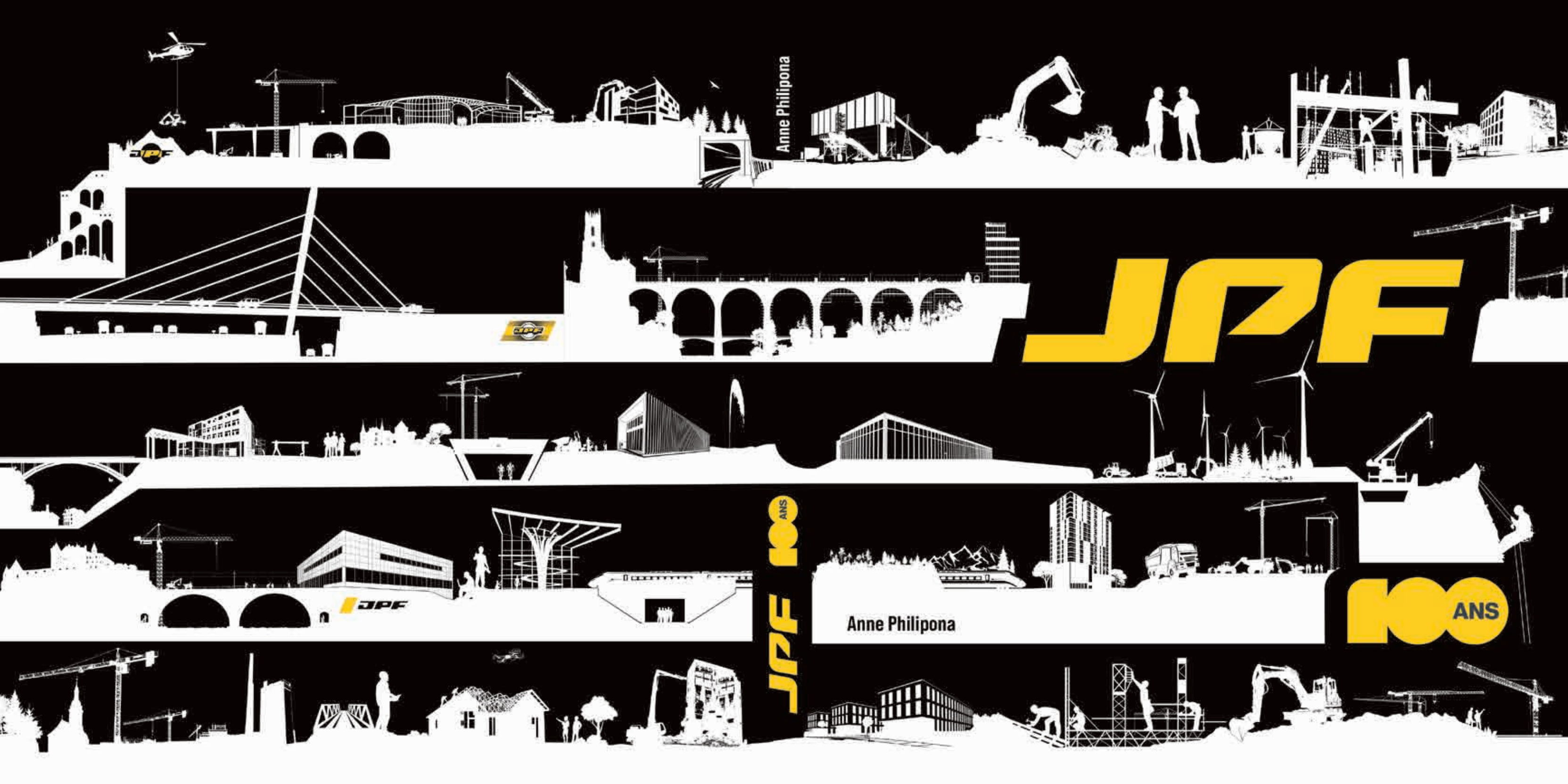




Anne Philipona

JPF

100 ANS
JPF

Anne Philipona

100 ANS





*« Il me semblait parfois qu'une impression de beauté
naquît de l'exactitude ; et qu'une sorte de volupté
fût engendrée par la conformité presque miraculeuse
d'un objet avec la fonction qu'il doit remplir. »*

Paul Valéry, *Eupalinos ou l'Architecte*, 1921

Sommaire

Introduction	7
Chapitre 1 : Origines et développement d’une entreprise familiale	8
Chapitre 2 : Jean Pasquier et Fils prend son envol	28
Chapitre 3 : L’autoroute N12 : un tremplin pour l’entreprise gruérienne	42
Chapitre 4 : L’entrée dans le XXI^e siècle	58
Chapitre 5 : Un groupe en perpétuel mouvement	72
Chapitre 6 : Le bois et le gravier	84
Chapitre 7 : Le développement durable	96
Chapitre 8 : Des fonctions stratégiques peu visibles mais essentielles	106
Postface	123
Famille Pasquier	125
Direction	126
Conseil d’administration	130
Liste des administrateurs de JPF Holding SA	131

En 1926, au cœur de la Gruyère, un jeune homme de 25 ans, Jean Pasquier, fonde une entreprise active dans le bois et la maçonnerie. Rien ne laisse alors présager que cette initiative donnera naissance à un groupe qui, cent ans plus tard, emploiera plus d'un millier de collaboratrices et collaborateurs et marquera durablement le paysage fribourgeois. Très tôt, l'entreprise dépasse le cadre de la simple scierie-menuiserie pour devenir une entreprise générale de construction, puis un acteur incontournable des grands travaux publics. Routes, ponts, réservoirs d'eau, voies ferrées, puis tronçons de l'autoroute N12 reliant Fribourg au reste du pays : les réalisations se succèdent et participent à la modernisation du pays. Mais ce livre ne raconte pas seulement l'histoire d'ouvrages spectaculaires ou de machines impressionnantes. Il met au centre celles et ceux qui, jour après jour, ont fait vivre l'entreprise : charpentiers,

maçons, terrassiers, mineurs, mécaniciens, chauffeurs, dessinateurs, employés administratifs et techniciens. Au fil des décennies, JPF se transforme en profondeur. De la paie distribuée en liquide aux cartes perforées, puis aux logiciels de gestion de chantier et au BIM, de la pelle manuelle à la pelle mécanique, puis aux engins guidés par GPS, l'entreprise apprend à intégrer les innovations techniques et numériques. Raconter cent ans d'histoire de JPF, c'est donc embrasser une double perspective. D'un côté, suivre la continuité familiale et comprendre comment chaque génération a imprimé sa marque. De l'autre, observer, à travers le prisme d'une entreprise, un siècle d'évolutions économiques, politiques, sociales et techniques en Gruyère.

Anne Philipona

Origines et développement d'une entreprise familiale

CHAPITRE 1

- ▶ Le bois : un secteur économique important au XIX^e siècle
- ▶ Aux origines, une scierie appartenant à deux frères
- ▶ Le fondateur : Jean Pasquier
- ▶ D'une scierie-menuiserie à une entreprise générale de construction
- ▶ Des constructions qui participent à la modernisation du pays
- ▶ Les ouvriers : charpentiers, maçons, terrassiers, mineurs, manœuvres



Escalier Zaehringen - Fribourg



Kindercity – Yverdon

En 1926, à seulement 25 ans, Jean Pasquier crée sa propre entreprise, active dans le bois et la maçonnerie. Ce jeune entrepreneur pose alors les fondations d'une société qui, près d'un siècle plus tard, reste une affaire familiale et un acteur incontournable du secteur. Cette réussite ne surgit pas de nulle part : elle s'inscrit dans un territoire, la Gruyère, et dans une tradition séculaire d'exploitation et d'industrie du bois, en plein essor tout au long du XIX^e siècle. Avec le temps, l'entreprise évolue en une société de construction, contribuant activement à la modernisation de la région. Elle reste toutefois solidement enracinée dans son milieu, bien que ses chantiers aient largement dépassé les frontières fribourgeoises.

Le bois : un secteur économique important au XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, le fromage, le bétail et le bois constituent trois piliers essentiels de l'économie fribourgeoise. La nouvelle Constitution cantonale, adoptée en 1815, libéralise le commerce du bois, jusque-là étroitement contrôlé par les autorités de l'Ancien Régime. Ce bois, très recherché, trouve alors un débouché en France, notamment dans la construction navale, grande consommatrice de bois de qualité. Celui de la Gruyère, réputé, est acheminé jusqu'à Vevey, avant de voguer vers Lyon, un centre de commerce déjà important pour le fromage de Gruyère depuis le XVII^e siècle.

Il est aussi prisé et commercialisé sur l'Arc lémanique. En parallèle, le bois livré brut trouve une autre destination : celle des forges Von Roll à Gerlafingen (Soleure), qui, après avoir épuisé les ressources en bois de l'Emmental et de la Haute-Singine, s'approvisionnent jusqu'en Gruyère et dans le Pays-d'Enhaut. Transformé en charbon, il alimente les hauts-fourneaux soleurois. Cette industrie, toutefois, entraîne des dégâts considérables, déboisant des zones entières et abîmant les berges. Chaque année, des milliers de grumes sont ainsi transportées par flottage sur la Sarine, puis sur l'Aar, sur un parcours de plus de 150 kilomètres. Cette pratique prend fin avec l'arrivée du chemin de fer, qui facilite l'importation de houille depuis la Belgique et l'Allemagne, remplaçant le charbon de bois.

Le commerce du bois prend alors un nouveau tournant, stimulé par les activités de transformation : caisseries, raboteries, menuiseries, ébénisteries, fabrication de meubles et de chalets se développent en Gruyère, nécessitant l'ouverture et l'essor des scieries. En 1892, selon les statistiques fribourgeoises des métiers publiées à l'occasion de l'Exposition industrielle cantonale, sur les 8000 personnes recensées, 1500 travaillent dans des scieries. C'est dire l'importance de ce secteur.

Chaque village possédait alors sa propre scierie, installée au bord d'un ruisseau dont la force motrice permettait de faire fonctionner les machines. Ces petites scieries, principalement destinées à une clientèle locale, sciaient surtout à façon : les particuliers, souvent des paysans possédant quelques parcelles de

forêt, abattaient des arbres au besoin pour le bois de construction, puis apportaient leurs grumes à la scierie du village. Cependant, certaines scieries se développèrent de manière plus importante, accompagnant ainsi l'essor des activités de transformation du bois. Elles étaient souvent associées à des menuiseries afin de diversifier leurs débouchés.

Au Pâquier, deux scieries furent construites au début du XIX^e siècle, l'une en 1825, l'autre en 1826. La première, propriété de la commune, s'établit sous le village, au bord du ruisseau du Chabloz, et se spécialisa dans la fabrication de tonneaux pour le transport du fromage. La seconde appartenait à un particulier, Antoine Cosandey, qui installa sa scierie près de son moulin du Béveret, situé derrière Le Pâquier, sur le cours d'eau du même nom. Par la suite, ces deux scieries disparaissent des registres.

Il faut attendre 1860 pour retrouver dans les Archives de l'État une demande de construction d'une scierie au lieu-dit En Crétaux : l'hoirie de Charles Pasquier obtient alors du Conseil d'État l'autorisation d'établir une scierie à cylindre le long du ruisseau du village. Les rouages de la scie étaient entraînés par les eaux du ruisseau, captées sous le pont de la scierie, puis reconduites dans le lit de la rivière par un canal. En 1873, la scierie est vendue à François Moura, un important négociant de bois gruérien. Sa société, Moura Frères, en assure l'exploitation pendant vingt ans. Cette scierie est à l'origine de l'entreprise Jean Pasquier, quelques décennies plus tard.

Aux origines, une scierie appartenant à deux frères

La famille Pasquier travaille le bois depuis plusieurs générations. Pierre Pasquier, l'arrière-grand-père de Jean, né en 1801, était menuisier au Pâquier, tout comme son frère Jacques, né en 1792. Deux des fils de Pierre, Claude (né en 1829) et Sylvestre (né en 1837), perpétuent la tradition familiale : Claude devient menuisier, Sylvestre charpentier. En 1873, ce dernier fait construire une maison dans le village. Il y vit avec son épouse Geneviève et leurs cinq enfants, nés entre 1861 et 1871.

Dans les années 1880, Sylvestre, devenu veuf, quitte Le Pâquier pour s'installer avec ses enfants à Pringy, village d'origine de sa femme. Les raisons de ce déménagement restent inconnues, mais le contexte est difficile : la région traverse alors une grave crise agricole, entraînant de nombreuses faillites. Sa maison est vendue à un certain François Pasquier, sans lien de parenté. Sylvestre rejoint peut-être la famille de son épouse, née Bussard. Son beau-père, Joson, était fabricant de gypse et agriculteur au Creux, à Pringy. Dans la décennie suivante, tous les enfants de Sylvestre se marient à Gruyères. Parmi eux, les deux plus jeunes fils : Pacifique épouse Philomène Tercier de Vuadens en 1889, Henri épouse Madeleine Caille en 1892. Les quatre premiers enfants de Pacifique naissent à Pringy.



Pacifique Fidèle Pasquier (1868-1929) et Marie Philomène Pasquier (née Tercier, 1869-1947), parents de Jean (Félix G. Cellier, photographe de studio, Paris, vers 1894)

En 1900, les deux frères fondent l'entreprise *P. et H. Pasquier frères*, active dans le commerce du bois. Ils achètent la scierie des Crétaux au Pâquier, mise en vente en 1894 par l'hoirie Moura & C^{ie}. Dans l'annonce

parue dans *La Gruyère*, la parcelle est encore mesurée en perches (770), soit environ 90 ares. C'est d'abord le négociant bullois Lucien Torche qui la rachète, avant de la revendre à Pacifique Pasquier. Ce dernier apparaît alors comme seul propriétaire dans le registre des incendies de l'État de Fribourg. Les deux frères acquièrent également une grande maison située au village, comprenant une boulangerie, un magasin, un atelier et trois logements.

En 1907, la famille Pasquier est frappée par une tragédie. Henri, le frère de Pacifique, meurt à seulement 35 ans dans un accident de chantier. Alors qu'il travaille avec son neveu Paul à Vuadens, l'échafaudage sur lequel ils se trouvent s'effondre. Les deux hommes font une chute du troisième étage. Paul est grièvement blessé et transporté à l'hôpital de Riaz, tandis que Henri décède sur le coup. Ce drame bouleverse la famille et l'entreprise. L'année suivante, *La Gruyère* annonce la mise en vente de la scierie « pour cause de partage » (28 octobre 1908). Face à cette situation critique, Pacifique parvient à trouver les fonds nécessaires pour éviter la vente et reprendre seul les rênes de l'entreprise.

Il modernise la scierie, notamment grâce à l'installation d'une turbine et d'une scie à ruban capable de débiter des pièces de bois de 18 mètres. Le travail se fait avant tout en famille. Pacifique et son épouse Philomène ont quinze enfants, dont neuf garçons. À l'exception de l'aîné Philippe, mort jeune, tous les fils – Paul, Gustave, Joseph, Jean, Ernest, Louis, Pierre et

Robert – travailleront un jour ou l'autre dans l'entreprise, ainsi que quelques beaux-fils.

Pacifique Pasquier, entouré de son équipe, dirige une entreprise active dans le bois, qui s'est diversifiée : scierie, charpenterie et menuiserie. Elle se spécialise également dans la rénovation et la construction de chalets d'alpage. Les ouvriers partent souvent à pied du Pâquier, les outils dans une hotte sur le dos, pour rejoindre des chantiers isolés dans la montagne.

Parmi les clients notables de l'entreprise, on trouve le comte Edmond de La Chesnais. Cet industriel marseillais s'est constitué dès les années 1880 un véritable empire alpestre en Gruyère. Grâce aux relations de son notaire, Louis Morard – président du Tribunal de la Gruyère et proche du conseiller d'État Georges Python – La Chesnais devient propriétaire de 93 chalets d'alpage, situés notamment dans la vallée de la Jogne, l'Intyamon et sur les flancs du Gibloux. Ces acquisitions ont été facilitées par la crise agricole des années 1880, qui a contraint de nombreux paysans endettés à vendre leurs alpages. Pour La Chesnais, c'était ainsi une manière avisée de placer son argent. Considéré par certains comme un bienfaiteur de la région, il louait les chalets à des conditions favorables, souvent aux anciens propriétaires... à condition que les locataires votent pour le parti conservateur !

Parmi les chantiers importants menés par l'entreprise Pasquier figure la construction de l'Hôtel de

La Soldanelle à Château-d'Œx. Ce village du Pays-d'Enhaut connaît un véritable essor touristique dès la fin du XIX^e siècle. L'ouverture d'une nouvelle route cantonale en 1896, puis surtout celle de la ligne ferroviaire Montreux-Oberland bernois (MOB) en 1904 accélèrent le développement. La même année, la ligne Bulle-Montbovon est aussi inaugurée, facilitant l'accès à la région pour les ouvriers venus de la Gruyère, comme ceux de Pacifique Pasquier.

Dès lors, Château-d'Œx se couvre d'hôtels et de pensions. En 1907, on en compte déjà plus de soixante. Parmi eux, l'Hôtel de La Soldanelle, l'un des plus imposants de son temps. Son fondateur, le docteur Constant Delachaux, l'a conçu comme un établissement de repos et de soins destiné à une clientèle aisée venue retrouver santé et énergie au grand air. Inspiré du style *Heimatstil*, qui rappelle les grands chalets de l'Oberland bernois, l'hôtel est en réalité construit en pierre. Ce sont surtout ses balcons en bois, ornés de décorations chantournées, conçus pour les bains de soleil et d'air, qui lui donnent un caractère typiquement alpin. C'est sans doute à la réalisation de ces éléments en bois que l'entreprise Pasquier a contribué.

Active dans la construction, mais aussi dans le génie civil, l'entreprise participe également à de nombreux travaux de drainage et d'assainissement. Ces grands chantiers du début du XX^e siècle ont asséché de nombreux marais et rendues fertiles des terres jusque-là incultes. C'est par exemple le cas de la plaine entre

Le Pâquier et Gruyères, qui était auparavant humide et difficilement cultivable.

Enfin, comme de nombreuses autres entreprises, elle trouve aussi du travail à la construction des infrastructures du chemin de fer. La ligne Bulle-Montbovon, réalisée par les Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG), est achevée en 1904. Quelques années plus tard, en 1912, les CEG inaugurent la ligne Bulle-Broc. Ces travaux sont gourmands en bois, en remblais et en pierres et mobilisent une main-d'œuvre importante.

Le fondateur : Jean Pasquier

Jean Pasquier naît le 22 octobre 1901. Il est le neuvième enfant de Pacifique et Philomène Pasquier. Comme ses frères, il commence par travailler pour son père dans la scierie familiale, avant d'être engagé, au début des années 1920, par la scierie Despond à Bulle. Fondée en 1900, cette entreprise est déjà bien établie. Son patron, Lucien Despond, est un entrepreneur visionnaire qui comprend que l'avenir de l'industrie du bois en Gruyère passe par l'ouverture à un marché national, au-delà des limites régionales.

Jean Pasquier gravit les échelons dans l'entreprise. Il gagne la confiance de son patron, à tel point que celui-ci lui propose de partir travailler sur un projet de construction de barrage en Afrique avec son beau-fils, l'ingénieur Jean Barras. Jean hésite, mais finit



Jean Pasquier (1901-1962), fondateur de Jean Pasquier & Fils

par refuser : il est alors fiancé à Colette Delacombaz, qui deviendra sa femme, et ne souhaite pas s'aventurer dans un projet lointain. Son refus l'oblige à quitter la scierie Despond et, en 1926, à seulement 25 ans,



il fonde sa propre entreprise, d'abord active dans le bois. Il peut aussi reprendre les activités de maçonnerie de son frère Paul, qui avait lancé son entreprise en 1919 et qu'il abandonne à sa nomination comme contrôleur des routes pour la Gruyère en 1924.

En 1929, au décès de son père Pacifique, Jean reprend la scierie familiale à son nom. Il doit de ce fait dédommager ses frères et sœurs et trouver l'argent nécessaire. Il conserve une partie de la clientèle de son père, notamment les travaux de rénovation des chalets d'alpage. Il reste aussi proche de la famille Morard, à Bulle, qui s'occupe des affaires du comte Edmond de La Chesnais. Il visite régulièrement les chalets à rénover avec Marie-Louise Morard, l'une des filles de Louis Morard, qui a repris avec ses sœurs le bureau de gérance des propriétés La Chesnais. Pour ces travaux, Jean peut aussi s'appuyer sur son frère Paul, qui a acquis une solide expérience dans la rénovation de chalets. C'est lui qui a formé de nombreux maçons locaux à une technique nouvelle pour l'époque : concasser les pierres sur place, directement sur les chantiers.

