



Résumé du rapport annuel 2001

Profil

Athlon est un prestataire international de services dans le domaine automobile s'adressant principalement au marché professionnel. Ses activités essentielles consistent en un service complet de leasing automobile avec toutes les activités qui en découlent directement telles que la location de voitures et la réparation de carrosserie du véhicule. Les relations entre ces activités offrent au groupe de gros avantages en terme de synergie. Athlon est structuré en holding et opère dans cinq pays: aux Pays-Bas, en Belgique, au Luxembourg, en France et en Allemagne. Les filiales dépendent directement du Conseil d'administration. Les actions ordinaires d'Athlon Groep N.V. sont cotées à la bourse des valeurs Euronext d'Amsterdam. En 2001, fort de 2.375 collaborateurs, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires net de 1.261 millions d'euros, dont 45% à l'étranger.

Leasing et location de voitures

Athlon propose des voitures aussi bien à long terme (leasing) qu'à court terme (location), essentiellement à des clients professionnels. Les activités de leasing sont orientées sur un service total de leasing opérationnel et la gestion du parc automobile. Ses connaissances du produit automobile ainsi qu'un traitement avancé des informations permettent à Athlon d'offrir non seulement des solutions transparentes et confortables en matière de mobilité, mais aussi en terme de gestion des coûts, ce qui constitue un argument décisif pour les clients professionnels surtout. Dans le créneau de la location de voitures également, Athlon s'adresse en priorité au marché professionnel en lui offrant des solutions flexibles de mobilité.

Réparation de carrosserie

Aux Pays-Bas, Athlon dispose, sous le nom de CARE Schadeservice, d'une chaîne de 45 entreprises de réparation de carrosserie qualifiées et polyvalentes. La chaîne occupe une position dominante sur le marché des réparations de carrosserie, par ailleurs fragmenté. CARE Schadeservice s'adresse surtout aux grands acteurs du marché tels qu'entreprises de leasing, compagnies d'assurance et autres propriétaires de parcs automobiles. Selon ce même concept, une chaîne similaire a été mise en place en Belgique et fin 2001, 3 filiales y étaient déjà opérationnelles.

Stratégie

Objectif de croissance

Athlon aspire à la croissance des bénéfices et à la pérennité de l'entreprise. En outre, l'entreprise s'est fixé comme objectifs financiers un rendement des fonds propres de 13% minimum et une croissance moyenne annuelle du dividende par action d'environ 10%. La croissance autonome occupe une place centrale dans la réalisation de cet objectif, notamment sur les marchés professionnels internationaux en partie cycliques. Les acquisitions contribueront également à la croissance des bénéfices. L'agrandissement d'échelle offre notamment des avantages dans le domaine du financement, des achats et de l'ICT (Technologies de l'information et des communications).

Réorientation

Au cours de l'exercice, Athlon Groep a confronté les activités principales aux objectifs. Pour ce qui est des activités de concession, il en a été conclu qu'elles présentaient des perspectives réduites de croissance, qu'elles étaient difficiles à internationaliser, qu'elles étaient de moins en moins en synergie avec les autres activités principales du groupe et étaient de nature cyclique. Athlon a donc décidé de réorienter sa politique d'entreprise afin de favoriser le développement du service total des activités de leasing et d'internationaliser le concept CARE Schadeservice. Dans le cadre de cette réorientation stratégique, les activités de concession ne font plus partie des activités principales du groupe. C'est pourquoi les activités de concession ont été vendues à une entreprise où elles pourront être mieux mises en valeur.

Acteur européen

Athlon a pour ambition de devenir l'un des principaux prestataires de services complets de leasing en Europe, où le groupe occupe actuellement la huitième position. Dans le cadre du développement de ses activités, ce sont l'Allemagne et la France qui sont visées en premier lieu, puisque le leasing opérationnel s'y trouve encore dans une phase d'élaboration. Ces deux pays constituent potentiellement les deux plus grands marchés de leasing en Europe. Ces activités feront partie à terme des possibilités dans d'autres pays du marché européen. Dans cette optique, la location de voitures est considérée comme un complément logique pour pouvoir répondre de manière flexible aux besoins en mobilité du marché des affaires.

Outre les activités de leasing et de location de voitures, les activités de réparation cadrent parfaitement bien dans la stratégie de l'entreprise car non seulement ces activités de réparation offrent des perspectives de croissance, mais elles ont aussi un caractère innovant et distinctif. Le concept offre en cela de bonnes opportunités d'expansion internationale.

Croissance autonome aux Pays-Bas

La croissance du chiffre d'affaires et de la part du marché en matière de leasing et de location de voitures est réalisée en grande partie d'une manière autonome aux Pays-Bas. En raison d'une tendance à la concentration qui s'est manifestée sur le marché ces dernières années, les possibilités de rachat se font plutôt rares. Etant donné la position relativement forte sur le marché des Pays-Bas, l'expansion par le biais d'acquisitions n'a donc pas une priorité absolue. Pour ce qui est des acquisitions, on se concentre notamment sur l'étranger.

Bien que l'accent soit mis sur un service complet de leasing, les entreprises de leasing néerlandaises s'orientent de plus en plus vers ce que l'on appelle 'les contrats hors bilan' (contrat de gestion du parc automobile et contrats ROB).

