

## Acquisition

### Gazeau poursuit sa diversification en rachetant Transports Brelet

Pour les 40 ans de son entreprise, Richard Gazeau s'offre les Transports Brelet, belle société qui vient compléter sa gamme de services avec sa ligne Nantes-Paris-Lille et lui permet d'acquérir une taille nationale pour affronter l'avenir.

Un projet presque déraisonnable pour fêter l'âge de raison. Pour sa quarantième année d'existence, les Transports Gazeau (Chaudron-en-Mauges, 49) ont, avec leurs 17,3 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisés par 80 salariés, racheté les Transports Brelet (Saint-Julien-de-Corcelle, 44), ses 150 salariés et ses 22 millions d'euros de CA. Mais c'est que tout portait à ce regroupement, à commencer par le fait que Richard Gazeau et Éric Brelet avaient eu l'occasion de se rencontrer et de s'apprécier grâce au réseau



Richard Gazeau complète sa gamme de services avec l'achat des Transports Brelet.

de transporteurs Flo, avant d'aborder ce passage de témoin. Car, parvenu à l'âge de la retraite, Éric Brelet ne souhaitait pas céder son entreprise à

un groupe, mais la préserver en la vendant à un confrère qui saurait lui garder son identité. Ce sera chose faite puisque le nom et l'activité de Brelet reste-

ront aux côtés de la marque Gazeau, étant donné qu'ils apportent au repreneur un service unique de ligne de transport en groupage et lot complet entre Nantes, Paris et Lille et un portefeuille nettement différencié avec seulement deux clients communs. Sur chacun des sites de Brelet : Nantes (44), Marcoussis (91) et, à partir d'août, Rouvroy (59), les Transports Gazeau pourront développer leurs services de location de véhicules avec conducteur et de logistique, avec préparation de commandes et entreposage sous douane pour les importateurs. Avec ses activités de transport de conteneurs maritimes (110 expéditions hebdomadaires) et de commission de transport international sur la Hongrie, pays où Richard Gazeau envisage d'ouvrir bientôt une agence, les Transports Gazeau concrétisent une diversification séduisante, au point d'avoir été le vecteur des apports de fonds : "La pertinence de la réunion des Transports Gazeau

et Brelet dans le cadre de ma stratégie de pérennisation de mon entreprise pour les 15 prochaines années par la diversification d'activités et le passage à une taille nationale a séduit les banques", rapporte Richard Gazeau. Non seulement Oseo a joué son rôle de facilitateur en garantissant les fonds engagés, mais j'ai obtenu des fonds de cinq des six banques que mon conseil en finances m'avait conseillées. C'est un beau projet concrétisé par une belle avancée et le changement de dirigeant se passe dans d'excellentes conditions. Les deux structures resteront indépendantes, mais le bilan sera consolidé avec un chiffre d'affaires de 40 millions d'euros pour 230 salariés." Cerise sur le gâteau, Transports Gazeau réceptionnera le 31 mai son premier Volvo nouveau modèle FH Euro 5 EEV, manière, pour le transporteur plus accoutumé aux Scania et aux Renault Trucks, de tester le véhicule avant de passer commande pour renouveler une partie de sa flotte.

MG

## Pénurie de conducteurs

### Malgré le chômage, la pénurie est là

Même s'il est encore tôt pour un bilan de la dixième édition de la Plateforme emploi du transport et de la logistique, organisée par Job-transport, le 24 avril dernier à Paris, la présence d'une vingtaine d'entreprises est un signe encourageant, surtout compte tenu de la conjoncture peu propice aux recrutements. C'est l'avis d'Alain Péroni, responsable du site de recrutement et du salon. Malgré les 1 600 entrées enregistrées (tous profils confondus), le constat était toujours le même : la pénurie de conducteurs est bel et bien là. D'une part, le métier souffre toujours autant d'un déficit d'image : horaires, contraintes et salaires pas toujours alléchants. "Les jeunes sont moins mobiles et veulent rentrer chez eux le soir", note Alain Péroni. D'autre part, les entreprises ont du mal à trouver des candidats expérimentés ou ayant les qualifications nécessaires. Par ailleurs, la pénurie se fait sentir notamment pour les chauffeurs-livreurs, dont on connaît la pénibilité du travail. C'est pour cela que Star's Service était présent avec une

