

30 ans et en plein développement !

D'une TPE, l'entreprise familiale, Transhorizon au lieu dit Grillet à Berson est en passe de devenir une PME. Rencontre avec Eric Valade et son fils Geoffrey.

Pour raconter l'histoire de la société de transport de personnes Transhorizon, Eric Valade évoque les débuts de son père, Gaston. « En 1963, mon père n'était pas dans le transport de personnes, mais en marchandise. Plus tard, après avoir vendu l'entreprise de transports marchandises qu'ils exploitaient avec ma mère Lucette, ils ont rejoint ensemble le monde de l'Autocar. J'ai donc toujours baigné dans le transport avec un grand "T" et c'est comme ça que j'ai pris le relais ».

De Translittoral à Transhorizon

En 1988, Eric Valade va créer sa propre société et s'orienter dans un peu plus que du transport de groupes. Il passa sa capacité en '87 et créa Translittoral. « Le nom n'avait pas été déposé à l'INPI, et j'en ai entendu parler, mais ça me plaisait bien puisque la côte, le littoral sont proches. On a

changé pour Transhorizon et cette fois, on l'a fait enregistrer pour de bon ». Une activité de transport de bois vient renforcer l'activité Voyageurs de 1999 à 2008 (effet tempête de 99), mais sera cédée en 2008

pour mieux se recentrer sur l'activité autocars.

Avec le transport interurbain, dont l'acheminement du personnel de la centrale nucléaire

du Blayais toute proche (et les nombreuses lignes scolaires déjà exploitées), Transhorizon a dû

De gauche à droite : Eric Valade, Jean-Claude Dassonville (Otokar Europe) et Geoffrey Valade. A l'arrière, les nouveaux Territo de 12,60 m et 13,26 m avec moteur Cummins de 320 ch et boîte mécanique.





A l'arrière du siège de l'entreprise à Berson, un immense parking avec des vignes tout autour...

agrandir sa flotte jusqu'à tout récemment avec des Otokar Territo. Il en possède 45 sur un total de 105 véhicules. Un choix fait essentiellement grâce à une bonne relation avec la marque turque (Otokar Europe implanté à Roissy), et son représentant commercial dans le Sud-Ouest, Jean-Claude Dassonville, connu depuis des années dans le monde de l'autocar. « Cela commence à faire une bonne flotte, analyse Eric Valade, et

compte tenu des problèmes de circulation et d'embouteillages sur Bordeaux (voir encadré p. 37), j'ai décidé de multiplier mes dépôts ».

En ce qui concerne les marque, il y en a plusieurs : en plus des Otokar, il y a en effet des Mercedes-Benz, des Temsa, des Iveco Bus, et encore un Renault Iliade et un Bova Futura. Transhorizon a acquis le premier Bova en région de 12,80 m et 63 places.

Ils sont en effet garés dans plusieurs secteurs : un parking à Montendre et un à Montguyon pour optimiser les services en Charente-Maritime et un à Braud-St-Louis pour l'exploitation des lignes régulières EDF (transport des agents du CNPE du blayais), ainsi qu'à Libourne et à Saint-Loubès près de Bordeaux. « Chaque dépôt possède son responsable d'exploitation, ce qui permet de bien coordonner les transports et affectations des

Transhorizon, en bref

Janvier 1988 – L'entreprise Transhorizon est créée à Berson (33) par Eric Valade.

Avril 1993 – Création de l'établissement secondaire à Montendre (17) et premiers services scolaires attribués en Charente-Maritime

Septembre 2010 – Rachat de l'agence de Voyages Prieuret à Libourne (33)

Février 2011 – Transfert à Montguyon (17) de l'établissement de Montendre.

Septembre 2012 – Création d'un autre établissement secondaire à Saint-Denis-de-Pile (33) suite à l'attribution de nouveaux marchés sur le secteur de Libourne.

Septembre 2013 – Transfert de l'agence de voyages Prieuret sur le site de Saint-Denis-de-Pile (33).

Juin 2014 – L'agence Prieuret devient Transhorizon Voyage.

Septembre 2015 – Création d'un établissement secondaire à Saint-Loubès (33) pour l'exploitation des lignes de Bordeaux Métropole.

2017 – Ajout de 2 nouveaux parkings à Montendre (Chamouillac) pour optimiser les nouveaux services en Charente-Maritime et à Braud-St-Louis pour l'exploitation des lignes régulières EDF.

La société dispose de plusieurs dépôts permettant d'accéder rapidement à Bordeaux et ses environs.



Transhorizon a désormais 45 Otokar sur un parc total de 105 véhicules.





Chaque dépôt a un responsable d'exploitation. Ci-dessus : Ingrid à Berson et Thierry ; ci-dessous : Abdess, Jerome et Laurent au dépôt de St Denis.



chauffeurs et surtout de ne pas retrouver les véhicules perdus en campagne ou dans les bouchons Bordelais » explique le responsable.