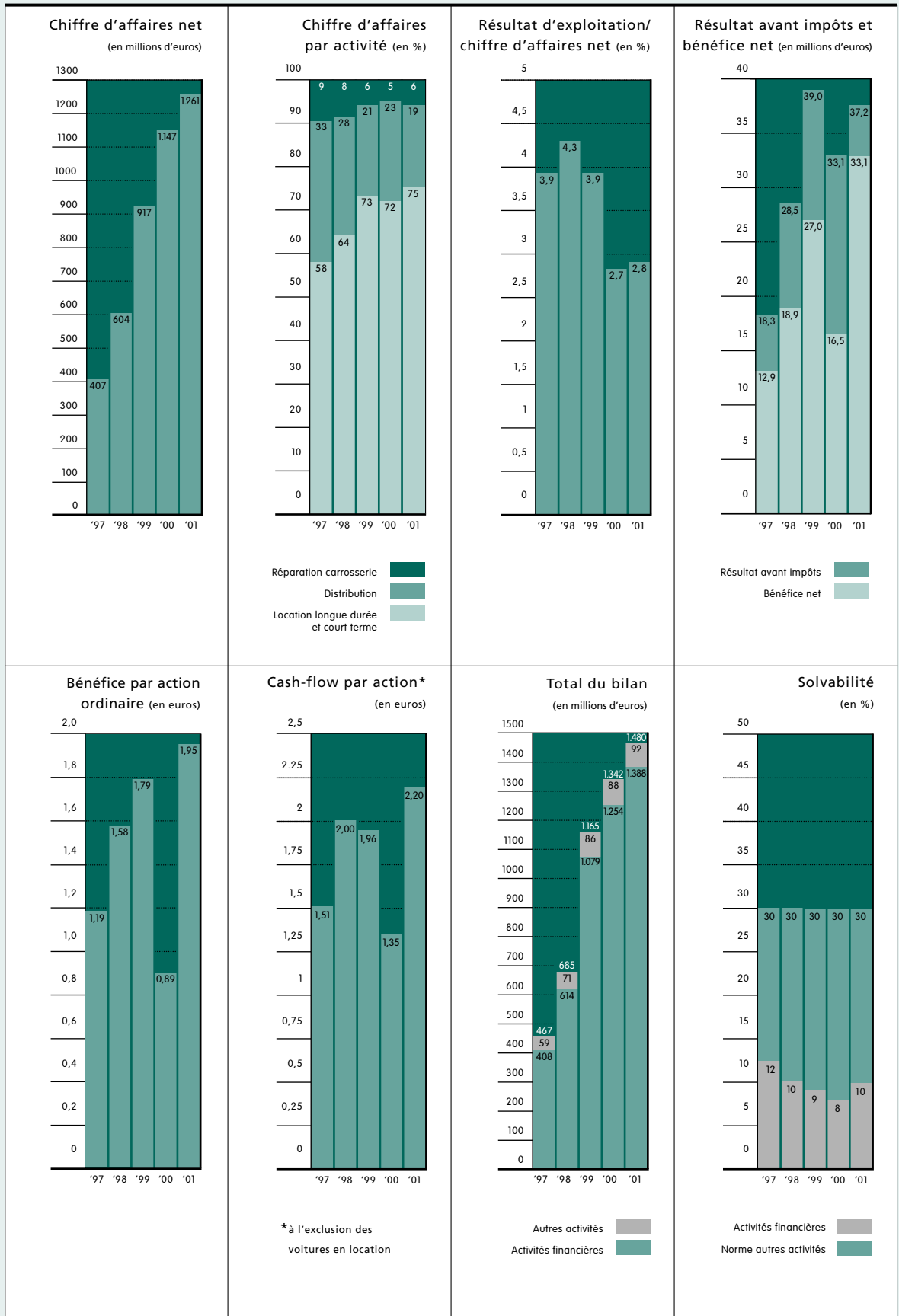
En ce qui concerne les activités de réparation, l'attention de la direction porte sur l'extension de la chaîne, une plus grande professionnalisation de la gestion d'entreprise et une optimisation du marketing du concept de chaîne.

Expansion internationale

En Belgique et au Luxembourg, les marchés du leasing et de la location de voitures offrent de belles perspectives de croissance. Dans ces pays, l'objectif est d'augmenter le volume des portefeuilles de leasing et de location, surtout par une croissance autonome. Sur les marchés allemand et français du leasing, le leasing opérationnel commence à bien se développer, notamment sous l'influence d'une tendance à la sous-traitance des activités secondaires qui se développe dans ces pays. Aussi Athlon voit-il pour ces marchés de bonnes perspectives de croissance pour les services professionnels soutenus par des applications ITC. C'est pourquoi en matière d'expansion, l'accent est surtout mis sur ces pays, où la location de voiture sera uniquement proposée au marché des affaires en combinaison avec le leasing.

L'internationalisation du concept de chaîne de réparation constitue un élément important de la stratégie d'Athlon. En Belgique, on peut actuellement observer un début de contrôle du flux de dommages. C'est cette tendance qui a incité Athlon à mettre aussi en place sur ce marché une chaîne de réparation. Sur le marché allemand et français, les conditions requises pour l'introduction d'activités de réparation n'étaient pas encore réunies. Pour avoir une meilleure idée du développement du flux de dommages contrôlé, une étude plus approfondie sera effectuée dans ces pays.

Les chiffres en images



Aperçu quinquennal

(en millions d'euros)

	2001	2000	1999	1998	1997
Bilan du groupe					
Voitures en location longue durée et court terme	1.204,0	1.116,9	948,7	535,5	367,9
Autres actifs fixes	59,1	58,5	53,6	44,9	42,7
Actifs circulants	217,1	166,2	162,8	104,3	56,5
	1.480,2	1.341,6	1.165,1	684,7	467,1
Fonds propres	136,0	108,5	109,5	62,0	56,5
Provisions	17,1	19,3	30,3	21,6	17,1
Dettes à long terme	461,9	403,6	349,0	196,7	170,1
Dettes à court terme 1)	865,2	810,2	676,3	404,4	223,4
	1.480,2	1.341,6	1.165,1	684,7	467,1
Capitaux disponibles					
Fonds propres	136,0	108,5	109,5	62,0	56,5
Emprunt subordonné	31,8	31,8	20,4	27,2	13,6
	167,8	140,3	129,9	89,2	70,1
Calcul des pertes et profits du groupe					
Chiffre d'affaires net	1.260,8	1.146,7	916,8	604,0	407,2
Résultat d'exploitation	34,8	30,8	35,8	26,2	16,2
Résultat des participations	2,6	2,3	3,2	2,3	2,1
• Résultat avant amortissement du goodwill et avant impôts	37,4	33,1	39,0	28,5	18,3
Amortissement du goodwill	0,2	-	-	-	-
• Résultat d'exploitation des activités ordinaires avant impôts	37,2	33,1	39,0	28,5	18,3
Impôts	12,5	19,0	12,0	9,6	5,4
• Résultat d'exploitation des activités ordinaires après impôts	24,7	14,1	27,0	18,9	12,9
Résultat d'exploitation extraordinaire après impôts	8,4	2,4	-	-	-
Bénéfice net	33,1	16,5	27,0	18,9	12,9
Suggestion pour la répartition des bénéfices					
Affectation aux réserves	19,9	4,1	15,0	12,3	8,0
Dividende					
* Action à droit préférentiel	2,6	2,6	2,3	-	-
* Action ordinaire	10,6	9,8	9,7	6,6	4,9
Par action à droit préférentiel cumulative de € 0,25 de valeur nominale					
Nombre d'actions placées	4.200.000	4.200.000	4.200.000	-	-
Dividende préférentiel €	0,62	0,62	0,54	-	-
Valeur intrinsèque €	6,85	5,48	5,53	-	-
Par action ordinaire de € 0,25 de valeur nominale					
Nombre d'actions placées €	15.657.080	15.614.330	15.585.330	11.946.970	10.867.970
Bénéfice net € 2)	1,95	0,89	1,79	1,58	1,19
Dividende €	0,68	0,63	0,63	0,55	0,42
Valeur intrinsèque €	6,85	5,48	5,53	5,19	5,20
Valeur boursière à la fin de l'exercice €	13,75	11,40	21,55	25,37	16,08
Rapport cours/bénéfice à la fin de l'exercice €	7,05	12,81	12,04	16,06	13,51
Collaborateurs (à la fin de l'exercice)	2.623	2.462	2.295	1.659	1.261

