

# Rachat Norbert Dentressangle : nouveau coup dur dans un secteur moribond

🏠 > **ECONOMIE** > **ENTREPRISES** Par  Mathilde Golla | Publié le 29/04/2015 à 16:15



Après les déboires de MoryGlobal et de Gefco, la France pleure la fuite de ce fleuron dans un secteur du transport déjà en difficulté. Les syndicats craignent des pertes d'emplois, une concurrence exacerbée et un impact pour les sous-traitants.

Le secteur du transport en France est dans la tourmente. Après les déboires de **Mory Ducros** (puis MoryGlobal) ou de Gefco, c'est désormais au tour du numéro un français du transport de marchandise, **Norbert Dentressangle**, de quitter le territoire français. Les célèbres camions rouges et blancs viennent d'être rachetés 3,2 milliards d'euros par le groupe américain XPO Logistics. Si les héritiers de cette entreprise familiale fondée en 1979 deviennent milliardaires, la France, elle, pleure la fuite de ce fleuron dans un secteur déjà très moribond.

Norbert Dentressangle compte en effet 662 sites et 42.350 collaborateurs. **«XPO entend maintenir à son niveau actuel le nombre d'employés à temps plein en France**, sur une période minimum de 18 mois à compter de la clôture de l'acquisition», assure le nouvel acquéreur. Mais après cette période, le destin de l'entreprise et de ses salariés est parfaitement incertain. La CFDT considère ainsi que «la garantie d'emploi pour 18 mois n'est pas vraiment le gage d'une continuité de l'entreprise et des métiers». Le syndicat majoritaire du secteur dit ainsi «s'associer aux sentiments de frustration et de choc ressentis par les salariés de l'entreprise». Un sentiment partagé par Gilles Mathélié-Guinlet, secrétaire général de l'OTRE, qui se dit «extrêmement surpris par cette opération». Le représentant de l'organisation patronale du secteur ajoute que «dans un secteur où la concurrence est exaspérée, nous nous demandons si le nouveau propriétaire américain ne va pas favoriser la Pologne. Nous sommes inquiets également pour les sous-traitants». Toutefois, «certains emplois ne sont pas délocalisables, les centres de logistiques par exemple doivent rester à proximité des centres de production ou de consommation», tempère Melchior de Bary, consultant pour Karistem spécialiste des transports.

## **Crainte pour les sous-traitants**

Les organisations justifient leurs craintes par les dernières actualités qui endeuillent le secteur. Le feuilleton autour de MoryGlobal qui vient de se solder par sa liquidation judiciaire illustre le malaise des routiers français et de leurs sous-traitants. Alors que les 2150 salariés du transporteur de colis sont en passe de se voir notifier leur licenciement, les sous-traitants pourraient eux-aussi être pénalisés. «Dans le secteur de la messagerie, plus de 50 % de l'activité est sous-traitée», assure la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). La principale organisation patronale du secteur estime en effet que sur les 5000 sous-traitants transporteurs qui travaillent pour la société MoryGlobal, 1000 entreprises travaillent majoritairement pour MoryGlobal et «sont en très grand péril économique». En plus d'une baisse d'activité, certaines factures contractées par MoryGlobal pourraient ne jamais être réglées. «Cette liquidation va entraîner de la casse dans le tissu de PME sous-traitantes du transporteur», confirme l'OTRE qui craint «de nombreux dépôts de bilan dans la foulée».

Les entreprises de transports sont en effet nombreuses à mettre la clé sous la porte en France. Le secteur a enregistré 457 procédures collectives dont 370 liquidations et 87 redressements judiciaires sur le premier trimestre, selon Ellisphere. «C'est dans le secteur du transport que le taux de défaillance d'entreprises est l'un des plus forts. Toutefois, même si le secteur est fragile et l'on y gagne peu d'argent, le nombre de faillites d'entreprises est gonflé artificiellement par un secteur où les petites entreprises sont très nombreuses avec beaucoup d'entrepreneurs individuels qui montent leur structure», précise Melchior de Bary. De fait, les petites sociétés sont les premières à faire faillite puisque 151 sociétés qui comptent un salarié, 130, entre 2 et 9 salariés, et 34, de 3 à 19 salariés, ont disparu au premier trimestre.

---

## **« Le secteur doit se réinventer en France »**

*Melchior de Bary, consultant pour Karistem spécialiste des transports*

---

A plus long terme, les conséquences de ces faillites en cascades sont lourdes en termes d'emplois. La part de marché du pavillon français, l'activité des chauffeurs français, est passée de 50% de l'activité européenne jusqu'en 1999 à moins de 10% aujourd'hui, selon le Comité national routier (CNR). En conséquence, la perte d'emploi est estimée à un minimum de 21.000 emplois de conducteurs. La tendance devrait se poursuivre en France, car le Comité national routier (CNR) estime à près de 40% les entreprises françaises en difficulté dans le secteur des transports aujourd'hui. De fait, «le grand problème qui mine aujourd'hui le transport en France est que le secteur est structurellement en surcapacité avec, par nature, une offre supérieure à la demande. Résultat, on ne paie pas le transport à son juste prix, les tarifs sont trop bas. A titre indicatif, en messagerie, un bon prix de transport se situe autour de 25 centimes pour un kilogramme transporté. Un prix bien en-deçà de ceux pratiqués par La Poste à 68 centimes pour 20 grammes...», explique Melchior de Bary.

Toutefois, tout n'est peut être pas perdu. «Le secteur doit se réinventer en France. L'avenir du transport passe par une offre de services plus vaste et plus innovante, comme un suivi plus stricte et précis des camions. Le pavillon français doit aussi se distinguer avec une offre de transports plus technique», conclut Melchior de Bary.