCE est la SCETA (via Cariane), possédant des lignes de substitutions pouvant être accéléré.
- Renforcement identité pôle Tourisme (*détaillé dans une prochaine publication*)

Le 1er juillet 1991, la S.C.F. devient G.T.V. pour Compagnie Générale des Transports Verney : elle est la nouvelle holding de tête du Groupe Verney. G.T.V. est le plus important groupe privé et familial de France avec une reprise énergique de l'entreprise par la Famille Verney. Le chiffre d'affaire évolue bien entre 1993 et 1997 avec une stagnation sur les deux dernières années. Pour le pôle Tourisme, on parle en « volume d'affaire » avec une baisse en 1993 et 1994 suivis d'une stagnation positive. Verney reste discret sur ses chiffres, on parle pas de chiffres mais de volume d'affaires : cela est une particularité du groupe ce qui attise la curiosité des concurrents. Le Groupe maintient sa présence sur les liaisons régionales comme la ligne SAINT-BRIEUC => VANNES créée en 1995 (actuellement *Transdev* y roule, héritage signé Verney), et aussi avec le développement des lignes TER. Côté péri-urbain, Verney assure ses services seul ou en partenariat avec des autocaristes locaux comme Grisel en 1997 dans l'Eure et le Val d'Oise.

En 1996 est fondé l'Institut de Formation Yves Verney (I.F.Y.V.) pour un perfectionnement technique et une diffusion de la culture du Groupe. Il prouve la volonté de l'entreprise d'investir dans la formation de ses salariés pour un service de qualité auprès des voyageurs. On retrouve tous types de formation au sein de l'**I.F.Y.V.** comme des modules portant sur la méthodologie d'exploitation en interurbain ou l'édition de contrat de vente au sein des agences de voyages. **I.F.Y.V.** est aux côtés des salariés pour les introduire à l'Euro, et faciliter cette nouvelle monnaie au sein du Groupe : ils peuvent tous conseiller les clients sur les avantages de l'Euro. Cet institut prouve l'ambition du Groupe Verney de former son personnels pour une meilleure adaptation et un progrès visible.

Yves-Michel Verney disparaît brutalement dans la nuit du 5 Juillet 1998. Les collaborateurs, abattus par la disparition du président, continue le travail déjà mené avec réactivité et fidélité au Groupe pour emmener « la Maison » plus loin : Verney, toujours plus loin ! Nous pouvons faire un bilan sur cette année où le transport public représente 80 % du chiffre d'affaires de G.T.V. avec ses 210 lignes régulières conventionnées avec les départements & régions suivis des 20 % pour le tourisme ; avec un parc de 2 518 véhicules répartis en 2 203 autocars et 315 autobus avec 90 % de RENAULT. C'est 89 millions de kilomètres parcourus par les Cars Verney. En Août 1998, Bruno Verney prend les fonctions de Président

afin de succéder à son père. L'actionnaire Michelin donne son accord en Juillet 1998 pour cette nouvelle direction.

Dans son interview du 07 mai 1999 par Corinne Chérigny de Bus & Cars : Il prône l'indépendance du Groupe, et déclare vouloir continuer dans les pas de son père avec l'appui de son entourage. Il étudie les grands dossiers de l'entreprise durant l'été 1998.

### ***Un début du tournant vers une ultime ligne droite***

La CGEA est un « associé » de Verney avec l'acquisition de Kunegel en 1999 : Bruno Verney insiste sur le fait qu'il ne veut pas une guerre envers les transporteurs locaux et qu'il considère la CGEA comme non concurrentiel à son groupe. Cette association est « *inimaginable* » pour l'époque comme on peut le lire dans les articles parus, mais elle est stratégique pour Verney voyant son avenir à l'international. Pour la CGEA, c'est une opportunité car elle n'est implantée qu'en Lorraine et Allemagne sur ce secteur. Verney renforce ses positions, sans l'objectif de s'installer en territoire inconnu.

En février 2002, est annoncé la vente de l'entreprise familiale à Connex (Groupe Vivendi) : ce sont 3 200 salariés et 2 700 autocars qui vont arborer de nouvelles couleurs bleu et jaune. La durée d'existence de Connex sera courte pour repeindre tous les autocars : en 2005, Connex devient **Véolia Transports** (Vivendi devient Véolia Environnement). Aujourd'hui l'ensemble est fusionné chez **Transdev**. A noter que « TV » est présent dans chacune des entités, un signe sûrement !