- 1) Les dettes à court terme comprennent les prêts subordonnés
- 2) De 1999 à 2001, calcul effectué sur la base du nombre moyen d'actions

Rapport du Conseil d'administration

Résultat financier et capital

A plus d'un égard, 2001 a été une année particulière pour Athlon. C'est la dernière année où les entreprises concessionnaires, qui ont été vendues depuis, ont été prises en compte dans le résultat. Les prévisions calculées pour les bénéfices ont été réalisées, mais le développement négatif qu'a connu l'entreprise de location CC Raule en Allemagne n'est malheureusement pas passé au positif et, étant donné la mauvaise conjoncture du marché, la vente prévue de l'entreprise n'a pas eu lieu. En raison d'un ralentissement de la croissance économique, les entreprises de location en court terme françaises et néerlandaises ont été, elles aussi, confrontées à un taux très élevé de sous-effectifs. Par contre, les résultats des activités de leasing, la forte augmentation du nombre de contrats de leasing et les bons résultats des activités de réparation sont extrêmement positifs et offrent ainsi une base solide pour la croissance des résultats dans les années à venir.

En 2001, Athlon a réalisé un chiffre d'affaires net consolidé de 1.261 millions d'euros (2000: 1.147 millions d'euros). Cette croissance du chiffre d'affaires à hauteur de 10% a été essentiellement réalisée de manière autonome. 45% du chiffre d'affaires net consolidé ont été réalisés à l'étranger (2000: 46%).

Solde des résultats en augmentation

Les pertes qui se maintiennent chez CC Raule (pertes opérationnelles de 8,1 millions d'euros) ont eu un impact particulièrement pesant sur les bénéfices. Malgré cela, le résultat d'exploitation a augmenté de 13% pour passer à 34,8 millions d'euros (2000: 30,8 millions d'euros). Le résultat provenant des activités ordinaires avant impôts et avant amortissement du goodwill a également augmenté de 13% pour passer à 37,4 millions d'euros (2000: 33,1 millions d'euros). La charge fiscale a fortement diminué pour passer de 57,4% à 33,6%. La forte charge fiscale de 2000 était due au transfert en une fois en 2000 d'une latence fiscale active de 4,9 millions d'euros liée à la décision de vendre CC Raule.

Le bénéfice net s'élève à 33,1 millions d'euros (2000: 16,5 millions d'euros). Ce montant comprend le solde positif des pertes et profits exceptionnels après impôts d'un total de 8,4 millions d'euros (dont, en positif, le bénéfice comptable enregistré sur la vente immobilière du complexe Amstel III s'élevant à 6,8 millions d'euros et des entreprises concessionnaires s'élevant à 8,4 millions d'euros et, en négatif, une dépréciation du parc automobile de CC Raule s'élevant à 6,8 millions d'euros).

En raison de la décision prise début 2001 de vendre CC Raule, un tableau excluant CC Raule fournit un meilleur aperçu de la situation financière d'Athlon sur la base de ses activités principales (y compris avant 2001 les activités des concessionnaires). Sans CC Raule, le résultat provenant des activités ordinaires avant amortissement du goodwill et après impôts s'élève à 33,0 millions d'euros (2000: sans CC Raule, 30,5 millions d'euros). Cette augmentation de 8,0% a été réalisée de manière presque entièrement autonome.

Dividende au comptant de 0,68 euro

Un dividende fixe au comptant de 5,65%, soit 0,62 euro, est versé aux porteurs d'actions à droit préférentiel cumulatives. Compte tenu de ces droits aux dividendes, les bénéfices distribuables pour les actionnaires ordinaires s'élèvent à 30,5 millions d'euros (2000: 13,9 millions d'euros). Ainsi, le dividende par action ordinaire est de 1,95 euro (2000: 0,89 euro).

Il est proposé de verser un dividende au comptant de 0,68 euro par action ordinaire d'une valeur nominale de 0,25 euro. En cas d'adoption sans modification de cette proposition, 19,9 millions d'euros seront ajoutés aux réserves générales.

Augmentation du capital disponible jusqu'à 168 millions d'euros

Le total du bilan fin 2001 s'élève à 1.480 millions d'euros, soit une augmentation de 139 millions d'euros par rapport à fin 2000. L'impact des acquisitions et des désinvestissements sur le bilan s'élève à un solde négatif de 16 millions d'euros. Le prêt subordonné de 31,8 millions d'euros contracté en 2000 continue jusqu'en avril 2002. Après la correction du goodwill et avant répartition des bénéfices, les fonds propres ont enregistré une augmentation de 27,5 millions d'euros pour atteindre 136,0 millions d'euros. Le capital disponible s'élevait ainsi fin 2001 à 167,8 millions d'euros.

Le 7 mars 2002, les propres fonds ont été renforcés de 22,75 millions d'euros par l'émission d'actions convertibles de financement à droit préférentiel à la Bail Banque Populaire.

Une solvabilité accrue

Afin de pouvoir interpréter la position financière d'Athlon, il est essentiel de distinguer les activités à fort coefficient de capital (leasing et location de voitures) des autres activités (activités des concessionnaires et réparation de carrosserie). Les activités de leasing et de location ont une grande influence sur le bilan et la solvabilité car elles nécessitent d'importants investissements de capitaux. Ces activités ont un cash-flow relativement prévisible. C'est pourquoi un indice de solvabilité (capital disponible/total des fonds) de 8% - comme il est d'usage dans le secteur bancaire - est suffisant pour le leasing et la location de voitures. Les autres activités (concessionnaires et réparation) exigent davantage du capital disponible. BOVAG préconise une norme de 25%. Athlon applique pour ces activités une norme de solvabilité de 30%.

Athlon "destinant" 30% des fonds propres comme norme fixe pour les activités des concessionnaires et de réparation, le pourcentage qui reste pour les activités de leasing et de location varie selon les années. Ce pourcentage peut fluctuer en fonction de la croissance, mais il s'est maintenu au-dessus de la norme bancaire de 8% au cours des exercices passés. Le tableau ci-dessous montre que l'indice de solvabilité pour les activités financières d'Athlon était de 10% fin 2001.

Fin 2001 Avant répartition des bénéfices	Total groupe	Activités de leasing et de location	Autres activités
Total du bilan (x millions d'euros)	1.480	1.388	92
Fonds propres (x millions d'euros)	136	108	28
Capital disponible (x millions d'euros)	168	140	28
Solvabilité (%)	11	10	30

Conformément à la nouvelle réglementation concernant la prise en compte du goodwill dans les comptes annuels, le goodwill sera activé par Athlon, puis amorti. L'activation permet de mieux faire ressortir les capitaux économiques investis. Lors de l'évaluation des prestations d'une entreprise, on examine souvent le résultat avant amortissement du goodwill.