En 1926, Jean Pasquier épouse Colette Delacombaz, originaire de Grandvillard. La mémoire familiale raconte qu'à la mort de Pacifique, lorsque Jean reprend l'entreprise, Colette a dû vendre deux terrains qui lui appartiennent à Grandvillard pour aider à financer la reprise. Des décennies plus tard, ces parcelles seront rachetées... et se trouvent aujourd'hui au milieu de la gravière.

En 1930, le couple reprend aussi la maison familiale. Il n'en conserve qu'une partie : le magasin, dont Colette s'occupe. Elle seconde son mari dans bien des domaines. Lorsqu'un chantier se trouve sur un alpage accessible par la route – comme le chalet du Fénuet dans la vallée du Motélon ou au Pré-de-l'Essert – elle prépare les repas pour les ouvriers. Elle gère également l'une des deux épiceries du village. Mais surtout, entre 1926 et 1947, elle tient la comptabilité de l'entreprise, jusqu'à l'engagement de Simon Vial, le premier collaborateur administratif.

Mais avant tout, Colette veille sur sa famille. Jean et elle auront cinq enfants : quatre garçons – Roger, Jean-Marie, Roland (décédé peu après sa naissance) et Edmond – et une fille, Solange. Excellente cuisinière, elle prépare aussi les repas d'affaires que Jean organise chez eux. C'est une maman qui a laissé le souvenir d'une femme de caractère emplie de douceur et très croyante.

Quant à Jean, il est décrit par son fils Roger comme un homme bon, mais très exigeant, qui avait une vocation d'entrepreneur et était doué d'un grand sens de la communication et des relations humaines. Son plus jeune fils, Edmond, garde le souvenir d'un homme droit, qui savait ce qu'il voulait, compréhensif et courtois. Il avait de bons rapports avec ses ouvriers, et répétait qu'il fallait toujours discuter avec les employés. C'est aussi ce que révèle la nécrologie publiée dans *La Liberté* (11 juillet 1962) :



Roger Pasquier (1926-2018), président, directeur de 1962 à 2000

«Sa carrière fut celle d'un homme de courage, de volonté, de travail et de persévérance, imprégné d'esprit chrétien et d'idéalisme», tout en étant «exigeant et ferme».

D'une scierie-menuiserie à une entreprise générale de construction

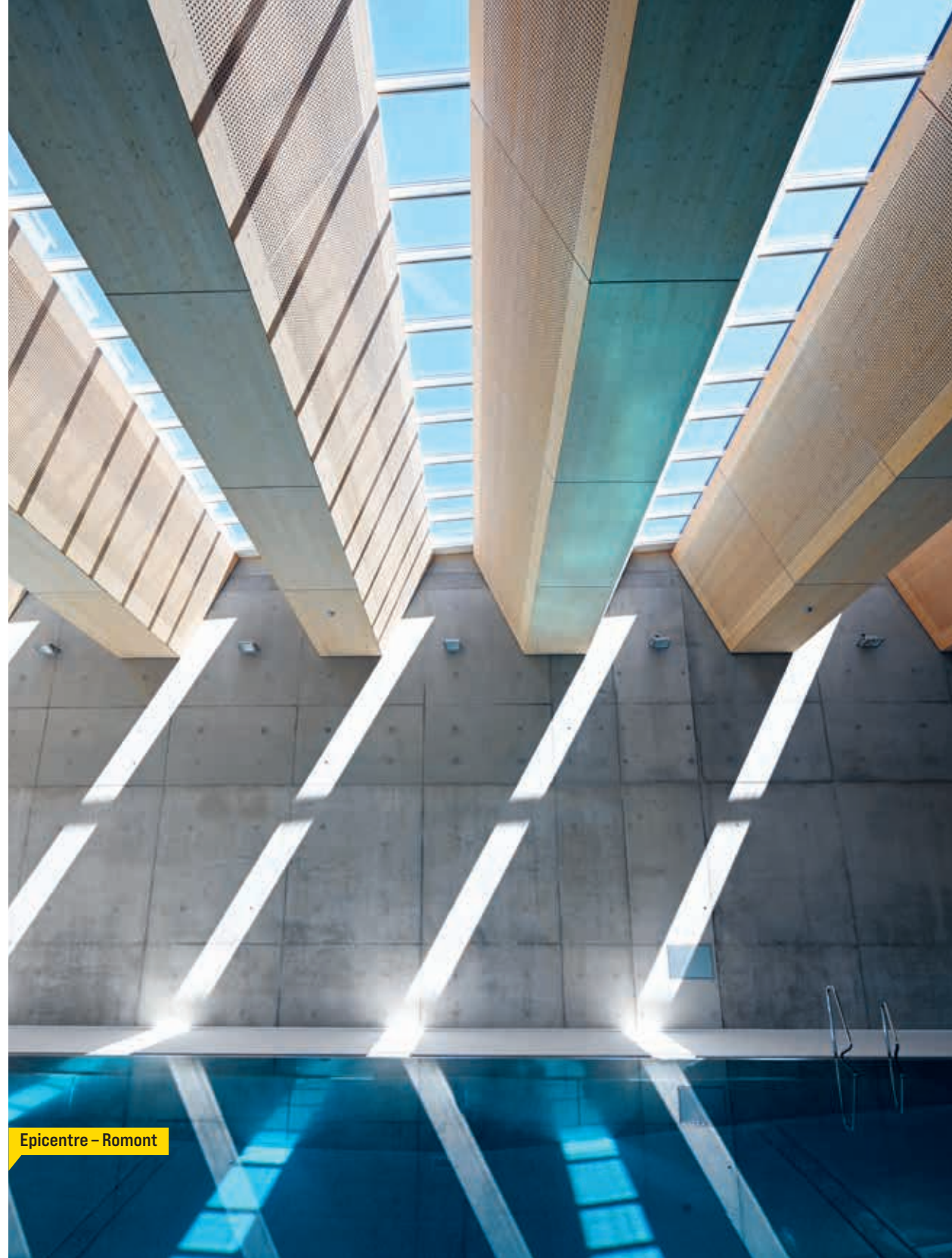
Mai 1939, l'entreprise insère une publicité dans le journal *La Gruyère* (27 mai 1939): «Jean Pasquier s'occupe d'entreprises générales. Que de belles constructions n'a-t-il pas élevées. Et nombreux sont également les chemins de montagne, les œuvres d'art et les corrections de rivières qui sont à son actif. Une belle expérience de tous les travaux de maçonnerie en fait un artisan des plus qualifiés». Depuis 1932, l'entreprise s'est dotée d'équipements pour réaliser des travaux de maçonnerie et de terrassement, qui lui permettent de s'agrandir et de s'engager dans des travaux de plus en plus conséquents. Le réseau routier fribourgeois se modernise et l'entreprise trouve là un nouveau débouché qui aura un bel avenir. Jean Pasquier peut également bénéficier des conseils de son frère Paul, contrôleur des routes de la Gruyère, qui, par son métier, contribue à la modernisation du réseau routier, un atout pour l'entreprise de son frère. L'emploi du béton dans la construction offre à l'entreprise de nouvelles possibilités d'activités. Encore faut-il avoir accès à ses composants. Le gravier est abondant à proximité des lacs et des cours d'eau, et c'est là tout naturellement qu'on va le chercher en premier. Il faut également du ciment, qui, dès la fin du XIX^e siècle, commence à être produit dans des usines

rapidement performantes. Ce matériau remplace progressivement la chaux traditionnelle, obtenue par cuisson de calcaire argileux, mais dont la qualité était variable. Le ciment Portland s'impose alors, et le chemin de fer permet sa diffusion à large échelle. Dans le secteur de la construction, le béton armé devient la norme, grâce à une résistance inédite qui autorise l'édification d'ouvrages de plus en plus imposants. L'entreprise Jean Pasquier peut ainsi réaliser des travaux spécialisés, tels que des endiguements ou des constructions en dur. Dans un premier temps, l'usage du béton reste très artisanal: le transport et le mélange des matériaux, le coffrage, puis le décoffrage sont effectués par des ouvriers formés sur le tas, dans une logique d'apprentissage empirique. Le bois conserve ainsi une place centrale dans ces chantiers, car les coffrages nécessitent une grande quantité de planches, et le savoir-faire des scieurs comme des menuisiers demeure essentiel. Les boiseurs – nom donné aux spécialistes du coffrage – sont issus des métiers du bois. Dans une entreprise encore modeste comme celle de Jean Pasquier, ces ouvriers sont polyvalents et assument sans difficulté les différentes fonctions liées à leur domaine. L'entreprise change sa raison sociale: Jean Pasquier, entreprise de bâtiments et scierie, devient «entreprises générales de construction» en 1933. La scierie est abandonnée, mais pas le magasin, puisqu'en 1946, Jean Pasquier complète son commerce ainsi: «travaux publics, boulangerie, mercerie, épicerie,

débit de vins» (*Feuille officielle suisse du commerce*, 26 juillet 1946). Il gardera cette raison sociale jusqu'en 1955, lorsqu'il s'associe avec ses deux fils Roger et Jean-Marie.

Des constructions qui participent à la modernisation du pays

La construction du réservoir d'eau de Villars-sous-Mont, immortalisée par une très belle photographie, témoigne du savoir-faire des ouvriers qui ont réalisé le coffrage cintré. Il s'agit de l'un des premiers ouvrages de grande envergure en béton auquel l'entreprise Jean Pasquier participe, en 1933. Jusqu'alors, ce village était alimenté en eau potable par un simple ruisseau. En cas d'incendie, il était difficile d'y puiser de l'eau et de faire fonctionner les pompes. Le projet est donc complexe, car il comprend non seulement la construction du réservoir d'une capacité de 300 000 litres, mais aussi le captage de deux sources et la pose des conduites nécessaires. Un projet similaire occupe l'entreprise entre 1948 et 1950 sur le réseau d'eau de Vuadens, avec également la construction d'un réservoir. En Suisse, la crise économique provoquée par le krach boursier de 1929 se fait surtout sentir à partir de 1935. Pour en atténuer les effets, la Confédération décide de soutenir les projets de travaux publics susceptibles d'employer des chômeurs, par le biais



Epicentre – Romont

de subsides. Certains chantiers menés par Jean Pasquier vont en bénéficier. C'est notamment le cas de la construction de la route de l'Hongrin, destinée à faciliter l'accès à la forêt pour son exploitation et aux pâturages, projet d'ailleurs initié par le scieur bullois Lucien Despond. Pour ce chantier, les entreprises Jean Pasquier et Edmond Masset s'associent. Le chantier est de taille, puisqu'une centaine d'ouvriers y travaillent. En ces temps de crise, ce chantier représente une source de revenus bienvenue pour les habitants de l'Intyamon.

Les années de guerre éloignent le spectre du chômage, car une partie des hommes sont mobilisés. En 1941, un chantier suscite un écho particulier dans la presse, rompant avec les nouvelles souvent sombres de l'époque : la construction d'un monte-pente à La Chia, sur les hauteurs de Bulle. C'est alors le deuxième ski-lift du canton, après celui de La Berra installé par le ski-club Fribourg. Jean Pasquier s'associe à l'entrepreneur d'Albeuve, Maurice Beaud, pour ériger les pylônes et construire le chalet du ski-club Alpina de Bulle. L'engouement pour le ski à cette époque n'a rien d'étonnant : les troupes fribourgeoises, devenues troupes de montagne en 1933, s'entraînent à la pratique du ski lors de leurs périodes de service et pendant l'école de recrues. Les compétitions de ski, comprenant une catégorie militaire pour les soldats mobilisés, se multiplient et participent à la popularisation de ce sport dans la région.

En 1944 et 1945, l'entreprise Jean Pasquier est engagée sur deux chantiers d'envergure en lien avec les barrages : la construction de la route d'accès au barrage de Rossens et celle du nouveau déversoir du lac de Montsalvens. Pour ces travaux, elle s'associe avec plusieurs entrepreneurs de la région, dont Natale Brusa à Guin, Marcelin et Ernest Ruffieux, ainsi que Marcel Aeby à Charmey. À Rossens, les premiers travaux retiennent l'attention des journalistes. *La Liberté* du 19 mai 1944 décrit : « Les rochers à pic de la Sarine répercutent les échos des coups de pioche, des arbres qui s'effondrent sous la hache des bûcherons et de l'explosion des coups de mine ». Plus de 80 ouvriers sont mobilisés pour ouvrir cette route, une étape essentielle pour permettre la mise en place du vaste chantier du barrage de Rossens, qui durera quatre ans.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Confédération attribue également des subsides dans le cadre du plan Wahlen, destiné à accroître les surfaces agricoles cultivables afin de renforcer l'autonomie alimentaire de la Suisse. Le canton de Fribourg en profite, notamment dans la région du Gibloux, où d'anciennes zones marécageuses sont asséchées pour devenir exploitables, ainsi qu'entre Broc et Epagny, le long de la Sarine. C'est dans ce contexte que l'entreprise Jean Pasquier obtient, en 1946, l'adjudication d'un important chantier : l'assainissement de la Sarine à hauteur d'Enney, Estavannens et Grandvillard. Le projet vise à rendre fertiles 36 hectares

sur la rive gauche de la rivière et 66 hectares sur la rive droite, des terres régulièrement inondées et rendues ainsi peu propices à l'agriculture. Associée aux entrepreneurs Marcelin et Ernest Ruffieux, l'entreprise est chargée d'un travail considérable : canaliser les affluents de la Sarine, dont les crues printanières transforment la plaine en marais.

À Enney, le Djymo – décrit comme un « gentil ruisseau fort poissonneux dont les méandres s'inscrivaient dans ce terrain graveleux » – est enfoui dans une canalisation. Sur l'autre rive, c'est le Béveret qui se voit attribuer un nouveau lit, afin de ne plus déborder. Son réaménagement entraîne la disparition d'un ruisseau au tracé singulier, le Daz, qui « se perd un instant dans le sol ». Celui-ci est désormais canalisé sur plus de deux kilomètres.

Pour accomplir ces travaux, l'entreprise fait appel à une machine encore inédite dans la région : une pelle mécanique. Dans un article du 9 mai 1946, *La Gruyère* en fait une description enthousiaste : « Monté sur chenilles, il pèse 24 tonnes. Dans ses griffes métalliques, il enlève quotidiennement environ 150 m³ de gravier et de terre du fond de la rivière. » Le matériau excavé est ensuite transporté par wagonnets circulant sur une voie Decauville, un système de rail étroit, facile à poser et bien adapté aux chantiers de ce type. Le chantier occupe une soixantaine d'ouvriers, et le chroniqueur ajoute, « qui sont, comme le patron, tous des habitants de la région ». Les devis de l'aménagement du Béveret s'élèvent à 230 000 francs.

Parallèlement aux travaux d'infrastructure – routes, ponts et assainissements – l'entreprise Jean Pasquier poursuit ses activités dans la construction de bâtiments. Parmi les réalisations marquantes figurent la nouvelle laiterie du Pâquier, mise en service en 1935 et saluée comme exemplaire à l'époque, les immeubles locatifs Le Foyer construits en 1946 à la rue des Agges à Bulle, ou encore la pisciculture de Redon à Avry-devant-Pont, érigée en 1951 sur les rives du nouveau lac de la Gruyère, afin d'y introduire du poisson. En 1956, l'entreprise réalise l'église du Pâquier, ainsi que plusieurs chalets d'habitation construits « à forfait », une formule alors encore peu répandue. Grâce à sa maîtrise de domaines variés – terrassement, maçonnerie, charpente et menuiserie – l'entreprise peut proposer une offre complète pour ce type de projets. Elle ne délaisse d'ailleurs pas le secteur du bois, qui continue de faire partie de son savoir-faire, même si celui-ci est moins sollicité dans les grands chantiers d'aménagement ou de génie civil qui s'annoncent.



Maison de l'environnement – Lausanne

Les ouvriers : charpentiers, maçons, terrassiers, mineurs, manœuvres

L'entreprise Jean Pasquier est donc en mesure, seule ou en association avec d'autres, de mener à bien des chantiers de génie civil d'envergure. Ces projets nécessitent souvent l'engagement de nombreux ouvriers, comme en témoignent les annonces publiées dans la presse locale : en 1941, elle cherche 50 « bons manœuvres terrassiers » (*La Liberté*, 28 août 1941), ou, en 1945, « 10 mineurs et 30 manœuvres » (*La Gruyère*, 11 août 1945).

L'introduction du béton transforme profondément la relation entre les ouvriers et les matériaux de construction. Cette mutation, bien documentée du point de vue des ingénieurs, reste en revanche largement silencieuse sur le rôle concret des ouvriers. Le chantier moderne, une fois terminé, ne laisse que peu de traces visibles de leur labeur, ce qui oblige à chercher ailleurs – dans les archives ou la presse – les témoignages de leur présence et de leur savoir-faire. En 1946, l'Entreprise générale Jean Pasquier célèbre ses vingt ans d'activité. Pour marquer cet anniversaire, elle organise une fête à laquelle sont conviés les ouvriers et les autorités. Elle a lieu le soir de la Saint-Sylvestre et fait l'objet de comptes rendus élogieux, tant dans les colonnes du journal conservateur *La Liberté* (10 janvier 1946) que dans celles de

son pendant radical *La Gruyère* (8 janvier 1946). Le souper se tient au Buffet de la Gare, en présence des autorités communales et paroissiales, témoignant de l'ancrage local de l'entreprise et de la reconnaissance dont elle jouit dans la région.

À cette occasion, on relève dans la presse que « le président de la section locale des Organisations chrétiennes-sociales, tout en défendant les droits des travailleurs, sut reconnaître les mérites de ce bon et généreux patron, promoteur à plusieurs reprises d'améliorations sociales envers les ouvriers ». L'article de *La Gruyère*, intitulé « Un patron généreux », conclut d'ailleurs par ces mots : « Ce geste mérite d'être relevé, car M. Pasquier et sa famille savent toujours se montrer généreux envers l'ouvrier laborieux. Les bons patrons font les bons ouvriers. » Cette phrase est signée « Un ouvrier ». Quant à l'article paru dans *La Liberté*, il est signé T.P. Mais, comme les deux textes sont identiques – à l'exception de cette dernière phrase – il est probable qu'ils aient été rédigés par la même plume.

Il reste cependant difficile d'appréhender les rapports entre Jean Pasquier et ses ouvriers autrement que par ces quelques paroles élogieuses. Jean Pasquier est un entrepreneur et un politicien qui affiche ses convictions conservatrices chrétiennes-sociales. Il se veut proche de ses ouvriers, tout en étant exigeant. Ces derniers disposent d'un syndicat officiel : la Fédération chrétienne des ouvriers du bois et du bâtiment (FCOBB), qui possède une

section au Pâquier fondée en 1937. En juin 1957, Jean Pasquier est choisi comme parrain du nouveau drapeau de la section locale, sa belle-fille, Michèle Pasquier-Andrey, épouse de Jean-Marie, en étant la marraine. Le drapeau est conçu par Étienne Pasquier, contremaître dans l'entreprise, et brodé par les Sœurs du Carmel. Il arbore la main levée, symbole de la Fédération, les armoiries communales, ainsi que les outils emblématiques de la maçonnerie, de la menuiserie et de la charpente (*La Gruyère*, 6 juin 1957).

Dans sa nécrologie, on souligne également que Jean Pasquier avait « un sens profond et juste des rapports sociaux », qu'il mit en pratique en « souscrivant sans réserve aux contrats collectifs ». La présence d'une section syndicale de la FCOBB au sein du village illustre cette volonté d'encadrement social autant que le lien de proximité entre l'entrepreneur et ses ouvriers. *La Liberté*, dans un article du 13 juin 1957 consacré aux 20 ans de la section locale de la FCOBB, souligne qu'environ deux tiers des habitants du Pâquier travaillent dans l'entreprise.



Jean Pasquier et Fils prend son envol

- ▶ L'implantation à Bulle
- ▶ Les améliorations routières : un travail spécialisé
- ▶ Le successeur : Roger Pasquier
- ▶ Une carrière engagée
- ▶ Machines et logistique : des nouveautés vite indispensables



Barrage-voûte – Montsalvens

Visionnaire et bâtisseur, Jean Pasquier ne se contente pas de développer son entreprise: il en fait une véritable aventure familiale. En 1949, il ouvre la voie à son fils aîné, Roger, alors âgé de 23 ans, en s'associant avec lui. C'est ainsi que la mention « Jean Pasquier et Fils » commence à apparaître dans les publicités. Deux ans plus tard, en 1951, cette alliance est officiellement consacrée dans *La Feuille officielle*, marquant une nouvelle étape dans l'histoire de l'entreprise. En 1955, le chef de famille intègre son deuxième fils, Jean-Marie, et pose les bases de Jean Pasquier et Fils, dont la description apparaît ainsi: *entreprises générales, routes, revêtements, travaux publics, bâtiments*. L'année suivante, en 1956, c'est au tour du benjamin, Edmond, de rejoindre l'entreprise après une formation commerciale.