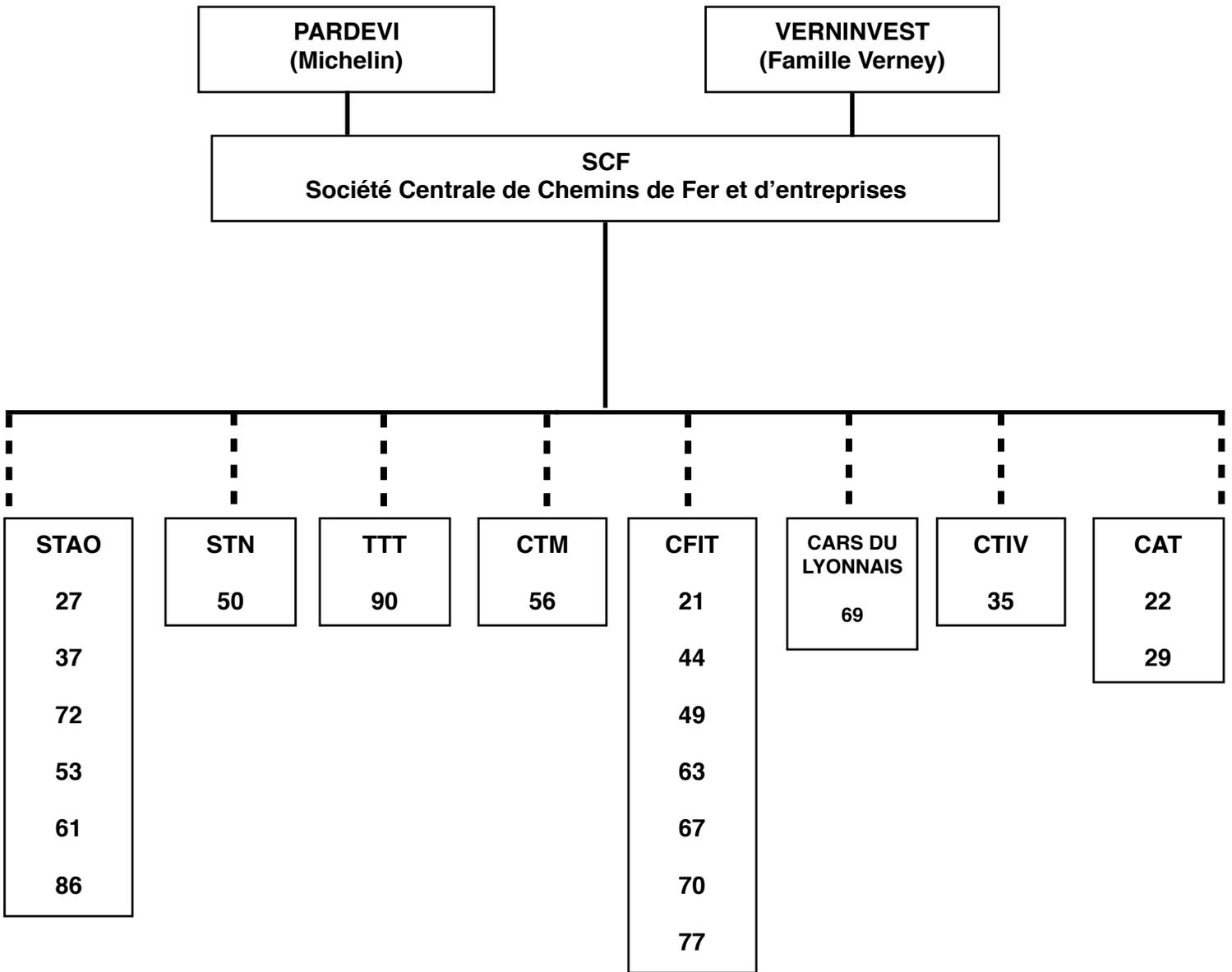
Le Groupe Verney a toujours été fidèle au Mans, sa ville de naissance. Le siège social est resté pendant cent onze ans au sein de cette ville, malgré les directions générales en région parisienne dont l'ultime fut à Asnières-sur-Seine. Verney, c'est le transporteur ayant ses racines en Sarthe et en Bretagne avant tout.