Actif liquide

Le poste des voitures en leasing et en location occupe une place déterminante dans le bilan. La vitesse de circulation de cet actif est élevée. La durée moyenne qui reste à couvrir pour les voitures en leasing est d'environ deux ans. Cette durée est de 4 mois pour les voitures en location, sur la base d'une durée totale d'un an maximum. Les investissements à cet effet sont financés à partir d'emprunts contractés. La durée de ces emprunts dépend de la durée des contrats de leasing ou de la durée d'exploitation des voitures de location, et ils sont donc toujours contractés à court terme.

Les cash-flows prévus à la suite des contrats de leasing et de location en cours fin 2001, se ventilent comme suit:

(x millions d'euros)	
0-12 mois	479
13-24 mois	316
25-36 mois	264
37 mois et plus	145

En tenant compte des cash-flows à recevoir en 2002 suite aux contrats de leasing et de location, le fonds de roulement se compose comme suit:

(x millions d'euros)	
Stocks	13
Créances et actif liquide après déduction des dettes fiscales latentes	204
Cash-flow en 2002 consécutif aux contrats de leasing et de location	479 +
	696
Dettes à court terme	865 -/-
Fonds de roulement	(169)

Le fonds de roulement négatif est dû à l'introduction en octobre 2001 d'un prêt consorsial (syndicated loan) d'un montant de 155 millions d'euros sur une durée de 1 an. Ce prêt sera re-financé au cours de 2002 avec les revenus du programme de sécurisation.

Les dettes à court terme ont augmenté de 55 millions d'euros en 2001 et s'élèvent à 865 millions d'euros. La part d'augmentation des dettes bancaires comprise dans ces chiffres est de 44 millions d'euros. Les voitures de location étant revendues sous un an, elles sont entièrement financées à court terme.

Dans le tableau des cash-flows (page 23), l'indemnisation reçue des clients pour compenser la dépréciation des voitures de leasing et de location, ainsi que les recettes de vente à l'expiration du contrat de leasing, sont compensées par des investissements en nouvelles voitures en location longue durée et court terme. Ce tableau des cash-flows fait apparaître un solde négatif. Les investissements ont dépassé les cash-flows perçus. Ceci est principalement dû à la croissance du nombre des contrats de leasing. Les moyens nécessaires à cet effet sont mis à disposition par les banques, pour autant que les normes de solvabilité appliquées par Athlon soient respectées. Athlon satisfait à ces normes (voir le tableau de solvabilité page 8).

Trésorerie

Comme lors des années précédentes, la politique en matière de trésorerie visait en priorité l'acquisition d'un capital à prix avantageux, la couverture des risques et l'harmonisation des durées des emprunts avec celles des contrats. Etant donné qu'Athlon n'opère que dans les pays de la zone euro, le résultat n'est pas influencé par les fluctuations des taux de change.

Par le choix de durées de crédit comparables, les intérêts dus pour les fonds de tiers sollicités sont autant que possibles ajustés aux intérêts perçus pour le leasing et la location de voitures. Afin de parvenir à cet ajustement, Athlon recourt non seulement aux crédits contractés, mais également aux systèmes de répartition des coûts et aux échanges financiers d'intérêts. Ces instruments sont uniquement utilisés pour couvrir les risques inhérents aux taux d'intérêt. Les éventuelles modifications de la durée prévue des contrats de leasing découlant d'une résiliation avant terme ou d'une prolongation de ces contrats, obligent à des ajustements constants.

Les risques en matière de taux d'intérêt pour les activités de location sont dus au caractère à court terme des contrats de location et aux fluctuations du volume du parc de voitures de location. Les variations des intérêts du marché monétaire ne peuvent pas être directement répercutées sur les tarifs de location.

Produits dérivés	Fin 2001	Fin 2000
(x millions d'euros)		
Echanges financiers de taux d'intérêt	255	171
Systèmes de répartition des coûts	33	45

En raison de l'augmentation des coûts du crédit, Athlon s'est orienté également sur les instruments de financement alternatifs, tels qu'effets de commerce et emprunts consortiaux. Après un premier emprunt consortial en mars 2000 (230 millions d'euros, durée de 3,5 ans), un nouveau financement a été engagé en octobre 2001 qui s'élève à 155 millions d'euros avec une durée de 1 an et une option qui permet la prolongation. Le programme des effets de commerce a une capacité maximum de 250 millions d'euros et des durées qui varient entre 2 semaines et 2 ans moins un jour. Les montants enregistrés varient en cours d'année. Fin 2001, le montant contracté dans le cadre du programme des effets de commerce était de 55 millions d'euros.

L'étude sur la possibilité de réduire davantage les charges de financement au moyen d'une sécurisation se trouve actuellement à un stade avancé.

Leasing et location de voitures

La part d'Athlon sur le marché du leasing opérationnel et de la gestion du parc automobile est d'environ 10% aussi bien aux Pays-Bas qu'en Belgique et au Luxembourg. En France et en Allemagne, la part du marché est encore modeste. En France, le réseau des établissements couvre désormais presque tout le pays, sur un marché qui reste encore très fragmenté.

Au total, Athlon détient un portefeuille de 100.800 (+15%) contrats de leasing et un parc automobile de 13.200 (-13%) voitures destinées à la location.

	Total parc automobile (x 1000)	Usage professionnel (x 1000)	Marché de leasing opérationnel (x 1000)	Marché de location	Athlon leasing*	Athlon location *
Pays-Bas	6.900	1.215	550 (+9%)	57.000 (+5%)	55.500 (+16%)	3.900 (-1%)
Belgique/ Luxembourg	4.650	750	253 (+14%)	20.000 (-15%)	19.500 (+13%)	1.100 (-21%)
France	26.000	6.800	1.100 (+10%)	135.000 (+12%)	8.200 (+13%)	5.000 (-8%)
Allemagne	45.300	5.000	460 (+7%)	170.000 (0%)	17.600 (+14%)	3.200 (-26%)
Total	82.850	13.765	2.363 (+9%)	382.000 (+3%)	100.800 (+15%)	13.200 (-13%)

* y compris la part d'Unilease aux Pays-Bas et en Belgique (50%)

Les données du marché reprises dans ce tableau sont basées sur des informations fournies par Datamonitor, les organisations du secteur et sur des estimations.

Segmentation du marché Pour faire face à la pression de la marge d'exploitation, les entreprises de leasing se concentrent sur l'agrandissement d'échelle, la diminution des coûts, l'amélioration de l'efficacité et la diversification des produits notamment par la mise en œuvre d'une informatisation poussée. C'est en particulier sur ce dernier point qu'Athlon a de l'avance sur les autres sociétés de leasing.

