

VALLORBE Économie

340 ans d'histoire et un mental de fer

Jaquet S.A., à Vallorbe, est la plus vieille société de Suisse romande. Spécialisée dans les aciers et le matériel d'entreprises, elle profite d'une conjoncture du B.T.P. "encore bonne" en Suisse.

C'est une *success-story* à la suisse. Un savoir-faire, une histoire... et un marché économique protégé. À Vallorbe, difficile de passer à côté de la société Jaquet S.A., l'une des plus importantes de cette commune du nord Vaudois mais surtout la plus ancienne. Si le bâtiment de 10 000 m² situé dans la zone industrielle de la Combettaz a été érigé à la fin des années 1970, l'histoire de cette société spécialisée dans le bâtiment remonte à 1675. "Nous sommes effectivement la plus ancienne société de Suisse romande, la deuxième de Suisse" commente Pierre-Alain Rithner, son directeur depuis près de 30 ans. C'est lui, avec son équipe, qui a insufflé le développement de la marque. Entretien.

La Presse Pontissalienne : En 340 ans, la société a évolué. Ses clients avec. Rappelez-nous votre domaine

d'activité ?

Pierre-Alain Rithner : Nos clients sont des entreprises de génie civil, les entreprises de construction. Nous avons trois domaines d'activité : le façonnage d'aciers d'armature, la vente et la location de machines de chantier et depuis peu la location de modules de containers (box de chantiers). Pour faire simple, notre société peut vendre une pelle mécanique pour réaliser le terrassement d'un bâtiment, livrer et monter la grue, vendre les armatures métalliques, vendre la couverture pour la toiture, livrer l'outillage (pelles, pioches), vendre la tuyauterie. 90 % de notre activité touche la construction, 10 % l'événementiel. Nous louons par exemple des modules pour des festivals.

L.P.P. : Dans le secteur du bâtiment en Suisse, vous êtes donc un fournisseur immanquable.

P.-A.R. : Nous sommes la seule

société à offrir un programme complet de marchand de fer et d'équipement.

L.P.P. : L'histoire de votre société, gage de solidité, joue en votre faveur pour dénicher de nouveaux clients.

P.-A.R. : Effectivement. Sans prétention, aucune entreprise suisse du secteur ne connaît pas Jaquet. La diversité de nos programmes a ses avantages mais aussi ses inconvénients. Si on livre un acier qui n'est pas bon, alors le client ne voudra pas de notre pelle... Le service après-vente est primordial.

L.P.P. : En France, la conjoncture du bâtiment et des travaux publics va mal. Qu'en est-il du marché suisse ?

P.-A.R. : La conjoncture est encore bonne et fut très bonne en 2014. Nos carnets de commandes sont correctement remplis pour 2016. Il y a encore beaucoup de travail dans le domaine routier ou ferroviaire. La place de Genève

est très forte mais de grands groupes, notamment français, viennent s'installer. La concurrence est développée.

L.P.P. : Les difficultés douanières vous protègent ?

P.-A.R. : Oui, mais on les ressent aussi en France. C'est pour cela que je ne vais pas en France.

L.P.P. : Vous êtes aussi plus cher...

P.-A.R. : Pas forcément. Dans le domaine de location d'engins, le coût n'est pas très différent.

L.P.P. : Le franc fort vous avantage lorsque vous importez des machines que vous revendez ensuite. Confirmez-vous ?

P.-A.R. : Oui, mais la baisse des prix profite au consommateur. En revanche, nous sommes moins concurrentiels lorsque nous voulons vendre des machines d'occasion à l'export. C'est le cas lorsque nous vendons dans les pays de l'Est.

L.P.P. : La société pèse 50 millions de francs (45,6 millions d'euros) de chiffre d'affaires et 100 salariés. Quelles sont les perspectives à court terme ?

P.-A.R. : On recherche toujours des nouveautés pour se développer, de nouveaux produits. L'embauche se fait par secteurs. Nous avons récemment embauché pour notre secteur "modules". De nombreux frontaliers travaillent dans notre atelier mécanique, de production, de magasinsiers ou à l'administration.

L.P.P. : Le rachat de Jaquet par un autre actionnaire suite au décès de l'actionnaire principal a-t-il créé un désordre ?

P.-A.R. : Nous avons trouvé la solution avec un investisseur qui avait des sociétés similaires en Suisse. ■

Propos recueillis par E.Ch.



Pierre-Alain Rithner, directeur de la Jaquet S.A. à Vallorbe, société spécialisée dans le fer et les machines de chantier.

L'histoire de l'entreprise

Vallorbe et le fer : une tradition qui remonte à 1486. Le fer était obtenu en réduisant l'oxyde de fer contenu dans certains minerais. Pour obtenir 100 kg de fer, il fallait 6 000 kg de combustibles dont 3 000 de charbon de bois.