Nous rendons hommage à tous les acteurs de l'entreprise et à la Famille Verney qui ont joués un rôle dans l'Histoire du Groupe génération après génération. L'A.S.P.T.V est née dix ans après l'extinction du Groupe : une association composée d'anciens directeurs, cadres et conducteur (majoritairement Tourisme) ainsi que d'historiens/journalistes autocars pour le travail de recherches et de mémoire.

Prochainement l'histoire de Verney Construction, suivis du Pôle Tourisme déjà en cours d'écriture !

*Rejoignez-nous via [www.asptv72.wix.com/asptv](http://www.asptv72.wix.com/asptv)*

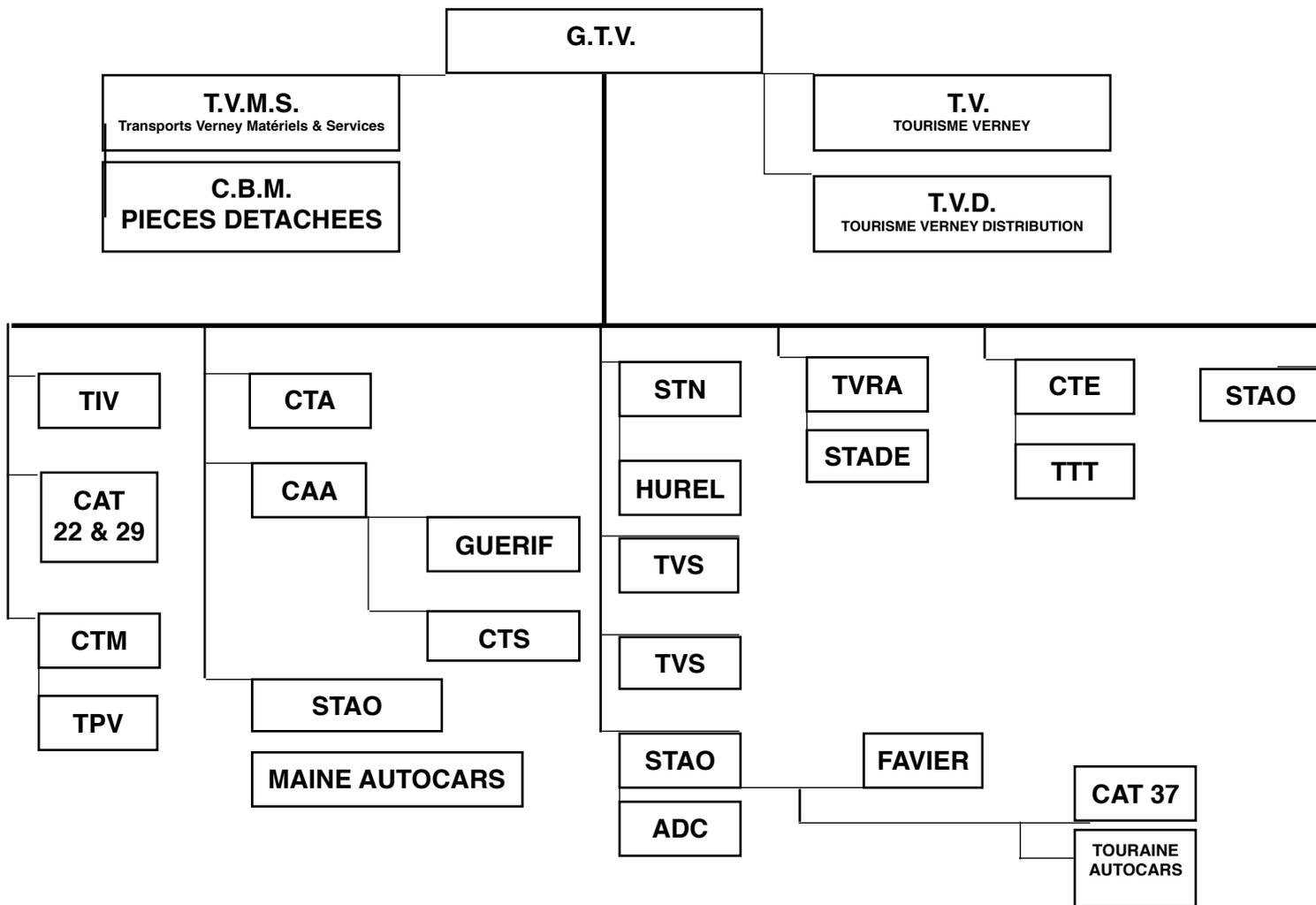




SCF TRANSPORTS VERNEY LE 01.01.1988

**TOTAL : 1548 VEHICULES**

GROUPE VERNEY LE 01.01.1999 (Simplifié)