Aux Pays-Bas, Athlon dispose de deux grandes sociétés de leasing qui se consacrent à différents groupes de clients. Interleasing Nederland s'occupe notamment des plus gros clients, opérant au niveau national. Le groupe Hiltermann dispose d'un réseau étendu au niveau national qui lui permet de servir dans les différentes régions aussi bien les grandes que les petites et moyennes entreprises.

Les activités des entreprises de location néerlandaises AXXI Autoverhuur et Hiltermann Rental Service ont été intégrées au cours de l'exercice pour donner naissance à une seule entreprise, AT•RENT.

CC Raule Au début de l'exercice, la décision de vendre la société de location allemande CC Raule avait notamment été dictée par des considérations stratégiques et opérationnelles. Après le rachat en 1998, l'objectif était d'élargir les activités de cette entreprise de location automobile au leasing, mais cela ne s'est pas réalisé. Après une période initiale de croissance, le marché allemand de la location a été confronté à un certain nombre de dispositions restrictives sur le marché. Ces restrictions, en même temps qu'une baisse considérable de l'activité économique, ont exercé une forte pression sur les résultats de CC Raule.

Les événements du 11 septembre n'ont fait que renforcer cette tendance, entraînant des conséquences considérables pour CC Raule. Le processus de vente, qui en était à un stade fort avancé, a été interrompu. L'acheteur - avec lequel Athlon était pratiquement sur le point de signer une LOI (lettre d'intention) - s'est retiré en raison des événements en question. Les contacts avec d'autres acheteurs potentiels n'ont pas encore abouti à un contrat. Etant donné la dégradation du marché fin 2001, la situation déficitaire n'a cessé de s'aggraver. La perte opérationnelle de CC Raule sur 2001 s'élevait à 8,1 millions d'euros.

Evolutions du leasing et de la location automobile

Au cours de l'exercice, le leasing et la location automobile ont enregistré des résultats très divergents. Ces activités ont connu ensemble une forte croissance du chiffre d'affaires de 15% pour atteindre 956 millions d'euros (2000: 828 millions d'euros), malgré les mauvaises conditions de marché auxquelles ont été confrontées les entreprises de locations de voiture du groupe, particulièrement après le 11 septembre. Cette croissance est en grande partie autonome. Le résultat avant impôts, y compris la participation à hauteur de 50% dans Unilease, est passé de 24,9 millions d'euros à 28,4 millions d'euros (+14%). Si l'on ne tient pas compte des résultats de CC Raule en 2000 et 2001, le résultat avant impôts s'élève à 36,5 millions d'euros (2000: 36,4 millions d'euros).

Importante amélioration des résultats du leasing automobile Les entreprises de leasing

Athlon aux Pays-Bas ont réussi à grossir leurs fichiers de contrats de plus de 16% pour atteindre 55.500, ce qui a permis d'enregistrer un chiffre d'affaires beaucoup plus important ainsi que des résultats également bien supérieurs. "Wagenplan", la joint venture à hauteur de 50/50 entre Interleasing Pays-Bas et Centraal Beheer Achmea est devenue opérationnelle en cours d'exercice.

En Belgique et au Luxembourg, il a été réalisé une croissance du nombre de contrats de leasing de 13% pour atteindre un total de 19.500. Cette croissance a été réalisée pour une grande part grâce aux autorités locales et nationales. Grâce notamment à une meilleure productivité par employé, les entreprises de leasing au Benelux ont enregistré des résultats nettement meilleurs qu'en 2000.

En France, on a réalisé une croissance de 13%, le nombre total de contrats de leasing passant ainsi à 8.200. L'évolution du résultat était en harmonie avec cette croissance du volume. En décembre, Autop France a conclu un contrat de joint venture avec la filiale de Natexis, Bail Banque Populaire, permettant ainsi une coopération dans le domaine du service total de leasing automobile. La nouvelle entreprise va assurer les activités de backoffice pour les entreprises de leasing des deux partenaires.

En Allemagne, les entreprises de leasing AV Leasing et Autop Deutschland ont connu une évolution positive. Le nombre de contrats a augmenté de 14% pour atteindre 17.600. Le résultat a lui aussi fortement augmenté, et ceci notamment grâce à la contribution d'AV Leasing.

Le marché des voitures d'occasion - important pour le montant de la valeur d'échange des ex-voitures de leasing - était relativement stable. Interleasing Nederland est devenu membre de BOVAG et est ainsi la première entreprise de leasing à proposer des voitures d'occasion avec une garantie BOVAG.

Unilease Pays-Bas, dans lequel le groupe a une participation de 50%, a connu une hausse de 9% du volume des contrats pour atteindre un total de 9.455. Unilease Belgium, filiale d'Unilease Pays-Bas, a connu une croissance de 22% et atteint les 2.047 contrats. Les entreprises Unilease ont enregistré des résultats beaucoup plus élevés qu'en 2000.

E-business La principale application du e-business dans les entreprises de leasing est l'ouverture du système interne au client, aux conducteurs et aux gestionnaires de parc automobile par l'intermédiaire d'un accès externe. Grâce à ce système, les clients auront la possibilité de suivre en ligne la quasi totalité du processus de leasing et de le diriger de manière interactive. Il s'agit là par exemple de pouvoir consulter des informations détaillées sur les voitures et les contrats, de faire des calculs, d'établir des devis et de passer des commandes.

Les flux d'information et les transactions (comprenant calculs, achat et entretien de la voiture et factures) peuvent être déclenchés et réglés par le client lui-même. A tout moment, celui-ci peut disposer des toutes dernières informations de gestion, telles qu'un relevé détaillé du parc automobile, ainsi que de l'évolution des frais et des commandes de nouvelles voitures de leasing.

Non seulement ces équipements permettent des réductions de coûts aussi bien pour le client que pour l'entreprise de leasing, mais ils augmentent aussi les possibilités de service. Il s'avère qu'une grande partie de ces consultations en ligne (30%) sont effectuées en dehors des heures de bureau.

Autop Deutschland joue un rôle de premier plan avec son service sophistiqué en ligne Autopnet, qui lui a déjà permis de gagner plusieurs prix en Allemagne. Aussi ce système sert-il de référence dans le marché du leasing.

Location de voitures sous pression En ce qui concerne l'exploitation des entreprises de location de voitures, Athlon se concentre notamment sur les activités de location liées au leasing et à la prolongation de ce leasing. Il s'agit par exemple de location de voitures provisoires dans un contrat de leasing, de leasing à court terme, ou de moyens de transport de remplacement pour les clients professionnels des entreprises de leasing.