L'implantation à Bulle

L'année 1955 est une année agitée pour Jean, qui l'amènera à déplacer son entreprise du Pâquier à Bulle. Fâché avec la commune du Pâquier, dont il était pourtant syndic entre 1950 et 1954, il quitte le village pour s'installer au chef-lieu, déménageant également le siège de son entreprise. Des discussions tendues en assemblée communale au sujet de la réfection des routes l'ont mené à cette décision.

« Le Pâquier gardera ses mauvais chemins » titre le journal *La Gruyère* le 26 octobre 1954. Le syndic radical, Jules Andrey, n'arrive pas à convaincre les contribuables du bien-fondé de rénover et d'asphalter

les routes communales. Les dépenses importantes freinent les citoyens qui ont déjà un taux d'impôts assez haut. On comprend les tensions communales en lisant les articles et les lettres ouvertes qui paraissent dans le journal au cours des éditions suivantes. Chacun accuse la législature précédente d'avoir eu une administration déplorable, ce qui aurait conduit le village du Pâquier à s'endetter dangereusement. Or, comme il y a eu depuis quatre législatures une alternance entre les radicaux et les conservateurs, chaque parti rejette la responsabilité sur l'autre. Il faut dire que les élections de 1954 ont été animées. Les conservateurs perdent la majorité, Jean Pasquier doit quitter la syndication, mais reste néanmoins au conseil communal. Parmi les 126 électeurs inscrits, 119 ont voté. « Même les paralytiques sont venus aux urnes », écrit le chroniqueur de *La Gruyère* (23 février 1954).

Toujours est-il que Jean Pasquier se retrouve au cœur de la tourmente. Il y est malmené, accusé d'avoir agi dans l'intérêt de sa propre entreprise. À l'issue de cette assemblée, il décide de quitter Le Pâquier pour s'installer à Bulle. Il y acquiert une maison, sur un coup de tête selon les souvenirs de son fils Edmond: Jean s'en est allé un jeudi matin de la maison en disant: « Je pars au marché à Bulle, et je vais acheter quelque chose à Bulle. » Ce « quelque chose » s'est avéré être une maison qui avait appartenu à l'architecte d'origine italienne Folghera qui l'avait baptisée la Villa des Roses. Elle est d'ailleurs entourée d'un

jardin, où Jean aimera se ressourcer en s’occupant de ses plantes.

Les liens avec Le Pâquier ne sont pas complètement rompus : son fils Roger y est installé avec son épouse, qui n’est autre que la fille du syndic radical Jules Andrey. Le jeune couple, qui vient de construire une maison, décide de rester sur place. De plus, une partie des dépôts et des ateliers demeurent également au village. Le lien avec la commune du Pâquier reste fort encore aujourd’hui.

Les améliorations routières : un travail spécialisé

D’ailleurs, le travail ne manque pas. Ce sont des années où l’amélioration des routes est très importante. De nouveaux revêtements permettent de les rendre plus accessibles. Partout, les routes sont remises en état pour accueillir les voitures de plus en plus nombreuses et améliorer la circulation et la sécurité. Jean Pasquier est de la partie. En 1949, il fonde une entreprise spécialisée dans l’asphaltage des routes : Jean Pasquier et C^{ie}, Cylindre et revêtement des routes, en association avec Beat Camenzind. En 1949, elle devient concessionnaire d’un nouveau revêtement pour les routes et les trottoirs : les tapis à froid Fredduro de la maison Adolf Schmids Erben SA à Berne, qui permettent d’asphalter les routes. Le système s’adresse à tout type d’ouvrages : grands

routes, routes communales, trottoirs et places... Jean Pasquier crée une installation à bitume pour les enrobés et les tapis à Saussivue, au pied de la colline de Gruyères. Le bitume arrivait dans un wagon-citerne en gare de Bulle, puis était transporté dans un camion-citerne à Saussivue.

Les villages de la Gruyère, les uns après les autres, améliorent leurs routes, en les munissant d’un revêtement propre, qui évite la poussière, et en les bordant de pierres taillées. Broc, Grandvillard, Gruyères, Vaulruz sont les premiers villages à le faire. Ces progrès font l’objet de reportages dans les journaux. À Gruyères, « plus de nuages de poussière remplissant la rue et les appartements à chaque passage ou à chaque coup de vent », se réjouit le chroniqueur de *La Liberté* (12 mai 1950). Même si les autorités et le *Heimatschutz* auraient préféré des pavés, plutôt que cette route noire. La solution coûtait trop cher et on préféra le tapis à froid Fredduro, dont Jean Pasquier est devenu un spécialiste. À Vaulruz, Jean Pasquier est associé à Edmond Masset, lui-même promoteur de ce chantier pour sa commune. « Toutes les routes qui se dirigent vers les deux gares, vers l’église et le bâtiment scolaire, ainsi que les places publiques, sont maintenant munies d’un propre et solide revêtement bordé de pierres taillées », s’enthousiasme le journal (*La Liberté* 10 décembre 1953).

Ces améliorations se poursuivent avec la construction ou la reconstruction de ponts. En 1949, Jean Pasquier obtient l’adjudication des travaux d’aménagement des

voies d’accès du nouveau pont du Javroz, c’est-à-dire le raccordement depuis Crésuz, tandis que l’entreprise Grisoni, déjà concurrente et complémentaire, s’acquitte du raccordement du côté de Charmey. L’année suivante, l’entreprise Jean Pasquier construit le pont en béton sur la Sarine entre Broc et Morlon, rendu nécessaire par la montée des eaux du lac de la Gruyère et qui remplace la petite passerelle de Bouleyres.

À côté des routes, du rail et des ponts qui favorisent la mobilité sur de grandes distances, l’entreprise participe aussi à l’amélioration d’un sentier très couru avant que des dégâts importants n’obligent à sa fermeture au printemps 2025 : celui des gorges de la Jogne. Les deux tunnels avec fenêtres s’ouvrant sur le lit de la Jogne ont été creusés à ce moment-là par l’entreprise gruérienne, lorsque le sentier est réaménagé et sécurisé. Les grands travaux de captage continuent également à occuper bon nombre d’ouvriers. En 1956, de nouvelles sources sont captées au lieu-dit En Prouvin, situé à Farvagny, pour la commune de Villars-sur-Glâne et son nouveau quartier des Daillettes. Les travaux sont décrits dans le journal : « Pendant tout l’hiver, en dépit du froid glacial, de la pluie et de la neige, les ouvriers de l’entreprise Pasquier ne perdirent pas une seule journée. Leur travail fut extrêmement délicat et dangereux (...). Une tranchée, longue de 65 mètres sur 8 mètres de large et 10,50 mètres de profondeur, fut creusée En Prouvin, permettant d’atteindre les sources en déplaçant un volume de 8500 m³ de terre ». Puis, il faut encore poser les canalisations

et acheminer l’eau jusqu’à Villars-sur-Glâne (*La Gruyère*, 10 mars 1956).

L’entreprise Jean Pasquier et Fils prend ainsi une nouvelle dimension et devient une entreprise importante dans le canton de Fribourg avec 120 employés en 1956, année où sont fêtés les 30 ans de l’entreprise. C’est d’ailleurs l’occasion d’une fête qui a lieu à Bulle, au Restaurant Le Gruérien. Tout le personnel est convié, plus d’une centaine de personnes selon le chroniqueur de *La Liberté* (16 mai 1956). Celui-ci évoque « Le caractère familial de l’entreprise, son sens social, ses progrès techniques et ses belles réalisations ». « La partie oratoire se déroula sous la houlette de M. Pierre Pasquier, contremaître et président cantonal du Cartel chrétien-social, toujours associé étroitement à l’entreprise ».

Le successeur : Roger Pasquier

Roger Pasquier est né le 18 septembre 1926. Il est l’aîné des cinq enfants de Jean et de Colette. Son père, qui n’avait pas fait d’études, le pousse à se former. Après une première année à l’école secondaire de la Gruyère, puis une autre comme interne à l’Institut Mariahilf à Schwyz, il entre au Collège Saint-Michel à Fribourg, toujours en tant qu’interne. Après avoir obtenu sa maturité, il décide de ne pas poursuivre ses études à l’université, comme le souhaitait son père, mais préfère travailler dans l’entreprise. Il entreprend alors un apprentissage de maçon avant de suivre le



Passage sous-voie, Planchy – Bulle

Technicum de Fribourg pour obtenir un diplôme de chef de chantier. Dans sa biographie, il raconte qu'il apprécie particulièrement les branches techniques, le dessin, la statique et la préparation de devis.

En 1954, il obtient sa maîtrise fédérale d'entrepreneur. Son père en est sans doute très fier, car la semaine suivante apparaît, dans les journaux, une nouvelle publicité de Jean Pasquier & Fils avec la précision *Maîtrise fédérale*. C'est également l'année où son frère Jean-Marie rejoint l'entreprise. Chacun trouve sa place : Roger développe le secteur des gros travaux de génie civil, tandis que Jean-Marie s'occupe du secteur maçonnerie. Leur père, Jean, continue quant à lui de s'occuper du bois.

En 1950, Roger épouse Marcelle Andrey. Sa famille avait quitté Le Bry pour Le Pâquier à la suite de la construction du barrage de Rossens, le domaine ayant été noyé par les eaux du nouveau lac de la Gruyère. Marcelle venait d'une famille radicale et son père, Jules Andrey, est syndic du Pâquier entre 1955 et 1958. Le couple construit une maison au Pâquier où il s'installe. Roger et Marcelle ont une grande famille de dix enfants : Chantal (décédée à l'âge de 3 ans), Luc, Jacques, Véronique, Serge, Jean-Baptiste, Anne, Julienne, Laurent et Stéphane.

Au décès de Jean Pasquier, en 1962, Roger reprend la direction de l'entreprise, qui se réorganise entre les trois frères : Roger aux commandes, Jean-Marie dans

le secteur des bâtiments et Edmond à la logistique. L'entreprise évolue rapidement, devenant une société anonyme en 1970, sous l'appellation Jean Pasquier et Fils SA.

Une carrière engagée

Sur le plan politique, Roger Pasquier est un homme engagé dans les rangs du Parti démocrate-chrétien (aujourd'hui Le Centre). Dans sa biographie, il explique qu'il se situe plutôt à gauche du parti, car, pour lui, il est important « de favoriser à la fois le développement de l'économie et d'être attentif aux dimensions sociales ». Sa carrière politique s'est déroulée tant au niveau communal qu'au niveau cantonal. En 1958, il entre au conseil communal du Pâquier. Quatre ans plus tard, il est élu syndic, fonction qu'il occupera pendant vingt-deux ans, de 1962 à 1984. Il est également député au Grand Conseil fribourgeois pendant vingt ans, de 1961 à 1981. Il devient un ténor du parlement cantonal et il y noue des relations qui lui seront aussi utiles pour l'entreprise, surtout, explique-t-il, grâce aux liens privilégiés avec des responsables communaux. Roger Pasquier s'implique également de manière active dans plusieurs sociétés locales. En 1945, à 19 ans, il devient le premier président de la Société de jeunesse du Pâquier, dont il est membre fondateur. Il est également un membre actif de la société de tir L'Arbalète. Il préside durant 20 ans le Syndicat

Erwin Mooser

une vie professionnelle passée chez JPF

« J'ai commencé comme apprenti maçon en 1972, et terminé ma carrière en 2016 comme contre-maître. Mon père travaillait déjà chez JPF, puis mes deux frères ont été engagés. Nous avions un bus de l'entreprise pour aller au travail et en revenir depuis Bellegarde où nous habitons. »

Roger Pasquier, c'est vraiment un patron qu'on n'oublie pas : il s'intéressait aux ouvriers, parlait avec eux ; il était toujours calme. J'ai eu beaucoup de chance qu'il me confie de gros chantiers. Dans l'entreprise JPF, j'ai toujours eu l'impression d'être le membre d'une famille. »

(Erwin Mooser, contremaître maçonnerie retraité)

des routes alpestres des Prés-d'Albeuve. Il est aussi responsable de la chapelle des Clés, qu'il a contribué à construire en 1956 et où il va souvent se recueillir, car il est très croyant.

Il fait également partie de la commission qui traite des contrats collectifs au sein de la Fédération des entrepreneurs. Dans ses souvenirs, il insiste sur l'importance de ces commissions qui permettent de régler les problèmes et qui évitent des luttes syndicales qui retardent les solutions.

En 1969, Roger Pasquier crée un fonds de prévoyance en faveur du personnel de l'entreprise. L'année suivante, en 1970, la forme de l'entreprise évolue pour devenir une société anonyme en main familiale.

Luc Pasquier raconte :

« En tant qu'aîné de la famille, j'ai été désigné par mon père pour entrer dans l'entreprise familiale. À l'époque, c'était comme ça dans les familles qui avaient une affaire. Il n'y avait pas vraiment le choix. Au Collège Saint-Michel, j'ai fait une maturité en sciences, avant d'entrer à l'École polytechnique de Lausanne, pour devenir ingénieur en génie civil. C'était le souhait de mon père. Pendant mes années d'étudiant, j'allais travailler sur les chantiers l'été, comme en 1968 où j'ai donné un coup de main au géomètre sur le chantier de l'autoroute. Après mes études, mon père s'attend à ce que j'entre immédiatement dans l'entreprise : ce que je fais, et quelques années plus tard, je complète ma formation par une maîtrise d'entrepreneur. »

(Luc Pasquier, directeur JPF Gravières retraité)



Déconstruction – Châtel-Saint-Denis

Roger en prend les rênes et ses frères et sa sœur sont dans le Conseil d'administration.

Machines et logistique : des nouveautés vite indispensables

Par nature, les chantiers sont éphémères. Certains s'étendent sur plusieurs années, d'autres se terminent plus rapidement, mais tous ont vocation à disparaître une fois l'ouvrage achevé – qu'il s'agisse d'une route, d'un bâtiment ou d'un pont. Pour l'historien, il est souvent difficile de saisir l'organisation d'un chantier : le ballet des machines, le va-et-vient des camions, l'effervescence des ouvriers, le déplacement des matériaux... Les rares témoignages visuels qui subsistent sont souvent des photographies techniques, destinées avant tout à conserver la trace des fouilles ou du passage des conduites.

Sur les grands chantiers, comme les drainages, les captages de sources ou les infrastructures routières majeures, les volumes de terre et de gravier à déplacer sont considérables. Avant la mécanisation, les ouvriers utilisaient les voies Decauville, un système de chemin de fer léger permettant de transporter les matériaux dans des wagonnets, parfois tractés par des chevaux. Sans ces équipements, il aurait fallu soulever la terre à la pelle et la transporter à la brouette, un travail long et harassant.

Michel Ducrest *se souvient :*
« Je me suis toujours bien entendu avec l'entrepreneur visionnaire et social qu'était Roger Pasquier, mais il avait un défaut : il était trop bon. Cependant, il a toujours été à l'avant-garde pour le social, comme avec la création d'un fonds de pension pour le personnel – à une époque où ce n'était pas encore obligatoire – de même qu'avec l'octroi d'une part aux bénéfices, et ce, bien avant l'introduction du 13^e salaire. »

(Michel Ducrest (1940-2026), directeur général de 1999 à 2004)

À partir des années 1950, l'industrie de la construction connaît un tournant majeur avec l'essor du béton et la généralisation de la mécanisation. L'arrivée des machines transforme profondément le métier : si elles permettent de mener à bien des projets plus ambitieux tout en réduisant les coûts, elles modifient aussi la structure de la main-d'œuvre. Moins d'ouvriers sont nécessaires sur les chantiers, mais leur qualification devient essentielle. Cette évolution suscite-t-elle des craintes parmi les travailleurs ? L'anecdote rapportée à propos de la construction de la route menant au barrage de Rossens en 1944 semble l'indiquer : lorsqu'une pelle mécanique fait son apparition sur le chantier, remplaçant le travail de dizaines de manœuvres et terrassiers, les ouvriers n'en veulent pas.

Cependant, les machines deviennent vite indispensables et le parc de machines de l'entreprise s'étoffe

Michel Ducrest *raconte:*

« Lorsque j'ai été engagé en 1963, le nombre de personnes travaillant au bureau était très réduit : nous étions trois techniciens, et à la première soirée de Noël, nous étions dix du bureau, en comptant Simon Vial, le secrétaire-comptable. C'était encore une entreprise de taille familiale, y compris dans son fonctionnement. S'ils rencontraient un problème, les ouvriers se rendaient directement chez les patrons pour en parler. Ils savaient qu'ils obtiendraient une réponse empreinte d'écoute et d'humanité. Roger Pasquier avait une véritable fibre sociale. »

(Michel Ducrest (1940-2026), directeur général de 1999 à 2004)

progressivement, nécessitant des investissements conséquents. Les premières camionnettes facilitent le transport du matériel et des hommes, tandis que la célèbre jeep Willys, première du genre dans l'entreprise, laisse un souvenir marquant aux employés et à la famille Pasquier. Dans un premier temps, les engins de chantier sont loués à d'autres entrepreneurs, comme le Groupe Dionizotti ou Stuag, qui mettent à disposition leurs pelles mécaniques et autres équipements. Mais cette solution a ses limites. Rapidement, l'entreprise décide d'acquérir ses propres machines. Roger Pasquier se souvient avoir accompagné son père en 1947 à la Banque de l'État de Fribourg pour obtenir un prêt destiné à l'achat de deux trax. L'expansion de l'entreprise passe aussi par des acquisitions stratégiques. Edmond Pasquier raconte que la première machine d'envergure achetée par Jean Pasquier et Fils fut une imposante pelle Caterpillar de 50 tonnes, acquise d'occasion à Paris, où il s'était rendu en compagnie du chef mécanicien. Par la suite, l'entreprise investit dans du matériel neuf auprès d'Ammann à Langenthal, distributeur Caterpillar pour

la Suisse, l'Europe et une partie de l'Afrique, avant de se tourner vers Liebherr dès que la marque s'installe à Bulle.

La gestion logistique se fait plus rigoureuse. Edmond Pasquier est le premier à en prendre la responsabilité. En 1956, la construction du dépôt – ou atelier mécanique – au Pâquier marque une étape clé. Il en supervise l'organisation, assurant la maintenance des véhicules avec une équipe de six mécaniciens, la gestion des stocks de pneus et de pièces détachées, l'approvisionnement en mazout ainsi que l'optimisation des places de stationnement pour les camions et les engins de chantier. Chaque soir, il planifie les transports du lendemain, déterminant le nombre de camions et de machines nécessaires pour chaque site. Parfois, les mécaniciens travaillent de nuit pour que tout soit prêt à l'aube. Edmond se souvient aussi de ses déplacements incessants : environ 40 000 kilomètres par an pour superviser les chantiers et s'assurer du bon déroulement des opérations. Un travail de terrain qu'il appréciait particulièrement, au plus proche des ouvriers.



JPF – Le Pâquier

L'autoroute N12 : un tremplin pour l'entreprise gruérienne

- ▶ La modernité d'après-guerre
- ▶ Le gravier : une richesse tirée du sol
- ▶ Une entreprise en plein développement
- ▶ Les années 1990 : surmonter la crise et repartir





CFF, Centre d'exploitation Ouest – Renens

Dès le milieu des années 1960, la construction de l'autoroute N12 sert de moteur pour le développement de l'entreprise. La profusion des ouvrages d'art et des moyens demandés aux entreprises de construction lui donne un élan significatif. Roger Pasquier le comprend bien et sait prendre les risques pour se positionner sur le marché comme l'un des acteurs incontournables. Son mandat de député lui donne aussi l'occasion de prendre part aux discussions entourant les modalités de construction de l'autoroute et des permissions accordées.

La modernité d'après-guerre

Durant la période 1945-1970, l'augmentation du niveau de vie et la possibilité toujours plus importante d'acquérir une voiture changent les façons de se déplacer. La circulation est toujours plus dense et on invente de nouvelles voies rapides: les autoroutes. Elles permettent, partout dans le monde occidental, une modernisation de la société et le développement de villes et de centres urbains. Au niveau fribourgeois, ce développement est encore modeste dans l'après-guerre, mais la modernité arrive peu à peu également. Elle prendra surtout forme avec la construction de l'autoroute N12, appelée aujourd'hui A12.