BRETAGNE

PAYS DE LA LOIRE

BASSE-NORMANDIE

RHÔNE

ALSACE

CENTRE

POITOU

HAUTE-NORMANDIE

ALPES

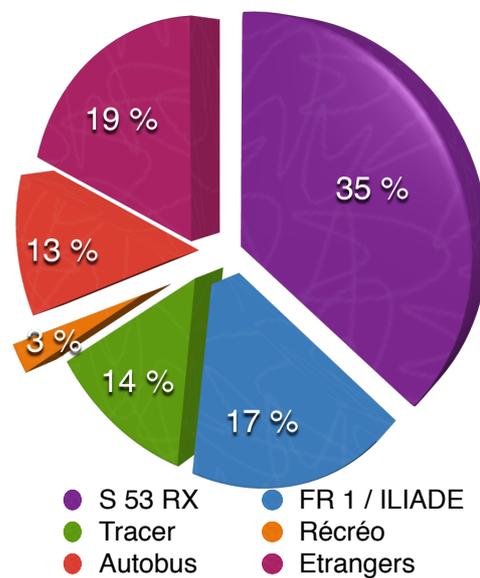
FRANCHE COMTE

ILE-DE-FRANCE

880 S 53 RX  
425 FR 1 / ILIADE  
340 TRACER  
70 RECREO  
315 AGORA / PR 100 / R 312

488 SETRA - MERCEDES - VANHOOL  
(0303-10 RHS, DRAGON IRIZAR, MASTER, PR14, Volvo-Heuliez GX187...)

TOTAL : 2518 VEHICULES





RUE D'ATHENE, Paris 9ème



BD. MALESHERBES, PARIS 17ème



AV. HOCHÉ, PARIS 08ème



BD. DU PARC, NEUILLY-SUR-SEINE



RUE LÜBECK, PARIS 16ème



AV. Bernard Palissy, ASNIERES-SUR-SEINE

DIRIGEANTS S.C.F. VERNEY à G.T.V.



**LOUIS ADOLPHE VERNEY**  
(1872 - 1945)



**FRANCOIS CHARLES BAËRT**  
(1855 - X)



**YVES CHARLES VERNEY**  
(1902 - 1962)



**JEAN LOUIS FRANCOIS VERNEY (gauche)**  
(1909 - 1990)



**MARC VERNEY**  
(X - X)



**YVES-MICHEL VERNEY**  
(1935 - 1998)



**BRUNO VERNEY**  
(1971 -)

# SCF

1927 - 1970



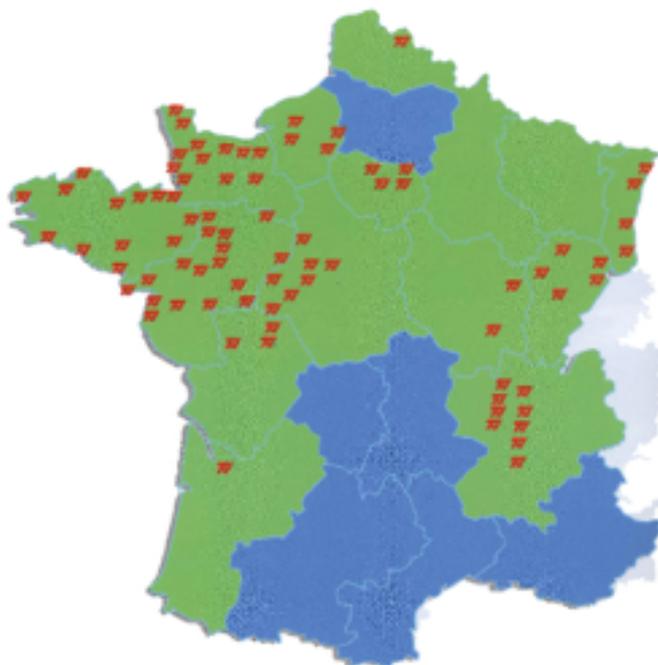
Années 70



Années 80/90



*COMPAGNIE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS VERNEY* 1991-2002



## Centenaire du Groupe Verney 1891 -1991