L'aggravation de la situation économique dans les pays d'Europe de l'ouest a eu un important impact négatif sur les marchés de location de voitures. La diminution de la vente de voitures a contribué à réduire les délais de livraison chez les fabricants automobiles. Ce qui fait que sur le marché il y a eu une demande moins fréquente et de moins longue durée de voitures provisoires (de location) pour les contrats de leasing. Les attentats terroristes du 11 septembre et la diminution sans précédent du trafic voyageurs due à ces événements, a abouti notamment dans les aéroports à une énorme surcapacité des voitures de location. Celles-ci ont ensuite été proposées sur les marchés locaux à des prix extrêmement bas. Une certaine récession avait déjà pu être constatée dans le secteur au cours des deux premiers trimestres. En raison des événements de septembre, cette récession s'est poursuivie d'une manière dramatique au dernier trimestre.

La décision prise auparavant d'intégrer les entreprises de location néerlandaises AXXI Autoverhuur et Hiltermann Rental Service dans une nouvelle entreprise AT•RENT, a été mise à exécution au cours de l'exercice. La fusion des deux entreprises a donné naissance à une entreprise de location automobile forte de 9 établissements et d'un parc de 3.900 voitures.

Le marché de la location aux Pays-Bas a enregistré une forte baisse pour le deuxième semestre. En raison du retard dans l'installation du nouveau système informatique et du fait que la direction devait accorder toute son attention à la fusion des deux entreprises, on a réagi trop tard aux changements des conditions de marché, ce qui fait que les résultats ont été légèrement négatifs. De nouvelles mesures ont été prises depuis, entre autres la réduction du parc automobile (3.400 voitures fin février 2002).

En Belgique, on peut constater que l'on a réagi avec vigilance aux développements. Le parc de voitures de location a été ramené à temps à 1.100 unités. Le résultat était positif, conformément aux prévisions.

Tout comme aux Pays-Bas, l'entreprise de location française a été confrontée à des problèmes d'installation du système informatique et à une évolution négative du marché, en particulier après le 11 septembre. Ceci a eu pour conséquence un taux d'occupation également trop faible du parc de voitures de location. Les problèmes liés au système informatique ont eu le plus d'impact au cours de la première moitié de 2001.

Grâce aux mesures mises en place, le système répondait à partir de juillet aux exigences fixées par Autop. Suite aux développements évoqués, les résultats des activités de location ont également été légèrement négatifs en France.

La poursuite de l'intégration a permis aux entreprises de location en France d'opérer de plus en plus comme une seule et même entreprise. Le parc de voitures de location a été ramené à 5.000 voitures.

Réparation de carrosserie

Evolutions du marché aux Pays-Bas Le volume du marché de la réparation automobile est stable et, traduit en euros, ce volume a légèrement augmenté en 2001 et s'élève à 1,2 milliards d'euros. La stabilité du volume des réparations de carrosserie est due à la conjonction de deux différents facteurs qui s'équilibrent. L'ensemble du parc automobile et donc l'intensité du trafic ne cessent d'augmenter. Cette croissance provoque une augmentation du volume des dégâts. Par contre, les mesures de sécurité routière prises par les pouvoirs publics, comme par exemple l'installation de ralentisseurs et de ronds-points et des contrôles de vitesse plus sévères, tendent à atténuer le nombre et la fréquence des dégâts.

La légère croissance en euros de 1,1 milliards à 1,2 milliards du marché de la réparation automobile constatée au cours de l'exercice est essentiellement due à une augmentation des prix, cette augmentation étant elle-même due à une inflation croissante, à l'introduction d'une taxe sur l'environnement et à l'augmentation du forfait moyen de réparation sur des voitures de plus en plus complexes du point de vue technique. CARE Schadeservice, la chaîne de réparation de carrosserie d'Athlon, se concentre notamment sur le flux de dommages contrôlé au sein du marché professionnel. Il s'agit du nombre de dommages qui sont confiés directement par les compagnies d'assurances, les sociétés de leasing ou les propriétaires de parcs automobiles aux réparateurs sélectionnés. Ce flux de dommages contrôlé a connu une forte croissance pour passer de 500 millions d'euros en 2000 à 580 millions d'euros au cours de l'exercice. Il y a différentes raisons à cette forte croissance. Les compagnies d'assurances ont acquis dans les années passées des expériences positives avec l'introduction de dommages-intérêts pour dégâts. A partir de ces expériences positives, les assureurs ont commencé le contrôle des dommages des voitures avec assurance responsabilité civile. En outre, le volume des dommages contrôlés par les compagnies d'assurances a augmenté en raison de l'augmentation des parcs automobiles de leasing.

Evolution des activités de réparation de carrosserie

L'évolution des activités de réparation des dégâts a été dans l'ensemble favorable aux Pays-Bas et en Belgique. Le chiffre d'affaires s'élevait à 84 millions d'euros. Le résultat net avant impôts et avant amortissement du goodwill était de 5,6 millions d'euros.

Pour la chaîne néerlandaise CARE Schadeservice, 2001 a été une bonne année, après une année 2000 plutôt décevante. Le chiffre d'affaires a augmenté de 20% et est passé de 68,0 millions d'euros à 81,4 millions d'euros. 13% de cette augmentation du chiffre d'affaires ont été réalisés de manière autonome, tandis que 7% proviennent d'acquisitions. Le chiffre d'affaires moyen par établissement est passé de 1,67 millions d'euros en 2000 à 1,81 millions d'euros pour l'exercice. Le résultat net avant impôts et avant amortissement du goodwill a fortement augmenté et passe à 62% avec 5,2 millions d'euros (2000: 3,2 millions d'euros). L'augmentation des bénéfices chez CARE est due à une amélioration de l'organisation interne, à des marges d'exploitation plus grandes grâce à plus d'heures de main-d'œuvre facturées et relativement moins de remplacement de pièces détachées. Les coûts engagés sur plusieurs années dans les investissements pour l'environnement n'avaient pas pu être répercutés les années précédentes. Grâce à l'introduction de la taxe sur l'environnement en 2001, CARE a pu récupérer une partie de ces investissements.

Outre la taxe sur l'environnement, la croissance autonome, la hausse des tarifs appliquée en 2001 et une meilleure efficacité ont contribué à l'amélioration du résultat.

Au cours de l'exercice écoulé, CARE Schadeservice a agrandi la chaîne en ouvrant les filiales de Wateringen et de Roosendaal. Le concept CAREXPRESS, orienté uniquement sur les réparations en une journée des petits dommages, a entraîné une division interne et structurelle entre réparations en une journée et dommages plus importants. Depuis, dans les filiales d'Amsterdam, de La Haye et d'Utrecht ont été mis en place des services pour les réparations de courtes durées.