En Suisse, le premier tronçon d'autoroute, considéré comme tel, est inauguré en 1955, entre Lucerne et Ennethorw, d'une longueur de 4,1 km. Puis, avec l'adoption de la loi sur les routes nationales en 1960, la Confédération se voit confier le mandat de construire

des autoroutes. Le projet est ambitieux: un des buts affichés est d'arriver à 1800 kilomètres d'autoroutes en 1980. En 2026, le réseau strictement autoroutier se monte à un peu plus de 1500 kilomètres. Même s'il n'a pas atteint le premier objectif, la construction du réseau national d'autoroute est donc un grand projet et nécessite des moyens considérables. Le premier tronçon de Suisse romande est inauguré en 1964 entre Genève et Lausanne. Il coïncide avec l'ouverture de l'Exposition nationale suisse à Lausanne, qui célèbre ainsi la modernité amenée grâce aux nouvelles voies rapides. L'entreprise Jean Pasquier et Fils est d'ailleurs déjà de la partie, puisqu'elle participe à la construction d'ouvrages d'art sur ce tronçon.

La construction de la N1 (ou A1), destinée à relier Genève à Sankt Margrethen, prend du retard, offrant aux Fribourgeois l'opportunité de défendre la réalisation rapide de «leur autoroute». Ils attendent avec impatience de pouvoir se connecter au réseau national. En 1957, l'Office fédéral des routes accorde ainsi au canton de Fribourg une liaison autoroutière «de deuxième classe» entre Berne et Fribourg, c'est-à-dire une semi-autoroute à deux voies. Une fois le projet lancé, les Fribourgeois se mobilisent pour prolonger la route jusqu'à Vevey. Les Gruériens, en particulier, militent activement pour un tracé passant par Bulle, redoutant d'être à nouveau laissés de côté, comme ce fut le cas pour les grandes lignes ferroviaires.

La N12 est d'ailleurs une autoroute à forte empreinte fribourgeoise: sur ses 77,5 kilomètres entre l'échangeur



Michel Ducrest (1940-2026), directeur général de 1999 à 2004

de la Veyre, au-dessus de Vevey, et celui de Weyermannshaus à Berne, 62,4 kilomètres traversent le territoire cantonal. Sa construction se fait par étapes, rarement en continu. Le premier tronçon, reliant Guin à Corpataux, est inauguré le 31 juillet 1971, avec un coût moyen de

6 938 000 francs par kilomètre. L'entreprise Jean Pasquier se voit attribuer 13 des 17 kilomètres entre le pont de la Madeleine et Corpataux. Ce chantier marque un tournant pour l'entreprise gruérienne, mobilisant l'ensemble de ses collaborateurs, des ingénieurs aux manœuvres, comme le souligne Roger Pasquier dans ses souvenirs. Michel Ducrest, futur directeur de l'entreprise et alors technicien sur le chantier de la N12, se souvient aussi que les autorités cantonales ont su transformer le tronçon fribourgeois en une véritable autoroute. À l'époque, la question du coût élevé lié à l'évacuation des terres de déblai excédentaires s'était posée. Pour des raisons d'économie, et sans attendre l'aval des autorités fédérales, les responsables cantonaux demandent à l'entreprise gruérienne d'utiliser ces matériaux comme remblai pour les fondations d'une autoroute à quatre voies, alors que le projet initial ne prévoyait qu'une semi-autoroute. Devant ce fait accompli, et après de longues négociations, l'Office fédéral des autoroutes finit par valider cette solution, dotant ainsi le canton d'un premier axe autoroutier. En 1973, 13 nouveaux kilomètres sont inaugurés entre Guin et Flamatt. Puis la situation économique se détériore. 1973 est en effet l'année d'une crise pétrolière importante qui ralentit l'économie mondiale et sonne la fin de ce que les économistes ont appelé les Trente glorieuses, marquées par une croissance économique et le plein-emploi. Cependant, la construction de l'autoroute, même ralentie, continue et permet aux entreprises de la



Michel Ducrest se souvient :

« Sur le chantier de la N12, chacun s'investissait sans relâche pour tenir les délais, souvent dans des conditions particulièrement exigeantes. Et pourtant, l'ambiance restait étonnamment conviviale, parfois même exceptionnelle. Une cantine avait été installée sur place pour accueillir une cinquantaine de personnes à l'heure de midi. Je garde en mémoire certains repas, lors desquels régnait une atmosphère festive unique.

Une vraie solidarité unissait les équipes, portées par un engagement sans faille à tous les niveaux, le souci du travail bien fait et une immense fierté des réalisations accomplies. L'énergie déployée était impressionnante : certains allaient jusqu'à enchaîner les heures, jours et nuits, poussés par un sens aigu des responsabilités. Je me souviens notamment d'un machiniste qui, à la suite d'une erreur de planning, avait travaillé 45 heures d'affilée. Ce n'est qu'après deux nuits blanches qu'il est revenu me voir, calmement et avec beaucoup de retenue, pour demander s'il pouvait être remplacé... Une scène gravée dans ma mémoire, reflet de l'état d'esprit qui animait alors les équipes. »

(Michel Ducrest (1940-2026), directeur général de 1999 à 2004)



place, parmi elles Jean Pasquier et Fils, de garder des emplois durant cette période difficile.

Les inaugurations se poursuivent par tronçons : le segment Bulle-Vaulruz ouvre en juillet 1977 ; en 1979, les sections fribourgeoises sont achevées, et en 1981, l'autoroute N12 est entièrement mise en service entre Berne et Vevey. Elle est alors perçue non seulement comme un symbole de rapprochement entre Romands et Alémaniques, mais également entre le Nord et le Sud, puisqu'elle facilite la liaison entre l'Allemagne et l'Italie via le tunnel du Grand-Saint-Bernard, inauguré en 1964. La construction de la N12 transforme le paysage de la Gruyère. Elle désenclave la région, favorise le développement d'infrastructures touristiques et industrielles, et fait de certains villages des cités-dortoirs, car le lieu de résidence n'est plus dicté par le lieu de

travail. L'ère du « tout voiture » semble marquer un progrès constant, dont on ne perçoit pas – ou refuse de percevoir – les aspects négatifs.

Mais paradoxalement, elle contribue aussi à une préservation inattendue. Alors que certaines lignes ferroviaires disparaissent – comme celle reliant Châtel-Saint-Denis à Vevey – la ligne Bulle-Montbovon est sauvée grâce au gravier. En effet, la construction de la N12 entraîne la modernisation de cette ligne pour acheminer le gravier extrait à Grandvillard. Les besoins en matériaux sont d'ailleurs considérables. Dans les années 1960, chaque mètre linéaire d'autoroute nécessite l'enlèvement en moyenne de 100 m³ de terre et l'apport de 18 tonnes de sable et de gravier. Il devient donc essentiel de disposer de ressources abondantes de matières premières.

Gérard Barras *se souvient :*

« En 1995-1996, je me suis occupé d'un autre grand chantier : l'extraction des sables du lac de Morat. Sur mandat du Service des routes et des autoroutes (SRA) de l'État de Vaud, nous devons pomper 300 000 mètres cubes de sable dans le lac de Morat pour l'utiliser en première couche sur l'autoroute Avenches-Payerne. Notre installation de dragage fonctionnait mal... nous n'y arrivions pas... et on avait des délais impératifs. Le challenge a été de trouver 30 000 mètres cubes de sable ailleurs. Puis, heureusement – bien que difficilement – notre installation a mieux fonctionné. »

[Gérard Barras, directeur JPF Construction retraité]

Le gravier : une richesse tirée du sol

Autrefois, chaque village, ou presque, avait une petite gravière pour les besoins de ses habitants. On venait y chercher des matériaux pour la construction de maisons, la rénovation de fermes ou l'entretien des chemins. Dès les années 1950, les améliorations routières, notamment le goudronnage, exigent déjà du gravier en plus grande quantité. Pour alimenter la première centrale de mortier bitumineux de l'entreprise Jean Pasquier, installée à Saussivue en 1948, le gravier, acheté auprès de deux entreprises gruériennes, Glasson et Ciccaglioni, est directement extrait de la Sarine.

Cependant, la construction des autoroutes bouleverse cet équilibre. Jugé ordinairement sans valeur, le gravier devient soudain une richesse convoitée. De plus, on interdit à la même époque de prélever le gravier dans les rivières, car l'abaissement du niveau des cours d'eau entraîne des dommages importants, notamment pour la faune piscicole.

Dans le canton de Fribourg, l'obligation d'obtenir un permis pour exploiter une gravière est instaurée en 1965. À cette époque, les entrepreneurs vaudois, déjà engagés dans la construction du premier tronçon autoroutier de Suisse romande entre Lausanne et Genève, s'intéressent aux ressources fribourgeoises. Il devient nécessaire de réglementer cette exploitation devenue stratégique.

La question de la remise en état des gravières prend aussi de l'importance. Jusqu'aux années 1960, ces sites, une fois abandonnés, se transformaient souvent en décharges sauvages. L'inquiétude grandit face aux conséquences à long terme de ces zones dégradées par les déchets. Le canton recense alors environ 1500 décharges sauvages, dont un grand nombre dans d'anciennes gravières. Cette problématique conduit à l'adoption de la loi de 1972, motivée par la nécessité de protéger les eaux, la nature et le paysage, qui introduit deux mesures majeures : des critères de non-obtention du permis d'exploitation lié à la législation environnementale et l'obligation de déposer une garantie bancaire pour assurer la remise en état du site après exploitation.



Quartier En Beauregard – Treyvaux



Bluefactory – Fribourg

L'entreprise gruérienne doit donc s'y plier, ce qui complexifie les dossiers d'exploitation de gravière. Elle va également extraire des matériaux alluvionnaires, grâce à une drague flottante spécialisée. D'abord dans le lac de Morat, où près de 300 000 m³ de sable sont exploités, puis en Valais, où ce sont 400 000 m³ de gravier qui sont tirés de la nappe en bordure de l'autoroute et, enfin, dans le lac de Lessoc. Une étude a été également faite pour exploiter le gravier dans le lac de la Gruyère, mais n'a pas abouti à une concrétisation.

Dès les années 1990, le gravier devient un enjeu d'intérêt public, incitant le canton à établir son premier plan d'aménagement des gravières. Jusque-là, leur ouverture était peu contraignante. Mis en consultation en 1991, le premier plan sectoriel, abrégé PSAME (plan sectoriel des aires de matériaux exploitables) est finalisé en 1994, en pleine crise économique. Le secteur du bâtiment souffre, le chômage augmente, et avec un taux hypothécaire de 8 %, l'accès à la propriété devient difficile, freinant la construction.

Ce plan suscite des inquiétudes. La principale crainte concerne la pénurie de gravier plutôt que l'impact environnemental. La presse titre : « *Gravières et aménagement du territoire. Débat sur fond de pénurie* » (*La Liberté*, 27 avril 1989) ou encore « *Grain de sable dans les gravières. Risque de pénurie pour cause de bureaucratie* » (*La Liberté*, 2 novembre 1991). Les oppositions au plan sont limitées :

Gérard Barras *se souvient :*

« Dans la plaine de l'Orbe, lors de la pose du gazoduc entre Orbe et Altavilla, nous devons passer deux mètres en dessous du fond de la rivière le Nozon. Nous avons travaillé toute la journée, mais pas pu terminer. Comme un orage s'annonçait – il fallait absolument qu'on passe – nous avons continué la nuit aux projecteurs, et ce, jusqu'à 3 heures du matin... À 6 h 30, les ouvriers étaient de nouveau là sur le chantier. Pas de problème avec eux : ils comprenaient les impératifs. Une preuve de plus s'il en est : sur les tuyaux, des câbles devaient être posés dans des tuyaux en plastique. Comme nous n'avions pas pu le faire la veille, il a fallu s'en occuper le lendemain matin. Ni une ni deux, le contremaître Léon Rossier s'est mis en slip, et est passé sous l'eau pour faire le travail ! »

(Gérard Barras, directeur JPF Construction retraité)

98 prises de position publiques (contre 618 en 2024), et au Grand Conseil, cinq des six députés intervenant se plaignent que le gisement de leur commune ait été écarté. Plutôt qu'une levée de boucliers, le débat porte sur une loi jugée trop restrictive.

Serge Pasquier *se souvient :*

« J'ai commencé mon apprentissage en 1973. Je n'ai pas été guidé dans ce métier : pour mon père, il fallait travailler, peu importe où. Et je n'ai jamais bénéficié de passe-droit... au contraire, plus c'était dur, mieux c'était. Je me souviens de mon premier jour : j'ai dû décharger des sacs de ciment de 50 kilos et le soir, j'étais épuisé. Mon premier maître d'apprentissage était mon oncle Pierrot, puis j'ai eu Jean Pasquier, un cousin de mon père. C'était donc très familial. Sur les chantiers, tout le monde s'entraidait, les plus âgés apprenaient aux plus jeunes. On se retrouvait aussi durant les pauses, aux neuf heures et à midi, dans une ambiance très conviviale.

Les jeunes étaient bien intégrés, les saisonniers aussi. D'abord les Italiens, puis les Espagnols et enfin les Portugais. Nous travaillions en équipes d'une dizaine de personnes, ce qui faisait que nous nous connaissions bien; des connivences, voire des amitiés, se créaient. On apprenait quelques mots d'italien ou d'espagnol pour se faire comprendre et, en général, avec les gestes, ça fonctionnait bien. En hiver, il y avait aussi des agriculteurs du Pâquier et des villages alentours qui venaient travailler. Les journées étaient longues, surtout en été. On travaillait par tous les temps. On commençait à 6 h 30 et on finissait vers 19 heures, sans compter les déplacements, qui n'étaient pas payés. »

[Serge Pasquier, chef de secteur JPF Gravières retraité]

Le plan introduit une nouvelle approche : concentrer les extractions sur quelques grands gisements, exploiter intégralement chaque site avant d'en ouvrir un autre, et privilégier les besoins du canton en limitant les exportations à un rayon de 20 à 30 kilomètres. L'objectif est d'optimiser l'exploitation tout en réduisant les nuisances.

Une entreprise en plein développement

La construction des autoroutes stimule fortement le développement de l'entreprise Jean Pasquier et Fils dès les années 1970 et 1980. Toutefois, cette expansion s'accompagne d'une prise de risque accrue et d'un élargissement de son rayon d'action. Devenue

un acteur majeur en Suisse romande, l'entreprise cherche de plus en plus de mandats dans les cantons voisins, notamment dans le canton de Vaud, en pleine croissance. Cette diversification permet aussi de mieux équilibrer l'activité : en Gruyère, les chantiers s'interrompent l'hiver à cause de la neige, tandis que sur la Riviera lémanique, les grands travaux vaudois se poursuivent. Jean Pasquier et Fils obtient ainsi des lots sur plusieurs autoroutes, comme la N1, la N16 et la N9. Cette diversification permet de mieux équilibrer le travail en cas de conjoncture plus basse dans l'un des cantons voisins. Par exemple, après un pic d'activité autour de l'Exposition nationale de 1964 dans le canton de Vaud, l'entreprise compense le ralentissement par des chantiers fribourgeois.

Avant l'introduction des marchés publics, la concurrence est rude et l'entreprise gruérienne doit s'imposer comme une entreprise fiable. Roger Pasquier se souvient notamment des efforts nécessaires pour être reconnue par l'armée suisse. Ce n'est qu'après la construction d'abris pour avions à Payerne que d'autres contrats militaires suivent.

D'autres chantiers importants s'ouvrent. Entré chez Jean Pasquier et Fils en 1974 comme conducteur de travaux en génie civil, Gérard Barras se souvient de celui qui commence en 1979 : la pose d'un gazoduc entre Orbe et Altavilla (près de Morat). Un chantier qui occupe en permanence 90 ouvriers et 29 machines, qui travaillent à un rythme moyen de 1,2 kilomètre par

jour. Ce qui représente un travail titanesque. Les travaux consistent à enterrer un tuyau de 40 centimètres de diamètre, résistant à une pression de 170 bars, à 2,5 mètres de profondeur. Ce tuyau d'acier soudé est posé sur des sacs de sable, environ 36 000, qui étaient remplis à la main par des ouvriers.

Sous l'impulsion de Roger Pasquier, l'entreprise élargit son horizon en acquérant des sociétés locales afin de s'implanter dans d'autres cantons et d'accéder à de nouveaux marchés. C'est ainsi qu'au milieu des années 1980, Jean Pasquier et Fils SA rachète l'entreprise Joseph Jean & C^{ie} SA en Valais, principalement pour exploiter le gravier destiné à la construction de l'autoroute N9. Cette stratégie vise aussi à garantir du travail aux ouvriers engagés pour la N12, leur offrant de nouvelles perspectives une fois ce grand chantier achevé, et évitant ainsi des licenciements. D'autres entreprises sont ainsi acquises, mais les résultats ne sont pas toujours satisfaisants. Les marchés sont protégés et il n'est pas toujours facile de prospecter dans les autres cantons.

Dans les années 1980, l'entreprise Jean Pasquier et Fils emploie 700 personnes et doit faire face à des concurrents de plus grande taille et déjà bien implantés. C'est aussi à cette époque qu'elle se lance dans ses premiers grands projets immobiliers. En achetant et en aménageant des terrains, elle prend le contrôle non seulement des constructions, mais aussi de l'organisation du travail. L'un des plus vastes chantiers est le quartier du Repou à Bulle, réalisé entre 1988 et 2010, qui accueille plus de 2400 habitants.

Les années 1990 : surmonter la crise et repartir

En 1991, Jean Pasquier et Fils subit de plein fouet la crise immobilière qui annonce des années difficiles. Face à ces turbulences, une réorganisation majeure s'impose. Roger Pasquier, déterminé à assurer la survie de l'entreprise, prend des décisions difficiles, mais cruciales: il rachète les parts de sa sœur Solange ainsi que celles de ses frères Jean-Marie et Edmond, qui restent toutefois actionnaires minoritaires. Ce choix stratégique, bien que douloureux, permet à Roger de consolider la direction de l'entreprise. Il se souviendra de ces années comme d'une lutte acharnée, évoquant une période où il se sentait « entre la vie et la mort financière pendant trois ans ».

Parmi les mesures à prendre, la baisse des effectifs et la réduction des salaires s'imposent comme un mal nécessaire. L'activité de menuiserie en forte difficulté est stoppée définitivement pour mieux se concentrer sur la charpenterie. Face à l'impossibilité de trouver des liquidités auprès des banques, des participations aux sociétés de graviers et bétons actives dans le nord du canton sont vendues, Jean Pasquier et Fils continuant à assumer la gestion opérationnelle jugée très bonne.

Sur le plan structurel, Jean Pasquier et Fils SA évolue pour devenir JPF Holding SA. Cette nouvelle

entité regroupe ses trois domaines d'activité: la construction, les gravières et l'immobilier. Face aux emprunts conséquents contractés par l'entreprise, les banques scrutent sa gestion et suggèrent même une fusion avec un partenaire, une option que Roger Pasquier refuse catégoriquement. JPF se trouve alors dans une position délicate: trop grande pour un marché purement régional, mais encore trop modeste pour s'imposer à l'échelle nationale. Dans un secteur hautement concurrentiel et en pleine crise économique, l'entreprise doit se repositionner. Elle recentre son administration à Bulle, en ne gardant que des secrétariats techniques dans les autres cantons, centralise ses dépôts et ateliers de réparation au Pâquier, ferme son bureau de Sion et réorganise ses succursales vaudoises.

Roger Pasquier s'entoure alors d'un cercle rapproché de collaborateurs partageant sa vision et son ambition pour l'entreprise. Michel Ducrest, arrivé en 1963, gravit les échelons pour devenir directeur technique, puis directeur de JPF Construction SA, avant d'être nommé directeur général en 1999. Homme de terrain dynamique et entreprenant, il joue un rôle clé dans la transformation de JPF. Roger Pasquier peut aussi compter sur Jean-Louis Castella, responsable du secrétariat général, et Jean-Louis Progin, en charge des finances et de la comptabilité.

Sous la direction de Michel Ducrest, l'entreprise se diversifie et renforce son expertise, notamment dans des domaines de pointe comme les tunnels et



Jean-Louis Castella se souvient :

« Je commence à travailler pour l'entreprise JPF le 1^{er} février 1964, après un apprentissage à l'UBS. Les bureaux sont à la rue de Gruyères 64, dans la maison de Colette Pasquier, veuve de Jean. Avec deux autres collaborateurs, je travaille au premier étage, dans l'ancienne chambre d'Edmond, l'un des trois fils Pasquier. Ces derniers ont leurs bureaux au rez-de-chaussée, qui comprend aussi la cuisine, le salon et la salle à manger de leur maman, cette dernière pièce servant de salle de réunion lorsque les membres de la Direction reçoivent une personne de l'extérieur.