- 1675. Deux membres de la famille Jaquet s'adonnent à la clouterie. Ils posent les bases de ce que deviendra Jaquet S.A.
- 1887. Le 6 juin, inscription au registre du commerce d'Orbe. Le but social est le suivant : fers, quincaillerie, fabrication de clous et chaînes.
- 1946. Jaquet S.A. se situe dans le village de Vallorbe. La société emploie 6 personnes. Marcel Jaquet assume la présidence jusqu'en juin 1948.
- 1959. Création d'un entrepôt et un atelier de façonnage des aciers d'armatures.
- 1960. Création d'un département "Machines d'entreprises".
- 1974. Vente de la 650^{ème} grue. Début de la construction d'un complexe de 10 000 m². 100 personnes sont employées.
- 1992. Modernisation de l'usine avec l'acquisition de plusieurs installations de coupe et façonnage permettant d'augmenter la production.
- 2002. Création d'une succursale à Genève.
- 2009. Décès du président du conseil d'administration Pierre Magnenat, professeur de médecine et détenteur de la majorité du capital.
- 2011. Acquisition de Jaquet S.A. par la famille Rossier qui devient actionnaire majoritaire.
- 19 juin 2015. 340^{ème} anniversaire du groupe.



Le site façonne des aciers d'armature.

TRAINS + 9 % entre 2014 et 2015

L'offre de substitution Neuchâtel-Frasne sur la bonne voie

Les données fournies par Lyria à la Fédération du Transjuralpin sont encourageantes. Elles devraient conforter l'avenir de cette ligne mise en place en 2013 à la suppression du T.G.V. Paris-Berne.

La ligne de substitution notée 7,37 sur 10

Les passagers des trois dessertes quotidiennes sont plutôt satisfaits de cette offre ferroviaire. Les usagers se partagent équitablement entre résidents français et résidents suisses. 44 % voyagent dans le cadre de leur travail, 56 % font du tourisme. 59 % des voyageurs suisses roulent en 1ère classe contre 41 % des Français. Si cette offre venait à disparaître, 47 % des Suisses prendraient un autre train contre 31 % des Français. Inversement, 20 % des sondés français feraient le voyage en voiture contre seulement 6 % des Suisses. ■

Tous les indicateurs statistiques sont au beau fixe. L'offre ferroviaire Neuchâtel-Paris via Travers, Pontarlier et Frasné répond aux attentes. Sa fréquentation a progressé de 22 % la première année avec un total de 58 000 voyageurs et de 9 % entre 2014 et 2015. "T.G.V. Lyria nous a transmis des chiffres très positifs. Ils pourraient nous servir si par hasard cette ligne devrait être remise en question", indique Charles Constantin, secrétaire général de la Fédération du Transjuralpin. De quoi conforter l'intérêt de la ligne de substitution. Ses défenseurs suggèrent d'ailleurs de moderniser le matériel roulant. "Les rames Colibri n'ont pas de connexion Internet ni de prise pour mobile. Elles ne correspondent plus aux attentes d'une clientèle affaire. Il y a une trop grande différence de qualité avec le T.G.V. On voudrait qu'elles soient remplacées par des voitures Flirt. On sait qu'une telle requête impliquerait la

participation du canton de Neuchâtel et de la nouvelle Région Franche-Comté-Bourgogne."

La Fédération suit aussi de très près les offres tarifaires proposées par Lyria. Objectif : vérifier que les habitants des villes desservies par la ligne puissent tous bénéficier des mêmes promotions. Équité de traitement en quelque sorte. "À nous et aux communes concernées de relayer ensuite ces informations aux entreprises et aux habitants."

58 000 voyageurs en 2014.

Autre réclamation : celle de rester dans le train à Frasné jusqu'à l'arrivée du T.G.V. Aujourd'hui, c'est possible le matin, le midi mais pas le soir. "Ce serait plus utile qu'une nouvelle salle d'attente." L'Association Transport et Environnement (A.T.E.) regrette de son côté le système de contingentement de places qui privilégie la



Sans avoir le confort d'un T.G.V., les rames Colibri sont de plus en plus remplies entre Neuchâtel et Frasné.

clientèle internationale au détriment des relations locales. "On pourrait avoir 10 ou 15 personnes de plus", indique Claude Budry de l'A.T.E. Conscient du problème, Patrick Genere le maire de Pontarlier rappelle : "On avait déjà obtenu de Lyria une augmentation du nombre de places pour les déplacements nationaux. Globalement, on se félicite de l'évolution de la ligne. Plus sa fréquentation est importante, plus on aura de chance de la gar-

der. La vigilance reste de mise, surtout avec cette tentation de passer par Genève."

L'an dernier, Lyria a lancé une circulation qui contourne ainsi le massif jurassien. La programmation de gros travaux sur la gare de Lausanne et la saturation du trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève devrait encore jouer en faveur de la ligne jurassienne. La question étant alors de savoir jusqu'à quand ? ■