E-business En 2001, CARE a terminé le développement du projet pluriannuel ICT, TUNe. Ce projet vise à rendre accessibles les informations de gestion aux donneurs d'ordre et à la direction de CARE ainsi qu'à permettre le contrôle de la charge des dommages. TUNe combine réseau intranet, extranet et internet, ce qui fait que l'information est accessible aux clients professionnels, aux chauffeurs et aux propres employés à partir de la base centrale des données de CARE. Le système offre par exemple la possibilité aux clients d'avoir droit de regard 24 heures sur 24 sur les durées de prise en charge et les plannings des réparations, sur les dossiers de dommages et sur les informations concernant la satisfaction de la clientèle. Les donneurs d'ordre ont également la possibilité de voir les factures, les calculs (en détails) et le montant moyen de la réparation de leur parc automobile. En dernier recours, TUNe offre la possibilité de se mettre d'accord sur les coûts pour la réparation des dommages au niveau du parc automobile, sans l'intervention d'experts de dommage. En proposant un devis total pour la gestion des dommages du parc automobile, CARE peut maintenant passer d'une approche ponctuelle à une approche globale de la gestion des dommages des parcs automobiles.

Mise en place d'une chaîne de réparation de carrosserie en Belgique Dans la période écoulée, le flux de dommages contrôlé a été également mis en place en Belgique. Cela a été motivé tout d'abord par le fait que les propriétaires de parcs automobiles de voitures de fonction et de véhicules de leasing prenaient de plus en plus souvent en main la réparation des dommages au lieu de les soumettre aux assureurs. Par ailleurs, les compagnies d'assurances veulent exercer plus d'influence sur le montant des dégâts et sur la qualité de la réparation. Cela a été pour Athlon la raison principale pour mettre en place en Belgique au cours de l'exercice une chaîne de réparation. En 2001 des participations majoritaires ont été acquises dans trois entreprises de réparation, avec lesquelles on a réalisé un chiffre d'affaires de 2,5 millions d'euros et un résultat avant impôts et amortissement du goodwill de 0,4 millions d'euros. L'objectif est d'ajouter à la chaîne, dans le courant de l'exercice actuel, 3 à 4 entreprises de réparation.

Sociétés de distribution automobile

En raison d'une réorganisation stratégique, Athlon Groep a décidé de ne plus considérer les activités des concessionnaires (y compris le leasing proposé par les concessionnaires) comme activités principales du groupe, pour des motifs ayant trait aux possibilités restreintes de croissance et d'internationalisation. Par ailleurs les activités des concessionnaires sont de moins en moins en synergie avec les autres activités-clés du groupe et sont de nature cyclique. C'est pour cette raison qu'il a été décidé de vendre les activités des concessionnaires. Un contrat de vente avec Stern Groep a été signé le 12 novembre 2001. Le transfert a eu lieu le 2 janvier 2002.

Evolution des activités des entreprises de distribution

La vente de voitures neuves a diminué dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest. Aux Pays-Bas, cette baisse s'est fortement poursuivie, surtout au cours du quatrième trimestre, et a atteint un taux de 12% sur toute l'année.

Au cours de l'exercice écoulé, le chiffre d'affaires des concessionnaires Athlon (y compris le leasing) a diminué de 9% pour passer à 260 millions d'euros (2000: 285 millions d'euros). Le résultat avant impôts a diminué de 18% pour passer à 4,2 millions d'euros. Les concessionnaires Athlon ont vendu au total 5.500 voitures neuves (-17%) et 4.900 voitures d'occasion (-18%). Pour les voitures neuves, 10% de cette diminution ont été réalisés d'une manière autonome et pour les voitures d'occasion 16%.

La marge bénéficiaire sur la vente de voitures neuves et de voitures d'occasion et la marge sur les activités d'après-vente (comme pourcentage du chiffre d'affaires) sont restées à peu près identiques. Les coûts indirects ont également moins diminué que le chiffre d'affaires.

Au cours de l'exercice, on a de nouveau enregistré chez les concessionnaires une productivité du travail légèrement supérieure. L'ensemble des portefeuilles de leasing et de location des concessionnaires comportait près de 2.200 contrats.

Au début de l'exercice a eu lieu l'acquisition du concessionnaire VW/Audi Joh. De Vries, qui possède des filiales à Purmerend et Volendam, et de l'entreprise de leasing Purmer Lease qui y est rattachée. En avril 2001, Athlon a vendu le concessionnaire Opel Aura à Amstelveen.

E-commerce et e-business

Sur les marchés plus développés de la location et du leasing, on observe une croissance de la demande en services complémentaires comme l'assistance au conducteur et la fourniture d'informations détaillées de gestion sur l'utilisation de la voiture. Seules des technologies de l'information avancées permettent aux sociétés de leasing d'anticiper cette demande. Athlon dispose des systèmes requis. La connexion de ces systèmes d'information avec Internet rend également possibles différentes formes d'e-business. Il s'agit ici par exemple de permettre aux gestionnaires et conducteurs de consulter des informations détaillées relatives au contrat et au véhicule, de pouvoir faire des calculs et établir des devis en ligne, mais aussi de permettre aux clients de passer des commandes ou encore de vendre des voitures d'occasion.

ILO, Interleasing On Line, est le système relié au système Atlas qui permet déjà à Interleasing Nederland d'utiliser une telle application. Chez Interleasing Belgium, on a

commencé en 2001 l'installation et le test du système ILO, qui sera opérationnel en 2002. Chez Hiltermann également, une variante de ce système sera installée en 2002. En Allemagne, on utilise le système Autopnet qui permet de déplacer pas à pas le produit de leasing depuis son environnement traditionnel vers le monde virtuel. Autopnet est un système avancé de e-business qui sert de référence à la branche. CARE Schadeservice utilise le système TUNe qui offre l'accès aux informations de gestion aux donneurs d'ordre et la possibilité de mieux gérer la charge des dégâts.

Perspectives

On prévoit une reprise des activités économiques fin 2002. Ce qui fait que les marchés de leasing importants pour Athlon n'augmenteront en moyenne que de 5% selon les prévisions. Les marchés de location d'Europe de l'Ouest resteront encore sous pression. Le marché des réparations aux Pays-Bas se situera au niveau de 2001.

Le résultat d'exploitation des activités ordinaires après impôts et avant amortissement du goodwill, non compris le résultat net des activités des concessionnaires (3,1 millions d'euros) et de CC Raule (-8,1 millions d'euros) a atteint en 2001 les 29,9 millions d'euros. Sur la base des évolutions susmentionnées, le Conseil d'administration prévoit que le résultat d'exploitation provenant des activités ordinaires de l'entreprise après impôts et avant amortissement du goodwill, non compris le résultat net des activités des concessionnaires et CC Raule, sera en 2002 au moins équivalent à 29,9 millions d'euros. Le résultat y compris CC Raule n'a pas été déterminé en raison des grandes incertitudes sur le marché allemand de la location.