Les vendredis de paie (deux fois par mois) le travail est plus conséquent au bureau et comme nous sommes encore célibataires, Colette Pasquier nous invite à midi, Michel Ducrest et moi, pour manger son excellente soupe aux légumes avec un grand gâteau. Ces vendredis-là, nous devons remplir pour chaque ouvrier une pochette de paie avec de l'argent liquide, et aller la leur distribuer sur les chantiers. Je me souviens à ce sujet d'une scène tragi-comique: un des ouvriers – un habitué des demandes d'acompte avant la paie – était revenu au bureau avec sa pochette pour nous apostropher: Eh! grands malhonnêtes!... Pas de paie, mais seulement des feuilles!... C'était un problème connu: les vendredis soir de paie, un grand nombre d'ouvriers se rassemblaient au Café de la Gare du Pâquier pour jouer aux cartes et boire des verres... ce qui allégeait considérablement leur pochette! et les obligeait à venir chercher des acomptes avant la fin de la quinzaine suivante. »

(Jean-Louis Castella, secrétaire général retraité et ancien député)



les barrages. Elle travaille, par exemple, sur celui de Montsalvens pour la réfection complète de la vanne de fond et le renforcement des berges, ainsi que sur ceux de Cleuson-Dixence et des Toules pour des travaux de restauration. Elle continue à développer ces domaines de prédilection: la route, le rail, la construction de bâtiments et relance le secteur historique du bois, promis à un bel avenir. Elle bénéficie aussi de l'ouverture des marchés publics qui ne permettent plus une préférence cantonale. Les marchés publics en Suisse ont connu une ouverture

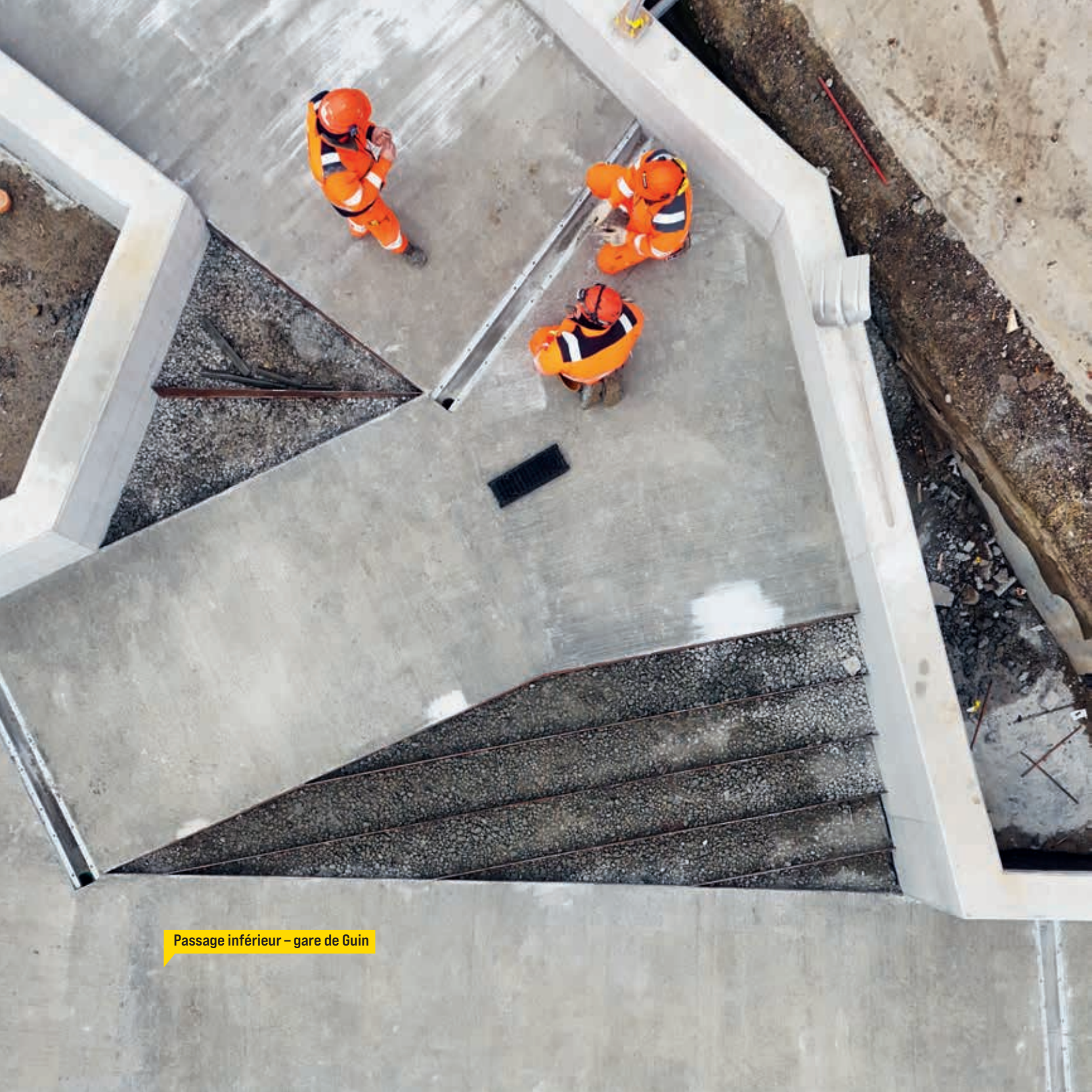
progressive avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les marchés publics (LMP) (1994), établissant ainsi un cadre légal, visant à renforcer la transparence, la concurrence et l'efficacité dans leur attribution. Parallèlement, les cantons suisses ont adopté l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) pour harmoniser les règles d'adjudication et faciliter l'ouverture des marchés publics entre les cantons.



JPF - Bulle

L'entrée dans le XXI^e siècle

- ▶ La construction à l'heure des nouvelles exigences
- ▶ Bilan chez JPF à l'aube du deuxième millénaire
- ▶ Un nouveau directeur, dans la continuité familiale
- ▶ La reprise dans un contexte difficile
- ▶ Une culture d'entreprise



Passage inférieur – gare de Guin

Les années 2000 s'ouvrent dans un contexte encore troublé. La crise traversée par l'entreprise JPF n'est pas complètement surmontée, les défis restent nombreux et les perspectives encore incertaines. Le secteur de la construction, lui aussi, entre dans une ère de profondes transformations et change d'échelle et de rythme, porté par de nouvelles exigences et des technologies émergentes. Chez JPF, un tournant majeur survient avec l'arrivée de la troisième génération à la tête de l'entreprise : Jacques Pasquier devient directeur général et actionnaire principal, aux côtés de son frère Laurent. Ensemble, ils reprennent les rênes de l'entreprise, qui demeure ainsi entre les mains de la famille. L'enjeu est aussi de préserver une culture d'entreprise forte, au sein d'un groupe qui comptera, vingt-cinq ans plus tard, plus de 1300 collaboratrices et collaborateurs.

La construction à l'heure des nouvelles exigences

À la charnière du XX^e et du XXI^e siècle, la Suisse traverse une période de profondes transformations économiques, techniques et réglementaires. Après les années de crise et de restructuration des années 1990, le secteur de la construction retrouve un certain dynamisme, porté par des taux d'intérêt historiquement bas, la croissance démographique et la densification des centres urbains. Mais cette reprise s'accompagne d'une forte concurrence : l'ouverture

progressive du marché européen, la pression sur les prix et la recherche constante de rentabilité obligent les entreprises à se spécialiser ou à se diversifier. Les sociétés familiales régionales, comme JPF, doivent alors repenser leur stratégie : trouver de nouveaux débouchés, conquérir d'autres cantons, tout en maintenant un ancrage local fort.

Dans ce contexte, le cadre légal de la construction se transforme profondément. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), entrée en vigueur en 1980, mais renforcée par plusieurs révisions successives (notamment celles de 1999 et 2014), impose une planification plus stricte de l'utilisation du sol et limite l'étalement urbain. Les plans directeurs cantonaux et les plans sectoriels précisent les zones constructibles, les sites d'extraction et les infrastructures autorisées, réduisant progressivement les marges de manœuvre des entrepreneurs.

Les exigences environnementales, elles aussi, se renforcent. L'ordonnance sur la protection de l'air (OPair), adoptée en 1985, impose des mesures de réduction des émissions polluantes sur les chantiers et dans les installations industrielles. Dès 1992, la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques entend stabiliser les émissions des gaz à effet de serre. Signé le 11 décembre 1997, le protocole de Kyoto marque le début de nouvelles démarches. Dépendant fortement des carburants et combustibles, JPF n'y échappera pas. Aussi, dès 2001, une analyse complète de la situation est lancée

et les mesures nécessaires sont prises afin que chaque société du groupe soit bien positionnée lors de l'introduction de la taxe CO₂ qui interviendra finalement en 2008. L'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), entrée en vigueur en 1998, encadre quant à elle plus strictement les rejets et les exploitations en zone humide ou riveraine.

Parallèlement, les marchés publics suisses ont également changé : la loi sur les marchés publics (LOM, 1994, révisée en 2006 et 2019) impose plus de transparence, de critères techniques et environnementaux, et des garanties financières solides. Pour les entreprises, ces exigences renforcent la compétition, mais ouvrent aussi l'accès à des chantiers d'envergure et valorisent la maîtrise des outils numériques et la coordination des sous-traitants.

L'évolution du droit du travail accompagne ces transformations. La Convention nationale du secteur principal de la construction (CN), conclue pour la première fois en 1984 et régulièrement renégociée, et les Conventions collectives de travail (CCT) cantonales fixent les salaires minimaux, la durée du travail, la sécurité et la formation. Avec les Accords bilatéraux conclus avec l'Union européenne en 2002 et l'ouverture du marché suisse à la libre circulation des personnes, la concurrence de la main-d'œuvre étrangère s'accroît, rendant la surveillance des conditions d'emploi et la lutte contre le dumping salarial essentielles. Enfin, le développement technologique transforme la manière même de construire. La généralisation de la

topographie GPS et l'apparition de logiciels de gestion de chantier bouleversent les méthodes traditionnelles. Le métier devient plus technique, les marges plus serrées, et la planification plus cruciale. La durabilité s'impose comme horizon commun : on souhaite construire mieux, mais aussi pour durer, en intégrant la gestion des ressources, la valorisation des matériaux et la réhabilitation des ouvrages existants.

Bilan chez JPF à l'aube du deuxième millénaire

À l'aube du deuxième millénaire, les questions se posent dans l'entreprise bulloise : le grand chantier autoroutier qui a occupé l'entreprise pendant des décennies se termine avec l'achèvement de la N1 en 1999. D'autres routes sont agendées, en particulier la route de contournement de Bulle, la H189, mais celle-ci se fait attendre et peine à démarrer. L'entreprise se développe alors au-delà de son rayon d'action habituel. Elle prospecte, avec succès, sur l'Arc lémanique en réalisant la troisième voie CFF entre Genève et Coppet. Suivront plusieurs lots importants du métro lausannois (M2).

Le secteur bois se développe aussi à Genève, en Valais et sur Vaud grâce à une utilisation accrue de ce matériau dans des ouvrages complexes et de grande taille. Dans le canton de Fribourg, la présence d'autres entreprises et la nature des constructions (villas

Serge Pasquier raconte:

« Dès 1989, j'ai travaillé sur de grands chantiers gérés en consortium. Le premier a été la Coop à Château-d'Œx, puis il y a eu Pérolles Centre, un grand chantier très technique, le pont de l'Arbogne, la tranchée couverte de Frasses, l'autoroute A1... Ces chantiers duraient souvent trois ou quatre ans. Je n'étais donc plus au bureau à Bulle, mais sur place, dans un bureau de chantier, où il fallait gérer le consortium. C'était très intéressant, techniquement mais aussi humainement et le cadre de travail était positif et stimulant.

Après des problèmes de santé, j'ai dû réorienter ma carrière. J'ai alors travaillé à Béton Centre, puis comme chef de secteur au sein de JPF Gravières, pour l'exploitation des graviers et les projets de dépôts de matériaux. J'ai apprécié ce secteur où l'on travaille la matière première et où l'on touche aussi à la géologie, à l'environnement et à la nature. Au-delà des chantiers et des projets, cinquante ans dans une entreprise représentent une véritable aventure humaine. J'ai eu l'opportunité de changer, d'évoluer, de découvrir plusieurs facettes du métier. Le domaine de la construction m'a toujours intéressé et je suis resté dans l'entreprise parce que je m'y plaisais vraiment. »

[Serge Pasquier, chef de secteur JPF Gravières retraité]

privées et immeubles d'habitation) limitent pour l'instant son développement. Cependant, du côté de la construction, Fribourg a aussi des projets importants, dans le domaine public : Université de Pérolles, CO du Gibloux, CO de La Tour-de-Trême, transformation de l'École professionnelle de Fribourg (halle des maçons), Centre culturel et sportif de la Glâne à Romont (le futur Epicentre) et dans le domaine privé : agrandissement d'UCB Farchim et des caves de Fromage Gruyère SA dans la zone industrielle de Planchy à Bulle, et nouveau centre commercial Coop de Bulle.

Si les éditoriaux du bulletin d'information se montrent plutôt prudents, voire parfois pessimistes quant aux perspectives, les années passent et les chantiers finalement s'ouvrent un peu partout. L'entreprise JPF

se développe alors de manière importante, en étoffant son organigramme de sociétés sœurs qui travaillent main dans la main, mais qui ont chacune leur propre développement.

Un nouveau directeur, dans la continuité familiale

Né en 1954, Jacques est le troisième des dix enfants de Marcelle et Roger Pasquier. Il passe son enfance et son adolescence au Pâquier, où était encore située l'entreprise. Plutôt studieux et bon élève, Jacques se rappelle avoir aussi été un gamin plein de vie et aimant s'amuser avec ses amies et amis. Le jeudi,

Laurent Pasquier, directeur JPF-Gravières

Dès mon enfance, j'ai très tôt été conscient que l'entreprise occupait une place importante au sein du village et que notre famille avait une position un peu particulière dans ce contexte.

Les premiers liens concrets avec l'entreprise passaient par des choses simples : récupérer des restes de bois à la menuiserie pour construire une cabane, visiter des chantiers avec mon papa ou travailler sur les chantiers pendant les vacances d'été. Tout cela faisait partie du quotidien. Par la suite, je n'étais pas spécialement attiré par le génie civil ou le béton. Ce qui m'intéressait davantage, c'étaient les constructions de modèles réduits de planeurs, fines et légères, ainsi que les mécaniques précises. J'ai donc suivi l'école des métiers, puis l'école d'ingénieurs

avec spécialisation mécanique.

Comme j'aimais beaucoup les inventions, j'ai travaillé comme ingénieur de développement, d'abord pour la fabrication de nouvelles machines d'emballage, puis au retour d'un séjour en Angleterre, dans une entreprise zougnoise qui m'a contacté pour participer au développement de machines destinées à la fabrication de puces électroniques, dans le domaine des semi-conducteurs.

Je suis alors entré dans le monde de l'extrêmement petit. Tout au long de ces années, je suis resté en contact étroit avec mes parents. Lors de mes retours en Gruyère, les discussions du vendredi soir avec mon père étaient souvent longues et approfondies. Il me tenait au courant de la situation de l'entreprise, m'expliquait les défis, les changements

en cours et les enjeux humains auxquels l'entreprise faisait face.

À la fin des années 1990, sentant une grande fatigue chez mon père, j'ai proposé à la famille de réfléchir à une manière de le soulager. C'est finalement avec Jacques que nous avons décidé de relever ce nouveau défi, bien sûr avec l'appui de l'ensemble des collaborateurs et des dirigeants. Ma vision de JPF n'a pas changé. C'est une entreprise extrêmement diversifiée, qui dispose d'un capital humain remarquable, avec des collaboratrices et des collaborateurs très engagés. Elle a la capacité d'écrire de nouvelles pages de l'histoire de la construction, ce qui me donne confiance pour l'avenir, tant pour l'entreprise que pour sa place dans le canton et en Suisse.

jour de congé, son grand-père Jean l'invitait, avec son frère Luc, chez lui, à Bulle, à la Villa des Roses, à la rue de Gruyères. Là, dans son garage, il avait préparé, pour les enfants, du ciment, du sable et des briques. Pendant les vacances, il les emmenait sur des chantiers qu'il allait visiter.

Après la 5^e année primaire, Jacques rejoint son frère Luc au Collège Saint-Charles de Romont où il est interne. Le souvenir qu'il garde de ces quatre années est marqué par la discipline d'un cadre rigoureux : un dortoir commun de soixante lits, des promenades

en rangs par deux, et une nourriture plutôt sommaire. Mais ce quotidien austère est aussi propice à la concentration et à l'étude. Inscrit en section latin-grec, Jacques découvre la poésie et le piano, et remporte même le prix de poésie du collège. En revanche, l'éloignement des copains du village lui pèse parfois.

Il poursuit ensuite ses études au Collège Saint-Michel de Fribourg, cette fois en tant qu'externe. Chaque jour, lui et son frère se rendent à Fribourg au volant d'une Chrysler laissée par leur père. L'ambiance



Falaise «Unter der Burg» – Jaun

Laurent Pasquier *se souvient:*

« Quand je suis arrivé chez JPF, l'une de mes tâches annexes a été de mettre de l'ordre dans ses différents sites. La drague qui avait été utilisée dans le lac de Morat entre 1995 et 1996 était stockée à Lessoc depuis plus de dix ans. L'entreprise ayant besoin de place et de liquidités, un tri s'imposait. Autour de l'installation, la nature avait repris ses droits, au point qu'une petite forêt s'y était formée. Il y avait aussi de nombreux tuyaux acquis à la fin du chantier du tunnel sous la Manche. Ceux-ci étaient utilisés pour acheminer le sable sur plusieurs kilomètres.

Un acheteur allemand s'est manifesté et, avec l'aide d'un ancien machiniste, nous avons pu comprendre à nouveau le fonctionnement de la drague. Une équipe de bûcherons est venue dégager le site, puis une délégation allemande a effectué une visite. L'intérêt s'est confirmé et, après avoir remis en ordre une partie des installations, la drague a finalement été vendue et expédiée en Croatie.

Le jour du transport a été épique. Réveillé à 4 h 30 par les pompiers de Bulle, j'ai appris qu'un chauffeur italien, perdu et bloqué par la neige, cherchait Lessoc. Plus de vingt camions de quarante tonnes sont arrivés dans la journée, sous près de quarante centimètres de neige. Malgré le bon travail de la voirie, un camion s'est perdu, endommageant la toiture de la fontaine de Lessoc, heureusement sans trop de dégâts.

Au final, tout s'est bien terminé : le soir, la vingtaine de camions étaient repartis, le site était propre, l'argent sur notre compte et la drague pouvait poursuivre sa vie dans le lit du Danube. »

(Laurent Pasquier, directeur JPF Gravières)

dans la voiture est joyeuse, car ils embarquent, en chemin, une cousine et quelques amies de Bulle, qu'ils déposent au Collège Sainte-Croix. Durant les vacances d'été, Jacques Pasquier travaille sur les chantiers, avec les charpentiers notamment. Quand vient le temps de choisir une orientation professionnelle, Jacques ne ressent aucune pression familiale, son père ne cherchant pas à l'orienter vers l'entreprise. Un test d'aptitudes révèle que l'architecture serait un domaine qui lui conviendrait. C'est ainsi qu'il entre à l'EPFL à Lausanne, pour y suivre une

formation en architecture, avec une année de stage pratique intégrée. Ce stage, il choisit de le faire loin de la Suisse, au Brésil. Un voisin du Pâquier, cadre chez Nestlé et installé à São Paulo, lui ouvre les portes d'un bureau d'architectes. Sur place, les tâches confiées aux stagiaires sont assez limitées, mais l'expérience humaine est riche. Il y apprend le portugais, découvre la vie brésilienne avec son épouse Lucienne – ils se sont mariés juste avant le départ – et profitent de cette année pour explorer le pays, ainsi que la Bolivie et le Pérou.

Son diplôme en poche, Jacques Pasquier s'installe à Bulle avec son épouse. Il travaille alors à temps partiel au Service des biens culturels du canton de Fribourg et dans un bureau d'architectes de Fribourg. Il s'engage également en politique, sous les couleurs du Parti démocrate chrétien, suivant ainsi l'exemple de son père. Il est élu au conseil communal de Bulle en 1982, poste qu'il occupera pendant deux législatures, jusqu'en 1991. Le temps consacré à sa famille est aussi précieux. Jacques et Lucienne Pasquier ont quatre fils, Baptiste, Léandre, Romain et Maxime.

En 1984, Jacques Pasquier ouvre son propre bureau à Bulle, avec François Glasson, avec qui il a étudié à l'EPFL. Leur première grande réalisation est la réalisation d'un quartier à Corminbœuf où ils mettent en pratique certaines notions que Jacques a mises en évidence dans son travail de diplôme, dont le titre était « L'architecture gruérienne et son évolution au fil des ans ». Le jeune bureau d'architectes travaille également sur divers projets immobiliers, dont celui du quartier des Granges à La Tour-de-Trême, confié par Roger Pasquier.