offre nourrie de CDI "au Smic pour commencer mais avec des perspectives d'évolution", assurait Aude Laloux, responsable adjointe RH. Mais si les jeunes étaient nombreux à l'Espace Champerret, il ne faut pas s'y tromper. L'accès au permis C et à la Fimo n'est pas aisé pour qui veut démarrer dans le métier. "Il y a peu d'investissements sur la formation et Pôle emploi ne la finance plus", ajoute Alain Péroni. Par ailleurs, les entreprises ne sont plus nécessairement prêtes à investir dans un chauffeur qui, une fois les titres en poche et un peu d'expérience, va les quitter. Car la vraie raison de la pénurie semble être plus le refus de travailler dans certaines conditions que la disponibilité de main-d'œuvre. "Nous avons rencontré quelques débutants mais surtout des personnes issues d'entreprises en difficulté", confirme Sophie De Gaallon, responsable RH de la société Tendron. "On a aussi reçu des cabinets de reclassement qui nous ont déposés des piles de CV." Cette société de 350 personnes fait du transport régional depuis le Loiret (45) vers la région pari-

sienne. Les départs tôt le matin, les livraisons sur plusieurs points et la circulation chargée sont à l'origine de sa difficulté à recruter des conducteurs, car ces conditions ternissent l'attrait du métier même si, en face, l'entreprise affirme proposer des salaires motivants.

### Les transporteurs impuissants

Parmi les grands comptes ayant un stand sur le salon, Samat est venu créer un vivier de CV pour la région parisienne, particulièrement sensible en termes de turn-over. "On fait de la distribution en zone courte et en zone longue. On trouve plus de candidats qu'en 2012 mais sans expérience", témoigne Martial Faber, responsable formation exploitants de la société. En effet, le profil recherché est un conducteur ayant plus de 25 ans et au moins 3 ans d'expérience en matière dangereuse mais "on ne peut pas les former". Un conducteur n'a qu'une semaine de préavis. Pour en former un autre, il faut un mois. C'est pour cela qu'ils ont un "matelas" de conduc-



teurs pour amortir le turn-over. "En région parisienne, les conducteurs partent étant sûrs de retrouver un poste en peu de temps", reconnaît-il. Pour la zone longue, on trouve de moins en moins de conducteurs prêts à découcher surtout le weekend. Et le même de reconnaître que les amplitudes changent et ne sont pas toujours faciles à gérer. Le salaire est au cœur d'un vrai problème sociétal et économique. La pression des chargeurs "aidant", ils ne peuvent pas les fidéliser par une politique salariale à la hauteur. "Aujourd'hui, les clients nous appellent pour baisser les prix. On peut tout au plus donner des primes aux conducteurs." Bref, la pénurie est une réalité pour cette entreprise. Et cela, depuis 25 ans, selon Martial Faber. D'où la volonté d'Alain Péroni de repenser le salon pour 2014

plutôt sous forme de "job dating" avec des vrais entrepreneurs et des rendez-vous pris à l'avance. Car faire la queue pour juste déposer un CV a pu se révéler frustrant pour certains. Parmi les conducteurs, on a pu néanmoins constater une certaine motivation, même s'il est de plus en plus difficile de parler de véritables vocations. Les profils sont très différents : de l'ancien chauffeur-livreur prêt à faire du régional à l'employé d'une société qui monte des bancs rouleurs chez des constructeurs PL venus pour se reconvertir à la conduite, en passant par l'ancien agent de sûreté à Roissy qui n'est pas contre le travail le weekend ou les jours fériés. À noter par ailleurs, le succès du stand ND franchise qui a "converti" 15 conducteurs en autant de nouveaux patrons franchisés.

SILVIA LE GOFF