

Repérée en 1994 par Christian Pressac, le fondateur des Transports Pressac, alors qu'elle n'avait pas encore empoché son BTS, Anne-Sophie Loizeau a été salariée deux fois de cette entreprise avant d'en prendre les commandes en 2008, aux côtés de son associé Jean-François Bonneau. Résumé d'un beau parcours entrepreneurial.

Anne-Sophie Loizeau, présidente des Transports Pressac : « Nous recrutons des chauffeurs »

Anne-Sophie Loizeau, quelles sont vos origines et quel cursus avez-vous suivi ?

Je suis originaire de Vendrennes. Après la faculté de Droit, j'ai fait partie de la toute première promotion de BTS Action commerciale du lycée Jean XXIII des Herbiers. Pendant deux ans, j'ai pris énormément de plaisir dans cette filière très tournée vers les projets d'entreprise, en communication, gestion et commerce. En 1994, j'ai également participé au concours des Dirigeants commerciaux de France (DCF). Et je me suis retrouvée lauréate nationale. Sans même rédiger un CV, j'ai reçu plusieurs propositions d'emploi...

Pendant votre année d'examen de BTS, vous avez lancé un Forum des Entreprises qui vous a marquée. Pour quelles raisons ?

Effectivement, avec une collègue de promotion, Lucie Guérin-Bossard, nous avions imaginé de bâtir un Forum des Entreprises à Sainte-Florence, une commune de Vendée où il y a plus d'emplois que d'habitants. À l'époque, nous nous sommes rapprochées des maires des communes de L'Oie et de Sainte-Florence qui nous ont apporté leur soutien.

Il s'agissait de montrer au public les activités des entreprises et de souligner la diversité des emplois présents sur notre territoire. Nous avons lancé ce Forum à seulement trois semaines de nos épreuves de BTS. Une quarantaine de chefs d'entreprise ont souscrit à notre idée. Ce Forum a connu un grand succès populaire avec la visite de 2 000 personnes. J'en ai retiré une expérience de vie : il faut surtout oser, ne pas se mettre de limites.

Lors de ce Forum, j'ai rencontré Christian Pressac : il avait créé DLS, une société de location de poids-lourds et de grues. Il m'a proposé de travailler pour lui. À l'époque, à la suite du concours des DCF, j'avais accepté un stage long pour un transporteur. J'ai achevé une mission



Jean-François Bonneau et Anne-Sophie Loizeau emploient 200 salariés.

pour celui-ci le jeudi. Et j'étais embauchée chez Christian Pressac le lundi suivant.

Puis vous avez quitté cette entreprise... pour finalement y revenir ?

Oui. En 1998, je suis partie de chez Pressac pour devenir formatrice à la Maison familiale de La Ferrière : j'avais envie de retrouver le terrain. Cependant, fin 2000, Christian Pressac m'a proposé de devenir l'adjointe de direction de son entreprise. J'ai accepté tout en me disant qu'il allait peut-être se révéler délicat de devenir le supérieur hiérarchique d'anciens collègues. Mais tout s'est bien passé.

Et puis, en décembre 2007, Monsieur Pressac est décédé des suites d'une maladie. Si nous avons bien évoqué ensemble le fait que je puisse piloter les Transports Pressac lors de son départ à la retraite, là il a fallu prendre des décisions. Tout s'est fait presque naturellement. Madame Pressac m'a proposé de racheter l'entreprise. Dans le même temps, Jean-François Bonneau a également montré un intérêt en ce sens. Nous avons décidé de nous associer pour reprendre ensemble les Transports Pressac ainsi que DLS.

L'entreprise a-t-elle toujours eu son siège à Vendrennes ?

En fait, son lieu historique d'implantation est la commune de L'Oie. Mais nous avons acheté un terrain à Vendrennes et l'entreprise s'y est installée en juillet 2008. Fin 2008, le rachat de la société était effectif. À l'époque, les Transports Pressac employaient 120 salariés. Aujourd'hui, nous pilotons trois sociétés de transport, en plus de DLS, ce qui représente 200 salariés.

Nous avons plusieurs implantations : en Vendée, dans le Cher, ainsi qu'à Mauléon et à Bressuire. Nous avons installé des bases dans la Creuse, au Mans, dans le Nord (à Cambrai) et en Ile-et-Vilaine (à Fougères). Les Transports Pressac détiennent aujourd'hui 125 cartes grises "moteur" et 145 semi-remorques.