Pourtant, malgré ce lien avec l'entreprise familiale, Jacques n'envisage pas, à ce moment-là, d'y travailler. L'architecture le passionne, le métier d'entrepreneur beaucoup moins. À ses yeux, il impose de nombreuses contraintes, notamment dans sa dimension commerciale : négociations, repas d'affaires, réseaux politiques... autant d'aspects qui ne l'intéressent pas vraiment.

La reprise dans un contexte difficile

Mais au tournant des années 2000, la donne change. Le contexte économique évolue, les règles du jeu aussi, avec l'ouverture des marchés publics. Parallèlement, l'entreprise familiale traverse une période difficile. Dans les années 1990, des investissements importants dans l'achat de terrains, réalisés par l'entreprise et par son père à titre privé, ont entraîné un endettement significatif. Face à une conjoncture défavorable, les banques exigent une nouvelle orientation, de la stabilité et des perspectives d'avenir. À 74 ans, Roger Pasquier doit se résoudre à céder ses actions. C'est dans ce contexte tendu qu'ont lieu des discussions en famille pour la reprise de l'entreprise. Trois des quatre frères y travaillent : Luc, Serge et Jean-Baptiste. L'entente est bonne au sein de la fratrie, cependant, finalement, seuls Jacques et Laurent se sentent prêts à prendre la tête du groupe fragilisé. Cela demande un engagement financier important. Tous deux acceptent le risque et obtiennent le soutien décisif de la Banque Cantonale de Fribourg, et en particulier d'Albert Michel, son directeur. Celui-ci résume l'enjeu avec des mots simples, mais forts : « Nous n'allons pas laisser tomber JPF ! »

La transition n'est pas simple. L'entreprise est en difficulté, et rien n'est acquis. Mais cette reprise familiale devient l'occasion d'un nouveau départ.

Celui-ci n'aurait pas été possible sans l'engagement des cadres, leur attachement à l'entreprise et leur confiance. Le nouveau directeur peut aussi bénéficier de l'appui du Conseil d'administration.

Grâce à Michel Ducrest, directeur charismatique, l'entreprise est restructurée, en concentrant notamment la logistique au Pâquier. Des mesures très strictes permettent de repartir sur des bases qui se solidifieront au fil des années.

En 2001, Jacques et Laurent rejoignent ainsi le groupe pour en prendre la présidence et la vice-présidence, succédant à Roger et Jean-Marie Pasquier. En 2005, au moment du départ à la retraite de Michel Ducrest, ils rejoignent l'exécutif de l'entreprise, Jacques au poste de directeur général et Laurent au poste de responsable des services généraux.

Une culture d'entreprise

Pour le directeur actuel, il est important, dans la conduite d'une telle entreprise, de posséder assez d'énergie et de créativité pour donner toujours les impulsions nécessaires. Puis de manier habilement le gouvernail, pour permettre au navire de maintenir le cap, et d'éviter les dérives.

Cependant, c'est aussi toute une équipe qui travaille ensemble. JPF se présente comme une entreprise «familiale». Mais comment préserver cette identité avec 1300 collaboratrices et collaborateurs ? Depuis son lancement en 2001, le bulletin d'information

JPF-Infos joue un rôle clé non seulement dans la communication interne, mais aussi dans le renforcement de la culture d'entreprise.

Les rétrospectives de *JPF-Infos* mettent systématiquement en lumière les femmes et les hommes qui font vivre le groupe. La rubrique dédiée au personnel annonce les nouvelles arrivées, l'obtention de diplômes, les naissances, les départs à la retraite et les décès, contribuant ainsi à entretenir un esprit de communauté au sein de l'entreprise. Des fêtes sont organisées pour marquer le départ à la retraite des collaboratrices et collaborateurs de JPF, ainsi que pour célébrer les jubilaires. À partir de l'été 2021, la reconnaissance des jubilaires s'élargit : un moment convivial leur est désormais proposé dès 10 ans d'ancienneté, puis à 20, 30 et 40 ans d'engagement au sein de l'entreprise. Cette évolution, directement liée à l'impact de la pandémie de 2020 sur les relations humaines, vise à remercier les employés pour leur engagement.

Le bulletin d'information met également à l'honneur les «heureux parents», selon la formule consacrée. Avec la croissance de JPF, les naissances se multiplient chez les membres du personnel : entre 2002 et 2026, elles totalisent plus d'un demi-millier de bébés dont la venue au monde est annoncée dans le bulletin d'informations.

Pour renforcer les liens entre ses collaborateurs et cultiver un sentiment d'appartenance, la Direction de JPF mise sur le sport. La rubrique sportive du bulletin

d'information met en avant les résultats et les participations à différentes manifestations sportives, telles que la Course de l'Escalade à Genève, la Patrouille des Glaciers, la Corrida bulloise ou la cyclosportive la Pascal Richard. Organisé pour la première fois en 1966, le tournoi de football inter-usines devient également un rendez-vous incontournable. Des équipes aux couleurs JPF ont également pris part à d'autres compétitions inter-entreprises, comme le tournoi inter-usine de tir ou le Trophée des entreprises, organisé aux Paccots entre 2012 et 2016.

La Direction a le souci d'associer les familles des collaborateurs. Elle organise pendant une vingtaine d'années la fête de la Saint-Nicolas, qui connaît un joli succès. Elle a lieu, dès 2006, à Espace Gruyère, accueillant plus de 600 participants.

En mars 2020, comme partout ailleurs, toutes les activités récréatives sont mises à l'arrêt en raison de la pandémie : plus d'apéros de fin d'année, plus de fête de la Saint-Nicolas, plus de rencontres sportives. Après deux ans sans événements festifs, une nouvelle formule est testée en 2022 : une *summer party* réunissant les collaborateurs et leurs familles. La première édition, organisée à Farvagny, rassemble 680 participants. Elle a lieu depuis lors chaque année. L'entreprise JPF s'engage également en faveur de la culture et du sport, notamment à travers diverses actions de sponsoring, afin de soutenir des projets utiles à la collectivité. Dans le domaine du chant et de la musique, on peut citer les soutiens au Corps de

musique de la Ville de Bulle, à l'Albergine du Pâquier, au Chœur de May, aux fêtes du giron des musiques ainsi qu'aux Schubertiades de Fribourg en 2022. Un autre moment mémorable, soutenu par JPF, fut la création du *Requiem* de Mozart par le Chœur des XVI à la salle de Montbenon à Lausanne. Du côté du sport, JPF apporte son appui aux clubs de football et d'athlétisme de la région ainsi qu'au HC Fribourg-Gottéron. Des athlètes locaux bénéficient aussi d'un soutien individuel, notamment Marianne Fatton, double médaillée olympique 2026 en ski-alpinisme, Vincent Gendre, champion suisse du 400 m en salle, et Antonin Savary, fondeur de catégorie élite. Les sociétés de jeunesse fribourgeoises reçoivent également un soutien régulier.

En 2025, le sondage transmis à plus de 400 collaborateurs a révélé un taux de 80 % en matière d'appartenance, d'identification à l'entreprise et de satisfaction des besoins, un résultat qui constitue une belle reconnaissance des efforts engagés ces dernières années dans ce domaine.



Galerie hydroélectrique – Lavey

Un groupe en perpétuel mouvement



Passage inférieur – gare de Guin

- ▶ Des associations déjà dans le passé
- ▶ Acquisitions et fusions
- ▶ Développement des différentes entités de JPF
- ▶ La route et le rail



En 2026, le Groupe JPF est formé de différentes sociétés complémentaires et d'importances diverses. JPF Holding gère 32 sociétés regroupées dans les entités suivantes : JPF Construction, JPF-Ducret, JPF Gravières, JPF Entreprise Générale et JPF Immobilier. Ce développement important a pour buts polyvalence et qualité des services. Le groupe peut ainsi prendre en charge des projets significatifs, allant de la démolition au bâti, en passant par les matériaux. Il peut travailler en entreprise générale, mais aussi faire de petits travaux plus pointus.

L'administration générale se situe à Bulle, mais des succursales se trouvent disséminées dans toute la Suisse romande : Genève, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Orges, Saint-Ursanne, Collombey, Martigny, Aigle, Le Pâquier, Château-d'Œx, Châtel-Saint-Denis, Vuadens, Tavel et Granges-Paccot.

Des associations déjà dans le passé

La création de sociétés sœurs s'était déjà faite dans le passé. La plus ancienne est celle créée par Jean Pasquier en 1949, Jean Pasquier et C^{ie}, en association avec Beat Camenzind. Cette société, spécialisée dans l'asphaltage des routes, disparaît en 1955 lorsque Roger et Jean-Marie sont associés à leur père. En 1959, un cap est franchi avec l'association de JPF

avec l'entreprise Fanel à Lausanne, qui permet surtout un développement dans le canton de Vaud. Roger Pasquier s'associe à Robert Fanel pour créer une entité qui prend le nom de Fanel & Pasquier SA, dont le siège est à l'avenue de la Gare 45, à Lausanne. Son but est l'exécution de travaux publics et privés concernant le génie civil, les routes avec revêtements et les bâtiments. L'année suivante, les deux associés ouvrent déjà une succursale à Vevey, puis plus tard à Château-d'Œx. Au décès de Robert Fanel en 1984, la société continue sous la même raison sociale jusqu'en 1989, quand elle prend le nouveau nom de Jean Pasquier & Fils Lausanne SA. Cette année-là est créée également Jean Pasquier & Fils Château-d'Œx SA, qui sera dissoute en 1998 pour rejoindre JPF Construction SA.

En 1982, Roger Pasquier crée une nouvelle société : Télérégion SA dont le but est l'acquisition, la construction et l'exploitation d'un réseau d'antennes collectives de télévisions et radio. Ses deux associés, Max Moratti et Edgar Styger, viennent de Rougemont et de Montreux, ce qui montre le rayon d'action que prévoit cette société.

En 1989 est fondée la société Immobilier Jean Pasquier & Fils SA, dont le but est l'exploitation d'un bureau de gérances et de promotion immobilière. Jacques Pasquier y entre en 1997 comme administrateur.

La grande réorganisation de l'entreprise a lieu après la crise des années 1990, qui a fortement fragilisé l'entreprise qui passe de 850 collaborateurs à 450. En premier

lieu, une holding est créée en 1991, qui regroupe trois sociétés anonymes : JPF Construction SA, JPF Gravières et Immeubles SA et JPF Financière SA.

Acquisitions et fusions

Les années qui suivent voient une consolidation de l'entreprise. Elle retrouve une dynamique de croissance et, à partir des années 2010, le Groupe JPF met l'accent sur le développement de nouveaux secteurs, notamment par l'intégration d'entreprises via des fusions ou des acquisitions.

L'un des tournants majeurs est la fusion, en 2012, de JPF Charpente SA avec Ducret-Orges SA, donnant naissance à JPF-Ducret SA. Cette nouvelle entité regroupe alors 70 collaborateurs : 40 issus de JPF Charpente SA et 30 de Ducret-Orges SA. Elle marque un renforcement important du secteur bois. Ces sociétés emploient aujourd'hui 300 collaborateurs.

En 2015, JPF poursuit son expansion avec l'acquisition du Groupe Michel et fils SA et d'AD Technique, spécialistes de la démolition et du désamiantage. Ces deux sociétés sœurs, basées à Aigle, emploient une soixantaine de personnes qui rejoignent ainsi JPF. Cette acquisition comble un maillon essentiel en proposant une solution qui inclut démolition et traitement de matériaux. C'est un vieux routinier de JPF, Pascal Biemann, engagé en 1982, qui en prend la direction. Comme il l'explique dans *JPF-Infos* (n° 43, été 2023), il a pour mission d'implémenter les processus et

standards JPF au sein de ces deux entreprises, ce qui n'est pas une mince affaire. Très vite, l'entreprise se positionne comme un acteur important du secteur. Elle est actuellement sous la conduite de Nicolas Chablais. Avec l'introduction de la LAT, la densification urbaine pousse en effet à la démolition et à la reconstruction, ainsi qu'à la rénovation. La même année, JPF intègre également Renoantic SA, spécialiste des résines époxy, permettant ainsi de développer le secteur de la rénovation.

L'expansion se poursuit en 2019 avec la reprise des entreprises sœurs Surchat Construction SA et A. Surchat & Fils SA, basées à Châtel-Saint-Denis. Cette acquisition renforce la présence de JPF en Veveyse. Tandis que les activités de génie civil restent sur place, les prestations de démolition et de traitement des matériaux, développées par Surchat, sont transférées à Aigle et intégrées à Michel Démolition. La même année, JPF Gravières SA reprend la gestion de la carrière des Etroits à Sainte-Croix, en collaboration avec l'entreprise Francioli SA.

En 2021, JPF-Ducret se tourne vers le Jura en intégrant Batipro, une entreprise spécialisée dans le secteur bois. L'année suivante, en 2022, le groupe accueille Roger Rime SA, entreprise spécialisée dans le béton et le gravier. Fondée à Charmey en 1945 par Roger Rime, elle était dirigée par son fils Bertrand, qui, proche de la retraite, a choisi JPF comme repreneur naturel. Tout en intégrant le groupe, la société conserve son nom.

Jean-Yves Progin, directeur Entreprise générale

Mon parcours est assez emblématique. Mon père travaillait déjà chez JPF comme responsable des finances, j'ai donc grandi avec l'entreprise. J'ai suivi une voie plus technique en faisant un apprentissage de dessinateur en bâtiment au bureau Pasquier-Glasson, avec Jacques Pasquier comme patron. J'ai rejoint JPF en 1997, à Fribourg, puis je me suis formé comme conducteur de travaux, complétant mon parcours

dans différents secteurs de l'entreprise, dans le génie civil à mes débuts, puis un court passage aux travaux spéciaux, suivi d'une expérience au béton armé et au département calcul, ainsi que sur plusieurs ouvrages d'art. Après toutes ces expériences enrichissantes, j'ai repris la direction en 2012 du département Béton armé & maçonnerie, avant d'être nommé directeur de JPF Entreprise générale en 2023.

Ce qui me frappe le plus depuis mes débuts chez JPF, c'est l'accélération permanente. Tout va toujours plus vite : des chantiers réalisés autrefois en quatre ans se font aujourd'hui en deux. L'informatique, censée simplifier, a aussi complexifié les tâches. Avec la multiplication des outils numériques et l'IA, je m'interroge sur la voie à suivre pour rester centré sur notre mission : construire pour les générations futures.

Face à l'ampleur des données techniques et administratives à maîtriser, les petites entreprises peinent à survivre et JPF apparaît dans certains cas comme une solution. En 2022, JPF réengage le personnel de Conus Constructions SA, fondée en 1953 et spécialisée dans la maçonnerie et la rénovation, qui cesse ses activités. Elle acquiert également Bernard Torrent SA, créée en 1987 et active dans le Chablais. Cette dernière, experte en maçonnerie, béton armé, désamiantage et murs en pierres naturelles ou sèches, est intégrée à Michel Démolition et Michel Assainissement en raison de sa proximité géographique et sectorielle. En 2024, l'expansion se poursuit avec l'intégration de l'entreprise Mauroux, fondée à Bulle en 1988 par René Cudré-Mauroux. Spécialisée dans les travaux de forage, sciage, fraisage, éclatage et croquage du béton, elle opère dans toute la Suisse romande et maîtrise également le sciage de pierres naturelles, le revêtement bitumineux, ainsi que la démolition et

le carottage minier. Une vingtaine de collaborateurs rejoignent ainsi le Groupe JPF, tout comme Eric Cottet, son directeur. Yan Sciboz lui succède à la fin 2026.

Développement des différentes entités de JPF

Si les acquisitions et les fusions sont importantes, à l'intérieur même de la société, de nouvelles entités apparaissent. 2017 voit la création de JPF Entreprise Générale SA. Avant cela, les travaux en entreprise générale, peu nombreux, étaient confiés en sous-traitance à des bureaux d'architecte. Cette nouvelle entité est d'abord dirigée directement par Jacques Pasquier, architecte de formation, qui retrouve là son domaine de prédilection. Elle permet aussi de faire travailler en priorité les sociétés du Groupe JPF et de s'intéresser à des marchés sur lesquels

seules les entreprises générales ont accès. Ils sont en effet de plus en plus nombreux et l'équipe de JPF Entreprise générale s'étoffe alors pour arriver à une vingtaine de personnes, sous la direction, dès 2022, de Jean-Yves Progin.

Travailler en entreprise générale, c'est livrer des bâtiments clés en main. L'un des grands atouts du Groupe JPF réside dans sa capacité à sous-traiter une part importante de ses travaux – environ 40 à 50 % – aux sociétés du groupe, qu'il s'agisse de démolition, de maçonnerie, de terrassement, de travaux spéciaux ou de charpente. Pour la réalisation des ouvrages, JPF s'appuie donc largement sur ses propres compétences internes. Concrètement, les projets sont planifiés avec des groupements de mandataires et réalisés sous forme de direction de travaux, tandis que l'exécution est confiée à des artisans et à des entreprises partenaires, en priorité au sein du groupe.

L'objectif de l'entreprise générale est double. D'une part, répondre aux appels d'offres en entreprise totale et assurer un volume de travail régulier aux sociétés du groupe. D'autre part, valoriser les terrains acquis par JPF. Lorsqu'une marge se dégage, le groupe la réinvestit dans son outil de travail, mais aussi dans le foncier, afin de constituer une réserve de projets pour l'avenir.

Idéalement, cette organisation permet aussi de soutenir l'activité des sociétés du groupe durant l'hiver, une période traditionnellement plus calme. Même

si la construction est aujourd'hui moins saisonnière qu'autrefois, il reste plus difficile de trouver des chantiers en hiver qu'en été. Lorsque les projets peuvent démarrer à l'automne et que le gros œuvre se poursuit durant l'hiver, c'est un réel avantage, même si cet équilibre n'est pas toujours facile à atteindre.

JPF Immobilier SA se développe également en parallèle. Le but est de maîtriser le cycle de construction dans sa globalité tout en mandatant en priorité les entreprises du groupe pour la réalisation de ses projets. En 2015, Léandre Pasquier, titulaire d'un master en sciences économiques, rejoint la société pour en devenir le responsable. La société Bullehôtel SA est aussi créée en 2008, en partenariat avec Sophie Rouvenaz, qui dirige et exploite l'Hôtel Ibis, voisin direct de JPF à Bulle.

Une autre société se développe dans le cadre de JPF : créée en 1989, AGEBAT (Assainissements, Génie civil et Bâtiment) s'est spécialisée dans des travaux qui demandent équilibre et agilité. Son premier chantier important est l'assainissement du pont de Corbières en 1993. Le travail des spécialistes s'apparente parfois à des travailleurs de l'extrême. Lorsqu'un chantier prend des allures d'escalade, un guide de montagne est même appelé en renfort pour assurer la sécurité. En 2003, ce sont deux grands noms de l'alpinisme, Erhard Loretan et Jean Troillet, qui conseillent les ouvriers lors de la pose de filets en falaise dans les gorges du Pissot, sur la route du col des Mosses. Ce projet d'envergure ouvre la voie à d'autres travaux,

jusqu'à Genève, où AGEBAT sécurise les falaises de Saint-Jean et du bois de la Bâtie.

La société AGEBAT prend de l'ampleur sous la direction de Raymond Mivroz et se déploie dans toute la Suisse romande. De 6 à 8 collaborateurs à ses débuts, elle en compte déjà 18 en 2008, et se spécialise encore avec l'acquisition de machines performantes. Très active sur les infrastructures routières et ferroviaires, elle travaille aussi pour l'hydroélectrique, principalement sur des barrages, tant sur Fribourg pour le Groupe E (Maigrauge), qu'en Valais (Emosson, Les Toules) ou sur Vaud (L'Hongrin).

En 2021, AGEBAT change de nom et devient, avec ses 35 collaborateurs, JPF Travaux Spéciaux SA. Aujourd'hui, sous la conduite de Chris Gabriel, elle propose une large palette de travaux spéciaux, tels que béton projeté, sablage, parois clouées, ancrages, micropieux, assainissement de béton, consolidation de terrains et sécurisation de falaise.

La route et le rail

L'entreprise JPF connaît un essor important dans les années 1970 grâce à la construction de l'autoroute, un secteur qui joue un rôle clé dans son développement. En parallèle, elle se spécialise depuis longtemps dans les travaux ferroviaires, faisant des infrastructures de transport un axe majeur de son activité. L'ouverture de chantiers d'envergure confirme ainsi sa position d'acteur incontournable de la mobilité.