Hoofddorp, le 7 mars 2002

Le Conseil d'administration

H. Bierstee (président)
M.J.M.R. Claus
N.M.P. van den Eijnden
J. Slootweg
J.W. Verouden

Addenda au rapport annuel 2001 d'Athlon Groep N.V., Hoofddorp

Les événements après la date de clôture du bilan

Le 27 mars 2002, après concertation avec les membres du conseil d'administration, le comité de direction a décidé la fermeture et la cessation des activités de location automobile de la société allemande CC Raule. Un communiqué de presse a été publié à ce sujet le 28 mars dernier.

Selon les prévisions, les coûts du plan social, les pertes subies à la vente de l'actif et les résultats opérationnels plus faibles durant la période de cessation progressive vont faire diminuer de 15 M€ le résultat net d'Athlon Groep sur 2002. De ce fait, le bénéfice net prévu d'Athlon Groep N.V. sur 2002 s'élèvera à un minimum de 15 M€.

Dans le bilan consolidé, l'influence sur l'actif représente un montant de 50 M€ et la baisse du passif s'élève à 35 M€. En 2002, le chiffre d'affaires de CC Raule sera de 61 M€ (2001: 113 M€).

Hoofddorp, le 28 mars 2002

Comptes annuels 2001

Bilan du groupe

(en millions d'euros avant répartition des bénéfices)

ACTIFS	31 décembre 2001	31 décembre 2000
Actifs		
Actif incorporel		
Goodwill	1,5	-
Immobilisations corporelles		
Terrains et constructions	16,8	21,0
Autres immobilisations corporelles	22,8	21,2
Paievements anticipés	4,8	3,6
	44,4	45,8
Immobilisations financières		
Participations et créances sur participations	12,3	11,3
Créances de financement	0,9	1,4
	13,2	12,7
Voitures en location longue durée et court terme	1.204,0	1.116,9
Actifs circulants		
Stocks		
Voitures	11,1	29,2
Autres stocks	2,0	4,5
	13,1	33,7
Créances		
Créances commerciales	81,2	87,9
Latence fiscale	1,2	1,5
Autres créances et actifs de régularisation	121,3	42,7
	203,7	132,1
Actif liquide	0,3	0,4
	1.480,2	1.341,6

PASSIFS	31 décembre 2001	31 décembre 2000*
Fonds propres	136,0	108,5
Provisions		
Impositions différée	8,3	5,8
Autres provisions	8,8	13,5
	17,1	19,3
Dettes à long terme		
Etablissements de crédit	409,4	361,8
Autres dettes	20,7	16,6
Compte d'égalisation voitures en location longue durée	31,8	25,2
	461,9	403,6
Dettes à court terme		
Etablissements de crédit	700,7	656,5
Créditeurs commerciaux	53,5	61,4
Autres dettes et comptes de régularisation	97,6	77,4
Compte d'égalisation voitures en location longue durée	13,4	14,9
	865,2	810,2
	1.480,2	1.341,6
Le capital disponible s'élève à:		
• Fonds propres	136,0	108,5
• Emprunt subordonné**	31,8	31,8
	167,8	140,3

* Adapté a des fins de comparaisons

** Le prêt subordonné est intégré dans les dettes à court terme aux organismes de crédit

Compte des pertes et profits du groupe (en millions d'euros)

	2001	2000
Chiffre d'affaires net	1.260,8*	1.146,7
Prix de revient du chiffre d'affaires	1.159,9	1.054,0
• Résultat brut sur chiffre d'affaires	100,9	92,7
Frais de vente et frais généraux	67,5	64,1
• Résultat net sur chiffre d'affaires	33,4	28,6
Autres produits d'exploitation	1,4	2,2
• Résultat d'exploitation	34,8	30,8
Résultat des participations	2,6	2,3
• Résultat avant amortissement du goodwill et avant impôts	37,4	33,1
Amortissement du goodwill	0,2	-
• Résultat d'exploitation des activités ordinaires avant impôts	37,2	33,1
Impôts sur le résultat d'exploitation des activités ordinaires	12,5	19,0
• Résultat d'exploitation des activités ordinaires après impôts	24,7	14,1
Profits exceptionnelles	15,7	2,4
Pertes exceptionnelles	6,8	-
Résultat extraordinaire avant impôts	8,9	2,4
Impôts sur le résultat extraordinaire	0,5	-
• Résultat extraordinaire après impôts	8,4	2,4
• Bénéfice net	33,1	16,5
Bénéfice par action ordinaire (€)	1,95	0,89
Bénéfice amoindri par action ordinaire (€)	1,95	0,89

* Contrairement à l'année passée, le montant de 29,1 millions d'euros des assurances responsabilité civile facturées n'a pas été éliminé du chiffre d'affaires net (2000: 23,5 millions d'euros)

Tableau cash-flow

(en millions d'euros)

	2001	2000
Cash-flow provenant des activités d'exploitation		
Recettes clients	1.258,8	1.133,4
Paiements fournisseurs et collaborateurs	(1.204,9)	(1.096,9)
Cash-flow provenant de l'exploitation	53,9	36,5
Dividende perçu	-	2,4
Dividende versé	(12,4)	(12,0)
Impôts payés sur le bénéfice	(12,0)	(16,8)
• Cash-flow provenant des activités d'exploitation	29,5	10,1
Cash-flow provenant des activités d'investissement		
Acquisition de sociétés	(5,3)*	(5,9)*
Investissements en immobilisations corporelles	(19,5)	(17,9)
Désinvestissements en immobilisations corporelles	7,7	3,5
Voitures en location longue durée et court terme (pour solde)	(112,4)	(162,9)
Participations et créances sur participations	2,2	(0,5)
• Cash-flow provenant des activités d'investissement	(127,3)	(183,7)
Cash-flow provenant des activités de financement		
Recettes provenant d'emprunts subordonnés	-	11,4
Recettes provenant de dettes à long terme	242,4	252,6
Augmentation des fonds propres par exercice d'options	0,3	0,2
Remboursement dettes à long terme	(190,0)	(203,7)
Mouvements dettes à court terme	45,0	113,1
• Cash-flow provenant des activités de financement	97,7	173,6
• Mouvements actif liquide	(0,1)	0,0

* Sont également compris ici les immobilisations corporelles auprès des entreprises reprises figurant au bilan 1,9 millions d'euros (2000: 0,6 millions d'euros) et les voitures en location longue durée et court terme 9,4 millions d'euros (2000: 5,3 millions d'euros) moins les emprunts bancaires 13,6 millions d'euros (2000: 4,1 millions d'euros).

Athlon Groep N.V.
Wieger Bruinlaan 98
B.P. 196
2130 AD Hoofddorp
Pays-Bas
Téléphone 00 31 23 561 51 05
Téléfax 00 31 23 561 47 48
e-mail info@athlon.nl
www.athlon.nl