Récemment, la région a subi les mégas manifestations et

blocages des ronds-points, ponts et péages par les Gilets jaunes : « Ce fut une catastrophe pour nous se rappelle Geoffrey, fils d'Eric, en passe d'obtenir à son tour sa Capacité, responsable du dépôt de Bordeaux. Ils avaient tout bloqué. On a eu des cars immobilisés durant des heures, alors qu'ils étaient indispensables pour transporter des collégiens ou du personnel par ailleurs. On a été fortement pénalisés, je dirais injustement. Il n'y a pas eu une mais des victimes collatérales de ces manifestations ». Eric Valade acquiesce.

Autre problème aujourd'hui, le recrutement des conducteurs. « Je suis représentant national de l'Unostra poursuit Eric Valade, et je n'ai jamais vu une situation aussi catas-



Geoffrey nous fait visiter l'espace réservé au stockage des pièces.

trophique non seulement pour Transhorizon mais pour tous mes confrères : le système fait que l'on ne peut pas attirer de conducteurs, c'est la réalité. Il y a au bout du compte des candidats, disons, potentiels. Nous prenons les gens en reconversion, nous participons financièrement aux formations par exemple, mais pratiquement aucun ne reste, c'est désespérant ».

Dans le transport scolaire où généralement les salaires sont au raz des pâquerettes, Transhorizon s'est donné comme objectif de fournir plus d'heures que nécessaire et un taux horaire plus élevé « afin que le revenu soit convenable ». Le résultat des courses, c'est qu'il y a de plus en plus de retraités qui reprennent le volant : « Ça me fait mal au cœur, ce n'est pas

En 1988, Gaston Valade met en service ce Gruaudaf Chantilly, un châssis Daf SB2300 habillé à Laval chez Gruau (entre 1982 et 1988).



Cette carte permet à Eric Valade de positionner avec précision ses agences et ses dépôts.



L'atelier situé au siège est vaste et bien équipé. Il permet de réaliser plusieurs types d'interventions mécaniques.

normal mais nous avons besoin d'eux», explique le responsable qui invite aussi sa DRH à puiser chez d'éventuels candidats ayant fait carrière dans l'armée ou la gendarmerie.

Aujourd'hui, l'entreprise emploie 98 salariés, 31 femmes et 67 hommes. Soit 83 conducteurs, 4 responsables d'exploitation, 8 administratifs et 3 mécaniciens. Parlant de mécanique Transhorizon possède un grand atelier à son siège de Berson : « On a quelques pièces en stock, on fait les pneus, l'entretien courant, on peut aussi intervenir dans du plus lourd, mais j'ai aussi des points services (Renault Trucks, Otokar, Mercedes et Iveco Bus avec Bacqueyrisses) sur lesquels je peux m'appuyer. Même si je suis distant de Bordeaux d'environ 45 km, j'ai ce qu'il faut comme partenaires » précise Eric Valade.

Clients historiques

Avec le temps, Transhorizon conserve ses clients historiques : le Conseil régional pour les départements de la Gironde et de Charente-Maritime, la Cali (Communauté

d'agglomération du libournais), les mairies, écoles, collèges et lycées, ou encore les centres sportifs de plein air...

L'objectif étant de « rester fort », car, en effet, les grands groupes occupent de plus en plus le terrain et embauchent à tour de bras.

Plus de 150 conducteurs pour le réseau de transport en commun bordelais

Transhorizon se veut un employeur modèle, autant sur le plan social que pour ses véhicules. De plus, il est précurseur sur plusieurs points : en 2009, expérimentation des EAD

avec la DGITM ; signataire de la charte CO2 dès son lancement en 2011 ; certifié Iso 9001V 2000 depuis 2006 puis Iso 9001V 2015 en 2017... Dans le fond, très bien organisée et gérée. L'un des atouts de l'entreprise.

François GILBERT

Photos Gilbert, Transhorizon / Archives X D.R..

Les artères bouchées de Bordeaux

La neuvième commune de France veut attirer de plus en plus et notamment des Parisiens grâce au TGV... Les routes sont devenues un cauchemar.

2 heures pour réaliser une distance de 45 km en empruntant l'autoroute... C'est la réalité quotidienne de milliers de personnes vivant autour de Bordeaux et qui doivent prendre l'A10 tous les jours pour se rendre au travail. Les autocaristes de la région se plaignent amèrement de cette situation devenue un véritable nœud

bloquant échanges et activités économiques.

Il y a bien eu un projet de contournement vieux de trente ans, mais il n'a jamais abouti. Aucun élu n'ose en parler ou remettre le dossier sur la table.

Reste qu'en plus de l'A10, tous les chemins menant à Bordeaux

sont bouchés. Les ponts également, alors que certains ont été élargis !

Autre raison, en plus d'un accroissement de sa population, la région souffre du transit de centaines de camion aux heures de pointe effectuant la liaison Nord-Sud (Espagne, Portugal, Nord de l'Europe, Allemagne).