Luc Pasquier *se souvient:*

« Les traversées de Neirivue, de Broc, la plate-forme du restoroute, ainsi que ses stations-services – chantiers très intéressants – m'occupent mes premières années dans l'entreprise, de même que le redimensionnement du bâtiment de la charpente au Pâquier, ainsi que la réalisation du Collège du Sud, en collaboration avec le chef de chantier Raymond Mivroz. Pour la route du col du Jaun, nous avons demandé la collaboration d'Erhard Loretan, car il s'agissait d'escalader des rochers instables, dans le but ultérieur de les faire descendre. À ce même col, Loretan forme les gens de l'entreprise qui doivent fixer des treillis contre les parois rocheuses. Il supervise la sécurité, à savoir comment s'encorder, et travaille avec l'équipe. »

(Luc Pasquier, directeur JPF Gravières retraité)

Après l'achèvement de l'autoroute A12, d'autres tronçons poursuivent leur expansion, notamment l'A9 en direction du Valais et l'A1 traversant la Broye fribourgeoise et vaudoise. La rénovation des ouvrages d'art et du revêtement autoroutier constitue également une part importante des travaux. Certains chantiers d'envergure nécessitent des collaborations en consortium, à l'image du renouvellement du revêtement de l'A1 entre Löwenberg et Gurbrü (Berne) en 2008. Entre 2004 et 2009, le « chantier du siècle » à Bulle – la construction de la H189 – mobilise plusieurs équipes de JPF. Cette route bidirectionnelle de 5 kilomètres



Voie TPF Vaulruz – La Verrerie

de long, reliant la sortie d'autoroute de Bulle jusqu'à l'accrochage sud à la croisée La Tour-de-Trême-Broc, est attendue depuis 1961, date à laquelle la première

demande a été faite par les autorités bulloises pour une route de contournement. Les 16 lots sont répartis entre différentes entreprises soumissionnaires et attribués

en consortium. JPF, en partenariat avec Frutiger SA, se charge notamment des tranchées couvertes de Montcalia et de Planchy, ainsi que du tunnel TPF.

JPF est également active dans l'aménagement des routes alpestres et des chemins d'amélioration foncière (AF). En 2007, elle acquiert une nouvelle

finisseuse équipée d'un coffrage vibrant et de huit aiguilles vibrantes, permettant la construction de routes en béton, principalement destinées aux zones agricoles et viticoles. Quant aux routes alpestres, elles imposent des défis logistiques particuliers. Par exemple, en 2015, la commune de Rossinière et le syndicat Corjon-Cottard lancent d'importants travaux d'accès aux chalets d'alpage et de réfection des réseaux d'eau potable. Ce chantier, situé entre 1300 et 1600 mètres d'altitude, doit se dérouler exclusivement en été et requiert une prise en compte rigoureuse des risques liés à l'environnement montagnard.

Du côté du rail, son développement en fait un secteur clé pour JPF, en particulier depuis les années 2000, sous l'impulsion des préoccupations environnementales qui en font un mode de transport à privilégier. Les premiers grands chantiers ferroviaires de JPF débutent à la fin des années 1990. L'agrandissement des tunnels CFF de Cornallaz et de Grandvaux, puis la réalisation de la troisième voie entre Coppet et Genève marquent l'entrée de l'entreprise dans le monde du rail, un domaine qu'elle ne quittera plus.

Rapidement, les projets se multiplient et concernent l'ensemble des infrastructures ferroviaires : gares, tunnels, ponts. Cette dynamique s'inscrit dans un contexte favorable : malgré la récession de ces années 1990, marquées par un net ralentissement de la construction, le secteur ferroviaire est en plein développement et permet l'ouverture de chantiers

bienvenus. L'acceptation en votation populaire, en 1987, du programme Rail 2000 a donné une impulsion décisive. Pensé pour moderniser le réseau ferroviaire suisse et améliorer la qualité de l'offre, ce vaste projet bénéficie d'un engagement financier massif de la Confédération, à hauteur de 5,4 milliards de francs. JPF parvient à s'inscrire dans cette nouvelle phase de développement et profite de ces investissements pour renforcer et développer durablement ses compétences dans le domaine ferroviaire.

L'essor constant du transport ferroviaire impose l'assainissement de nombreux tronçons, mobilisant ainsi les équipes spécialisées de JPF à travers toute la Suisse romande. L'entreprise a participé à de nombreux projets : assainissement de la ligne ferroviaire du pied du Jura (2009) et de la ligne Aigle-Le Sépey (2011), rénovation de la gare CFF de Malley (2011), travaux sur la ligne du LEB, surnommée La Brouette (2016), modernisation de la ligne du MOB (2018), réfection des infrastructures ferroviaires entre Lausanne et Puidoux (2018) et sur la ligne Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix (2019), ainsi qu'une nouvelle intervention sur le MOB en 2021.

Certains de ces travaux doivent être réalisés dans des délais extrêmement courts, souvent de nuit ou le week-end. Ces interventions, appelées « Opérations coup de poing », nécessitent une planification rigoureuse et une logistique parfaitement rodée. Par exemple, lors des travaux sur la ligne ferroviaire traversant la plaine de l'Orbe, réalisés en consortium,

Philippe Remy, directeur JPF Construction

Une des grandes évolutions de notre métier, c'est la complexité croissante des chantiers. Nous avons toujours travaillé sur des ouvrages complexes – comme les premiers chantiers importants pour les CFF qu'ont été les tunnels de Grandvaux-Cornallaz en 1997 – mais aujourd'hui, ce n'est plus l'exception, c'est la norme. Avant, on avait un ou deux grands chantiers en parallèle. Aujourd'hui, on en gère plusieurs en même temps : la gare

de Lausanne, celle de Bulle, Rolex, et bien d'autres. Forcément, ça exige une organisation beaucoup plus solide, notamment pour la gestion de la main-d'œuvre et des ressources. Les techniques ont aussi énormément évolué. Elles sont devenues très pointues, avec un objectif clair : limiter au maximum les contraintes pour les usagers et réduire la durée des chantiers. Aujourd'hui, on peut construire un pont complet à côté,

puis le déplacer en un week-end, ce qui était impensable avant. Avec 700 personnes employées dans JPF Construction, le facteur humain est également un défi majeur : il est difficile de recruter du personnel qualifié. Nous devons donc développer les compétences en interne et anticiper les départs à la retraite pour maintenir notre savoir-faire.

seuls trois week-ends, laissant à chaque fois une fenêtre de 30 heures, étaient disponibles, du vendredi soir à 22 h au dimanche matin à 4 h, pour mener à bien les travaux (JPF-Infos, n° 23, été 2013).

En 2015, JPF renforce son expertise ferroviaire en développant une formation interne dédiée aux travaux sur les voies ferrées. Jusque-là, ces tâches spécifiques devaient être sous-traitées à des entreprises spécialisées. Grâce à ces nouvelles compétences, JPF peut désormais répondre directement aux appels d'offres et se positionner plus solidement sur un marché en pleine expansion. Christophe Godel, chef du secteur Vaud, a grandement participé au développement et à la réalisation de ces chantiers stratégiques, notamment dans le domaine de l'entretien du réseau d'infrastructures.

L'entreprise franchit une nouvelle étape en 2018 avec la création de JPF Rail, une entité dédiée aux travaux spécifiques liés à la pose de voies ferrées. Ses activités

sont ensuite englobées dans JPF Construction. Elle investit également dans des équipements spécialisés, notamment une pelle « rail-route », conçue pour intervenir directement sur les voies.

L'un des principaux défis des chantiers d'infrastructures routières et ferroviaires consiste à trouver un équilibre entre des exigences multiples et parfois contradictoires. Les maîtres d'ouvrage demandent des interventions toujours plus discrètes, afin de limiter les nuisances et les contraintes pour les usagers, tandis que les riverains supportent de moins en moins les désagréments liés aux travaux. Cette évolution se traduit concrètement par une multiplication des interventions de nuit et le week-end, autrefois exceptionnelles. C'est donc aussi un défi humain par rapport aux collaborateurs qui doivent travailler en dehors des heures habituelles que doit relever JPF. En 2025, le travail sur les chantiers s'est fait durant 200 nuits et 40 week-ends.

Le bois et le gravier

- ▶ Le bois : un secteur en plein essor
- ▶ Le gravier, une ressource indispensable



Deux secteurs méritent une attention particulière : le bois et le gravier. Le bois d'abord, matière première à l'origine de l'aventure JPF puisque Jean Pasquier reprend la scierie familiale fondée par son père Sylvestre. Quant aux gravières, elles représentent un des atouts stratégiques de JPF depuis les débuts de la construction de l'autoroute en terre fribourgeoise. Ces deux domaines ont une actualité forte. Le bois connaît un regain d'intérêt en tant que matériau noble et renouvelable, au cœur des préoccupations environnementales depuis plus d'une vingtaine d'années. À l'inverse, le gravier, ressource non renouvelable, nécessite une recherche constante de nouveaux gisements pour éviter les risques de pénurie et suscite des controverses quant à son exploitation.

Le bois : un secteur en plein essor

Au début des années 1990, le secteur bois, domaine historique de JPF, connaît un nouvel essor sous l'impulsion de Jean-Marie Pasquier (fils de Jean) et de Jean-Claude Pompini. Celui-ci est engagé en 1978 en qualité d'architecte spécialisé dans le secteur charpente, qui comptait alors quatre charpentiers et cinq à six menuisiers. Quand il quitte la Direction en 2012, une trentaine de personnes y travaillent. Le développement est donc significatif. Dès 1982, la Direction de JPF décide d'investir dans de nouveaux ateliers sur le site du Pâquier. Le secteur menuiserie est définitivement abandonné. En revanche, l'acquisition de



Jean-Claude Pompini

se souvient:

« La patinoire du Centre sportif de Verbier occupe une place à part dans mon parcours professionnel, d'une part parce que ce fut notre premier grand chantier d'envergure, et d'autre part parce que nous avons eu l'occasion de collaborer avec Julius Natterer, titulaire de la Chaire de construction en bois à l'EPFL. Il avait entendu dire que Verbier souhaitait construire un Centre sportif avec patinoire, le tout en métal. L'homme brillant qu'il était a pris une semaine de vacances à Verbier, pour convaincre les autorités de la commune des atouts d'une construction en bois, ce qu'il a réussi à faire. C'est donc par lui que nous avons été amenés à concourir pour ce projet. Nous avons eu le deuxième prix, et avons obtenu l'adjudication des travaux – la réalisation se faisant en collaboration avec l'EPFL, car les défis techniques étaient importants. Les ouvriers ont été logés sur place le temps de la construction, et je m'y rendais pour les séances de chantier. La patinoire du Centre sportif de Verbier a été une très belle vitrine pour JPF, et nous a d'ailleurs ouvert des portes pour d'autres constructions dans la station. »

(Jean-Claude Pompini, directeur JPF Charpente retraité)



nouvelles machines de taillage dynamise le secteur charpente, permettant à l'entreprise, entre autres, de proposer des bâtiments de plus en plus complexes. Dès lors, elle remporte les adjudications de grands

chantiers, comme les patinoires de Verbier et de Champéry, les casernes de La Lécherette et de Payerne, le CO de Farvagny, le pont routier de Saint-Ursanne...

À partir des années 2000, les préoccupations écologiques favorisent l'essor du bois. JPF renforce alors ce secteur en développant des solutions mixtes associant bois et béton. Les constructions de grande envergure adoptent de plus en plus ce matériau. Un exemple marquant est l'école de la Seymaz à Carouge, dont JPF est l'un des constructeurs : achevée en 2007, elle devient alors le plus grand bâtiment en bois de Suisse. Les éléments de la structure sont préfabriqués et préassemblés en atelier avant d'être transportés et montés sur site.

Pour accompagner cette croissance, le bâtiment dédié à la charpente au Pâquier est entièrement rénové et reconstruit en 2008. Une nouvelle halle industrielle y est aménagée pour abriter l'atelier de charpente et le dépôt du petit matériel, tandis qu'un bâtiment administratif adjacent accueille des bureaux et la logistique.

Un tournant décisif intervient avec la fusion, en 2012, de JPF Charpente SA et de Ducret-Orges SA. Fondée en 1984 par Jean-Louis Ducret, cette entreprise vaudoise s'est spécialisée dans la fabrication d'éléments en bois lamellé-collé et a participé, en collaboration avec l'École d'ingénieurs d'Yverdon, au développement du système breveté Ferwood en 1993. Ce système facilite la réalisation d'assemblages

Jean-Claude Pompini se souvient:

« Pour le Paléo Festival, nous avons réalisé – sur une conception de Jacques Pasquier – une terrasse VIP de quarante-cinq mètres de long sur trois étages, entièrement démontable à la fin du festival, et remontée chaque année par nos soins. Pour l'inaugurer la première année – et remercier par la même occasion nos partenaires dans ce projet – JPF a loué une loge pour un spectacle à Paléo, et c'est Léandre, l'un des fils de Jacques Pasquier, qui a tenu le bar !... Nous avons également réalisé Espace Gruyère à Bulle, qui a nécessité les plus longues structures bois que j'ai dû concevoir : quarante-cinq mètres de long sur deux mètres de haut. C'est l'entreprise Ducret-Orges SA à Orges (VD) qui les a construites, une entreprise qui entrera dans le giron du Groupe JPF en 2013. »

[Jean-Claude Pompini, directeur JPF Charpente retraité]

Jean-Marc Ducret, directeur JPF-Ducret

La fusion avec JPF-Ducret est née d'une réflexion stratégique. Ducret-Orges fonctionnait bien, mais pour grandir et élargir notre marché, il fallait aller plus loin. Avec Jacques Pasquier, nous avons d'abord envisagé un partenariat, puis assez vite une fusion. C'est ainsi qu'est né JPF-Ducret.

Lors de la fusion, en 2012, nous étions une soixantaine. Aujourd'hui,

nous sommes environ 350. Ce n'était pas un objectif fixé à l'avance. Cette évolution résulte d'une conjonction de facteurs : l'intégration au Groupe JPF, ouvrant l'accès à un nombre croissant de mandats, et surtout la croissance très rapide du marché de la construction bois multi-étages et des planchers bois-béton, domaines dans lesquels la technique brevetée Ferwood s'est révélée

particulièrement pertinente. Entre 2012 et 2015, tout s'accélère : le développement durable, les nouvelles normes incendie, les débats sur le CO₂, et un intérêt grandissant pour les circuits courts et les matériaux locaux. Nous utilisons aujourd'hui à plus de 90 % du bois suisse, notamment en collaboration avec des scieries régionales, ce qui fait sens pour beaucoup de clients.

rigides, semi-rigides ou articulés, ouvrant la voie à la construction de bâtiments toujours plus imposants. Avant même leur fusion, JPF Charpente et Ducret-Orges avaient déjà collaboré sur des projets d'envergure, comme Espace Gruyère à Bulle.

Cette fusion permet d'intégrer l'ensemble du processus de production, de la conception du projet à la pose des structures en bois, en passant par la fabrication de tous les éléments de construction : collage, structures, planchers mixtes et façades. La nouvelle entité, JPF-Ducret SA, regroupe alors 70 collaborateurs, issus des deux entreprises (40 de JPF Charpente SA et 30 de Ducret-Orges SA). Jean-Marc Ducret en devient le directeur.

Le secteur bois se renforce encore en 2015 avec l'acquisition de Renoantic SA, spécialiste des résines époxy. Cette intégration permet de développer le domaine de la rénovation : le système de Renoantic SA offre en effet la possibilité de conserver et de renforcer les charpentes et les structures existantes. En

raison de l'espace limité à La Tour-de-Peilz où il était historiquement situé, le site de production est transféré au Pâquier en 2016. Renoantic SA y développe également un nouveau produit, le StoneForce, une résine époxy conçue pour le scellement d'éléments métalliques dans le béton.

En 2021, JPF poursuit son expansion en intégrant Batipro, une entreprise jurassienne spécialisée dans la construction en bois. Basée à Saint-Ursanne et créée par deux entrepreneurs de la région, Francis Jeannerat et Yves Tendon, Batipro collaborait déjà avec JPF-Ducret, notamment sur les structures en bois lamellé-collé. Cette intégration permet d'élargir encore les synergies et d'accompagner le développement du secteur bois.

Parmi les nombreuses réalisations de JPF-Ducret, certaines se distinguent particulièrement : l'Arbre de Vie de l'Exposition universelle de Milan 2015, une structure torsadée en bois de 37 mètres de hauteur, emblème de l'événement ; la participation

au NeighborHub, projet innovant du Swiss Living Challenge [2017]; la Maison de l'environnement à Lausanne [2021], premier bâtiment administratif de Suisse construit en bois local et en pisé; ou encore la coopérative d'habitants Écopolis, dans le nouveau quartier des Plaines-du-Loup à Lausanne [2022]; le Smart living lab sur le site de Bluefactory à Fribourg, un centre de recherche dédié au bâti qui réunit l'EPFL, la Haute École d'ingénierie et d'architecture et l'Université de Fribourg [2026]; la tour Malley Phare et la tour Tilia [2026] qui, à elles seules, démontrent la hauteur et l'ampleur des possibilités de construction en bois; le Gymnase du Chablais à Aigle [2026] et celui d'Échallens [2026] des projets intéressants, notamment parce qu'ils sont réalisés avec du bois provenant des forêts appartenant au canton de Vaud, offrant ainsi un bel exemple de circuit court.

JPF-Ducret développe également toute une réflexion sur des bâtiments modulaires 2D et 3D. Leur construction peut se faire en atelier, ce qui amène à un degré de finition élevé. Comme ils peuvent être démontés facilement, ils permettent des utilisations diverses, comme des écoles ou des logements d'accueil provisoire.

L'entreprise se projette aussi dans l'avenir avec le projet de regrouper sur son site d'Yverdon l'ensemble de ses activités liées au collage, à la taille et à la préfabrication. Fin 2025, plus de 300 personnes y travaillent, une belle preuve du développement du secteur bois. Les particuliers et les collectivités publiques sont de

plus en plus nombreux à choisir cette matière pour ses qualités environnementales.

Le gravier, une ressource indispensable

« Parmi les matières utilisées dans une entreprise de construction, il en est une qui tient la première place : c'est le gravier. Il est donc fondamental pour une entreprise de disposer de ses propres sources de ravitaillement », explique Luc Pasquier, l'aîné des fils de Roger. Les gravières occupent en effet une place centrale dans l'entreprise JPF, car elles lui permettent d'avoir ses propres ressources en matières premières. Elles ont ainsi contribué à son développement dès les années 1950-1960.

Entré dans l'entreprise en 1978 en qualité d'ingénieur en génie civil, formation qu'il complète huit ans plus tard par une maîtrise d'entrepreneur, Luc Pasquier s'investit dès la fin des années 1990 dans ce domaine. Il accompagne en 1998 l'arrivée de l'entreprise Jura Cement dans le capital des sociétés Gravière de Châtillon SA, Gravière de Hauteville SA et Béton Centre SA, puis prend les rênes de JPF Gravières SA lors de sa constitution, en 1999. Cette société devient alors l'organe de gestion principal des gravières, carrières, centres de production de béton et d'enrobés bitumineux, de recyclage et de traitement de matériaux minéraux, desservant non seulement les sociétés rattachées au Groupe

JPF, mais également de nombreux clients. Luc Pasquier est, pendant les vingt dernières années de sa carrière professionnelle, responsable du secteur gravières. Parallèlement, il assume la présidence de l'Association fribourgeoise des graviers et bétons et celle de la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs (FFE).

En 2015, Laurent Pasquier succède à son frère Luc à la tête de JPF Gravières SA. Son arrivée n'est pas un hasard, car il connaît déjà bien le domaine des gravières. En effet, grâce à son expérience d'ingénieur de développement, il a déjà mené les principaux projets de réorganisation des sites et installations des gravières dont le système automatisé de pesage et de facturation (2007), les nouvelles installations de traitement des graviers à Grandvillard (2008-2010), celles de Farvagny (2012-2018), ainsi que les trois extensions du poste d'enrobage nécessaires à l'augmentation du taux de recyclage et à la réduction des émissions de CO₂ (2013, 2014, 2018). En 2012, Baptiste Pasquier, ingénieur HES en électricité, intègre la société; actuellement chef de secteur, il gère l'ensemble de l'opérationnel.

Spécialisée dans la production de graviers, la gestion des terres et la réhabilitation des matériaux minéraux, JPF Gravières SA est active également dans le canton de Vaud au sein de la société Décharge En Albin SA à Forel, de la Gravière du Bois-Bricod aux Moulins et de la société Carrière Les Etroits située au col du même nom, sur la commune de Sainte-Croix. L'acquisition de Roger Rime SA, en 2021, permet d'ajouter le site d'extraction et de production situé à Charmey.

Depuis les années 2000, la planification et la gestion des gravières ont connu une transformation majeure grâce à de nouveaux outils. L'utilisation de la géomatique offre une vision 3D des sites et un calcul précis des volumes exploitables. Par ailleurs, la transmission simplifiée de données électroniques a rendu possible le pesage automatisé des matériaux, simplifiant ainsi la facturation et la gestion comptable.