Nous avons développé un service d'alimentation du bétail en citerne en assurant un maillage territorial. Nous proposons deux prestations : le transport à la demande ou bien la location exclusive avec conducteur. Ce service représente aujourd'hui environ 60 % de l'activité du groupe. L'autre partie est orientée vers le



En 2012, les Transports Pressac ont subi le dépôt de bilan du groupe Doux qui généralisait, à l'époque, 28 % de leur chiffre d'affaires total. Le rebond s'est effectué grâce à la Vendée. Aujourd'hui, aucun client ne représente plus de 10 % du CA.

transport avec chariot embarqué. Nous pratiquons la livraison dans toute la France pour les industriels locaux. Pour ne pas revenir à vide, nous prenons les opportunités qui se présentent sur la Bourse du Fret.

Quelle est, selon vous, la force du territoire des Herbiers ?

Elle est basée en partie sur le fait que les entreprises locales font travailler des locaux. Plusieurs sociétés, à l'image de K-Line ou de Piveteau Bois, sont pour nous des locomotives économiques.

Quelle est la conjoncture actuelle ?

Aujourd'hui, nous constatons une reprise de l'activité industrielle mais nous nous heurtons à un problème de main-d'œuvre. Les deux phénomènes s'imbriquent. Pour le personnel, ce n'est pas simple. Nous avons deux métiers : la grande route (sur la semaine) et le transport régional. Un samedi par mois, nous organisons une matinée de recrutement destinée à engager des chauffeurs en Contrats à durée indéterminée : nous préférons cette solution à l'intérim. Nous

recevons les CV des prétendants puis nous les convoquons pour leur présenter les postes.

Nous avons parfois des difficultés à anticiper car notre profession prévoit seulement huit jours de préavis dès qu'un chauffeur souhaite partir. Lorsqu'un candidat est intéressé, nous lui proposons trois semaines de formation sur l'aliment du bétail : c'est le délai requis avant qu'un chauffeur ne puisse aller tout seul sur le terrain.

Pour embaucher, nous regardons le parcours du candidat et son CV. Nous observons ensemble comment gérer son travail. Nous sommes sensibles également au respect du Code de la route. Avec mon associé, nous voyons les chauffeurs collectivement et individuellement car il est très important de bien connaître les gens avec lesquels nous œuvrons. Il importe de pouvoir s'adapter aux conditions de travail. Aujourd'hui, il n'y a pas assez de conducteurs présents sur le marché. Il nous faut attirer de nouvelles populations dans le métier. Le type de livraison et de marchandise conditionne énormément le travail. Nous essayons d'anticiper comme

nous le pouvons. Par exemple, un client du secteur agroalimentaire nous a prévenu qu'il allait ralentir son activité. Nous avons alors entrepris une réflexion sur le roulement de nos chauffeurs. Mais l'activité par ailleurs s'est bien tenue et nous nous sommes retrouvés de nouveau en pénurie de personnel.

Dans les métiers de services, le client nous fixe la charge de travail. Il nous faut donc obéir à une forme de souplesse vis-à-vis des conducteurs car nous sommes tributaires des commandes que nous recevons. Il est parfois un peu compliqué d'allier vie personnelle et vie professionnelle. Malgré tout, dans le bassin d'emplois, les gens sont très attachés au travail bien fait et au fait de produire bien. C'est un état d'esprit.

En Vendée, nous avons des fers de lance, des locomotives. Mais nous avons également une multitude de petites structures. Cela permet de répartir le risque : nous ne sommes pas face à une mono industrie qui, si elle connaissait des difficultés, impacterait l'ensemble du territoire. Nous sommes à l'abri d'un désastre économique. ■

Innover en testant les nouveautés des fabricants de remorques

Actuellement, le parc poids lourds des Transports Pressac est constitué pour une grosse part de camions DAF mais aussi de Scania, de Volvo et de MAN. « Nous sommes sensibles à l'ergonomie des cabines pour nos chauffeurs » souligne Anne-Sophie Loizeau. Aujourd'hui, un tracteur routier vaut entre 80 et 95 000 euros et une citerne pour l'aliment du bétail coûte entre 120 000 et 150 000 euros. L'entreprise teste en ce moment une semi-remorque à double essieu directionnels nommée Super City, mise au point par Lamberet, qui permet d'aller dans la cour des fermes pour collecter les œufs et assurer un meilleur service au client.