L'exploitation des gravières ne se limite pas à l'extraction des matériaux. Avant d'être commercialisé, le tout-venant doit être lavé et criblé, les plus gros cailloux étant concassés. Les graviers ronds sont utilisés pour le béton et les graviers concassés pour le revêtement bitumineux. Machines et infrastructures évoluent constamment pour optimiser ces processus, réduire la consommation d'énergie et d'eau en utilisant au mieux tous les matériaux. Le poste d'enrobage de Grandvillard prépare les différentes recettes nécessaires aux revêtements routiers. En 2005, une nouvelle centrale de production est mise en service. Elle comporte une unité de recyclage à froid permettant d'intégrer des enrobés bitumineux récupérés lors de transformations routières. En 2013, la connexion au réseau de gaz est réalisée, améliorant la flexibilité énergétique et réduisant l'impact CO₂ des gaz rejetés. En 2014, une importante extension voit le jour avec l'installation d'un tambour de recyclage à chaud, permettant d'augmenter significativement la quantité de matériaux recyclés.

Enfin, en 2019, ce procédé est encore amélioré dans le but de maximiser le taux de recyclage des enrobés



bitumineux récupérés lors des rénovations routières. Cette méthode de travail permet non seulement de réduire l'impact écologique lors de la production, mais également de préserver les ressources en graviers et en bitumes nobles. En 2015, JPF Gravières SA a également mis au point un nouveau type d'enrobé, le Tanaphone 4 – en référence au site de La Tana – un revêtement phonoabsorbant qui réduit les nuisances sonores routières. Dans un souci permanent d'amélioration, la majeure partie des toitures des

installations sont équipées de panneaux photovoltaïques, ce qui permet d'alimenter les installations avec du courant électrique local. Parmi les sites d'exploitation de JPF, la carrière de La Villette/Im Fang, bien que plus modeste, joue un rôle complémentaire. En 2020, elle obtient l'autorisation pour une nouvelle extension qui devrait couvrir ses besoins pour vingt ans. En plus des matériaux de carrière, elle s'est spécialisée dans la fabrication de gabions (cages métalliques remplies de pierres),

utilisés pour l'exécution de murs de soutènement, la stabilisation de talus, et parfois l'atténuation du bruit grâce à leurs propriétés acoustiques intéressantes. Quant aux gravières de Farvagny, elles sont les plus importantes du canton de Fribourg et les plus visibles également, puisqu'elles bordent l'autoroute A12. En 2018, les nouvelles installations de traitement de la gravière de Grands-Champs sont inaugurées. Conçues pour couvrir les besoins régionaux durant trente à quarante ans, elles sont dotées d'infrastructures modernes entièrement automatisées, optimisant la consommation d'énergie et d'eau. Les graviers qui y sont produits sont destinés principalement à la production de béton et d'enrobés bitumineux ainsi qu'aux voies de communication.

L'impact environnemental est une préoccupation majeure dans le secteur des gravières. Les plans d'aménagement sont discutés avec les organismes de protection de la nature. Sur tous les sites, des actions sont mises en place avec des biologistes pour préserver la biodiversité, entre autres la restauration des forêts et des sols, la création de milieux naturels pour le maintien de la faune et de la flore. Ces efforts ont favorisé le retour d'espèces rares, comme l'hirondelle de rivage, le crapaud calamite, le sonneur à ventre jaune, ainsi que plusieurs insectes en voie de disparition. Pour les spécialistes, et contrairement à une idée populaire encore répandue, les gravières sont des lieux extraordinaires où la biodiversité peut pleinement s'exprimer. Les espèces principalement

concernées sont celles qui se développaient généralement dans les lits primaires des rivières.

La remise en état des sites a également évolué. Autrefois elle était centrée sur la reconversion en terres agricoles, avec un souci de nivellement pour faciliter leur exploitation. Cependant, au cours des dernières années, les priorités ont évolué vers la prise en compte de la diversité biologique. Ainsi, la restauration des terrains vise aujourd'hui non seulement à restituer un sol de qualité pour l'agriculture, mais aussi à préserver les zones humides et à créer de petits marais, offrant des habitats favorables aux amphibiens et à d'autres espèces protégées.

Les gravières sont très contrôlées par la loi. La législation a pris un nouveau tournant dans les années 2000. Oscillant entre la volonté de disposer de matériaux pour accompagner le développement du canton et les préoccupations environnementales de plus en plus présentes, de nouvelles lois et ordonnances ont été promulguées. Elles entraînent un ensemble de directives et règlements, souvent complexes à maîtriser. Ainsi, la loi fribourgeoise de 2008 sur l'aménagement du territoire, complétée par un règlement d'exécution et une ordonnance sur les garanties financières, est suivie de multiples directives et documents administratifs qui alourdissent les procédures. Les «graviéristes», réunis dans l'Association fribourgeoise de l'industrie des graviers et du béton, collaborent notamment dans l'élaboration des plans sectoriels pour l'exploitation des matériaux (PSEM),

dont la deuxième version a été promulguée en 2011. Ces documents définissent les zones d'exploitation prioritaires. Bien que non contraignant juridiquement, le PSEM conditionne fortement la faisabilité des projets : un site classé non prioritaire a peu de chances d'obtenir une autorisation. Même en zone prioritaire, la procédure est longue et exigeante, avec études d'impact, plans de remise en état et validation de multiples instances. L'encadrement croissant impose aux entrepreneurs une solide maîtrise juridique et technique, ainsi que des garanties financières importantes. Une fois les propriétaires de terrain convaincus, monter un dossier prend souvent plus de cinq ans, et obtenir les autorisations nécessaires peut s'étendre sur quinze ans, rendant la planification essentielle.

En 2024, la consultation du PSEM, pour la première fois largement ouverte au public, a suscité de vifs débats et cristallisé des oppositions, notamment des riverains. Quant aux écologistes, désormais pour la plupart intégrés au processus, ils privilégient l'accompagnement plutôt que l'opposition, obtenant des compensations écologiques favorisant la biodiversité. Leur action vise ainsi à limiter les nuisances plutôt qu'à interdire les gravières. Il est en effet plus responsable de produire localement avec des conditions contrôlées, que de compter sur l'importation de gravier de cantons ou pays voisins impactant fortement le réseau routier et provoquant de fortes nuisances durant le transport sur longue distance.



Le développement durable

- ▶ La formation : un des piliers du développement durable
- ▶ La sécurité : une préoccupation principale
- ▶ De l'énergie durable
- ▶ Le volet social



Ligne CFF – Lausanne-Palézieux



Le concept de développement durable, apparu dans les années 1980, repose sur un équilibre entre les piliers économique, social et environnemental. Il vise, selon la définition donnée, à « répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Il a été largement adopté lors du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, en 1992, où ses principes ont été intégrés dans les politiques internationales. Il s'agit d'assurer pour tous le progrès économique et social en préservant sur le long terme les ressources naturelles et énergétiques de la planète.

Pour JPF, cela signifie se conformer à diverses normes et certifications attestant de son engagement en matière de développement durable. Concrètement, l'entreprise doit mettre en œuvre des mesures environnementales pour, par exemple, limiter son empreinte carbone, favoriser la biodiversité et préserver la qualité de l'air et de l'eau, mais aussi des mesures sociales qui concernent avant tout la santé et la sécurité des collaborateurs. Les entreprises du Groupe JPF sont certifiées ISO 9001 et 14001, garantissant le respect des normes environnementales, ainsi qu'ISO 45001, qui concerne la santé et la sécurité au travail. D'autres labels viennent compléter cet engagement : EcoEntreprise Excellence et Ecovadis, axés sur le développement durable et la responsabilité sociétale. Enfin, le service QSE de l'entreprise œuvre pour la gestion et l'amélioration continue des systèmes de management de la qualité, de la sécurité et de l'environnement.

La formation : un des piliers du développement durable

LES APPRENTIS : DES GAGES POUR L'AVENIR

Une entreprise de la taille de JPF met l'accent sur la formation, pour bénéficier d'employés compétents. Elle forme de nombreux apprentis dans les métiers suivants : constructeur de routes, maçon, mécanicien sur véhicules de chantier, mécanicien en maintenance automobile, charpentier et employé de commerce. Au cours du premier quart du XXI^e siècle, JPF a formé plus de 160 apprentis et apprenties. En 2026, plus d'une trentaine de personnes en formation occupent ainsi une place d'apprentissage chez JPF, accompagnées par onze formateurs qui les suivent dans leur parcours. Comme les métiers du bâtiment ne sont souvent pas les premiers choix de carrière professionnelle envisagée, le Groupe JPF est aussi attentif à valoriser ces métiers.

Depuis 2018, une expérience originale est menée pour renforcer l'esprit d'équipe et développer les compétences des apprentis : dans le cadre du projet Volontaires en montagne, mené par l'Aide suisse aux montagnards et le Groupement suisse pour les régions de montagne, les apprentis participent, durant une semaine, à la rénovation d'un chalet ou d'une cabane de montagne, avec des tâches variées : construction de murs en pierre ou en béton, pose

de toiture, entretien des pâturages, rénovation des chemins d'accès... Ils doivent, en plus, gérer eux-mêmes le chantier, sous la responsabilité d'un contremaître aguerri.

Les collaborateurs avec quelques années d'expérience sont aussi encouragés à suivre des formations selon l'article 32. Elles se déroulent sur deux ans et permettent d'obtenir un CFC au même titre que l'apprentissage. De même, l'entreprise encourage les formations supérieures ou le perfectionnement externe, comme la maîtrise d'entrepreneur. Elle participe au financement de la formation des collaborateurs qui désirent l'entreprendre.

LA FORMATION CONTINUE

La formation continue joue un rôle essentiel pour permettre aux collaboratrices et collaborateurs de s'adapter aux évolutions techniques, technologiques et informatiques, de plus en plus nombreuses. Face à ces défis, un coordinateur de la formation technique est nommé dès 2013.

Plusieurs types de formation sont proposés. Depuis 2016, des sessions pratiques sous forme de demi-journées de visite sont organisées directement sur les chantiers. Elles s'adressent aux cadres techniques, contremaîtres et chefs d'équipe, selon les thèmes abordés : gestion administrative des chantiers, coffrages de dalles, calculs de charge...

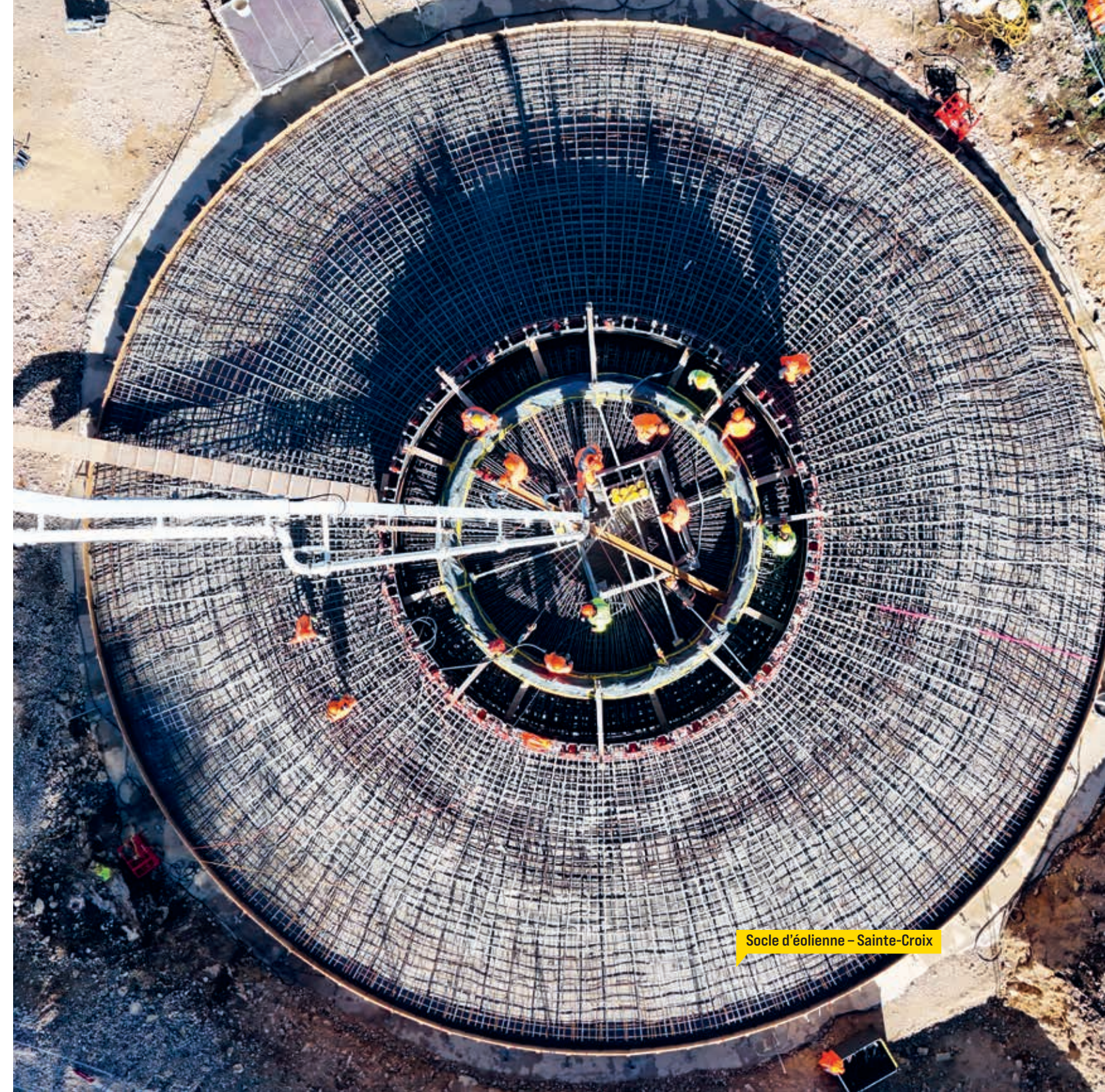
Dans le domaine ferroviaire, la formation continue est également indispensable. Les cours liés à la

réglementation RTE 20100 proposent des modules toujours plus exigeants pour le personnel intervenant à proximité des voies ferrées.

La pandémie a mis un coup d'arrêt aux formations en entreprise pendant deux ans. Au sortir de celle-ci, en 2022, est lancée la JPF Academy pour renforcer la formation du personnel. Elle centralise l'ensemble des formations continues du groupe et collabore avec les formateurs internes en charge des apprentis. Elle organise, par exemple, des sessions axées sur l'uniformisation des méthodes de travail ou la maîtrise des gestes professionnels sur les chantiers. Elle soutient également la promotion de la formation et propose un catalogue de formations de qualité pour les diverses entités du groupe.

Comme toutes les entreprises de ce secteur, le Groupe JPF fait face à un manque de personnel qualifié. Pour y remédier, la JPF Academy met également l'accent sur le développement interne des compétences en accompagnant et en encourageant les formations en cours d'emploi, comme celles de conducteur de travaux, contremaître, chef d'équipe...

Chaque année, à la mi-janvier, une séance du personnel technique, administratif et des cadres de chantiers est organisée pour dresser le bilan de l'année écoulée et définir les objectifs ainsi que les tendances du marché pour l'année à venir. Cet événement permet aussi de présenter les activités des différents secteurs du Groupe JPF et de renforcer



Socle d'éolienne – Sainte-Croix

la collaboration. Au-delà des aspects stratégiques, cette rencontre favorise les échanges et le partage d'expériences.

UN PROJET ORIGINAL : DES COURS DE FRANÇAIS

Une part importante du personnel de JPF est d'origine étrangère, avec de nombreux ouvriers venus principalement du Portugal, ainsi que d'Espagne et des pays des Balkans. Pour améliorer la communication, une initiative originale voit le jour en 2008 : des cours de français destinés aux ouvriers allophones, organisés en collaboration avec l'École-Club Migros de Bulle. Dispensés le samedi matin, sur le temps libre des participants, ces cours rassemblent 28 ouvriers et se concluent par une visite du chantier de Bulle-Centre, où chacun a l'occasion de présenter son travail en français, suivie d'un apéritif et de la remise des attestations.

Dès l'année suivante, les cours s'ouvrent à tous les travailleurs non-francophones, puis aux employés d'autres entreprises. En 2013, le Groupe JPF reçoit le Prix migration et emploi du canton de Fribourg en reconnaissance de cet engagement. Au total, 83 personnes ont bénéficié de cette formation, dont 50 collaborateurs de JPF. Face à ce succès, la Fédération Fribourgeoise des Entrepreneurs reprend alors l'organisation des cours, puisqu'ils s'adressent à l'ensemble des employés des entreprises partenaires.

La sécurité : une préoccupation principale

Port du casque obligatoire, port des lunettes de protection, attention particulière lorsqu'on est en marche arrière sur les chantiers, mise en garde contre les nombreux accidents imputables à des chutes, sécurité sur les échelles... les mesures de sécurité sur les chantiers ont considérablement évolué depuis un quart de siècle, avec un renforcement de la législation et l'adoption de normes de plus en plus spécifiques. Pour une entreprise de la taille de JPF, cela implique la mise en place de contrôles rigoureux. Depuis l'engagement dans les années 2000 du premier responsable sécurité en la personne de Patrice Donzallaz, qui occupe alors la fonction de responsable SMQ (sécurité, management et qualité), sept personnes sont responsables en 2026 de la sécurité au sein du groupe. Leur travail porte ses fruits, puisque le nombre d'accidents a fortement diminué par rapport à il y a une vingtaine d'années.

La rubrique sécurité de *JPF-Infos* diffuse régulièrement des conseils de prévention liés au monde professionnel, car, sur les chantiers, le risque d'accident est élevé. Cependant, les conseils concernent aussi la sécurité en dehors du travail. Le sport, surtout le ski et le football, sans aucun doute populaire parmi les collaboratrices et collaborateurs de JPF, est une des causes des arrêts de travail des employés. Des

recommandations sont donc prodiguées pour limiter les risques, y compris lors d'activités domestiques et de bricolage (*JPF Infos* n° 23, été 2013 ; *JPF Infos* n° 26, hiver 2014).

Dès 2010, des cours de secouristes sont organisés pour les contremaîtres, conformément à l'ordonnance 3 de la loi sur le travail (juillet 2010), qui impose aux entreprises d'une certaine taille et exposées à des risques spécifiques, de former ses propres secouristes. Massages cardiaques et soins de premiers secours sont donc au programme des cours dispensés sur deux soirées et un samedi matin. (*JPF-Infos*, n° 18, hiver 2010).

Certaines formations continues intègrent des modules de sécurité, comme celle sur le port du harnais anti-chute chez JPF-Ducret qui concerne surtout les charpentiers qui travaillent sur de grandes infrastructures. La sécurité pour le travail de nuit est également un enjeu majeur, en particulier sur les chantiers CFF et pour l'équipe spécialisée dans la pose nocturne du bitume sur les routes à fort trafic.

De l'énergie durable

JPF est sensible à l'utilisation rationnelle des ressources. En 1992, une mesure d'économie d'énergie simple, mais très efficace, est implémentée au poste d'enrobage de Grandvillard. En stockant au sec les sables nécessaires à la fabrication d'asphalte, l'entreprise a fortement réduit la consommation

de mazout nécessaire au chauffage de l'asphalte. Plusieurs centaines de milliers de litres sont ainsi économisés. En 2009, dans le cadre de la rénovation de son atelier de charpente, JPF, Groupe E et la commune du Pâquier signent un partenariat pour la création d'un chauffage à distance fonctionnant principalement au bois. Ce sont à nouveau des milliers de litres de mazout qui sont économisés. Le projet profite non seulement à JPF, mais également aux habitants du village et à la corporation de triage forestier. En novembre 2011, l'inauguration de la centrale solaire photovoltaïque du Pâquier met l'accent sur l'utilisation d'une énergie plus verte. Environ 1000 m² de panneaux sont installés. La production annuelle moyenne est estimée à 182 000 kWh, ce qui correspond à une consommation annuelle de 50 ménages (*JPF Infos*, n° 21, été 2012). À la même période, une révision générale des systèmes de chauffage, de production d'air comprimé et d'aspiration de copeaux de bois occasionne des économies substantielles d'électricité.

En avril 2012, après plusieurs tests, un premier véhicule électrique est acquis. Son rayon d'action étant limité, il est prioritairement utilisé pour l'approvisionnement de l'atelier mécanique. Pour la petite histoire, il s'agit du premier véhicule automobile 100 % électrique immatriculé par l'OCN qui ne savait pas dans quelle catégorie le placer ! D'autres véhicules électriques sont ensuite mis à disposition des cadres effectuant régulièrement des visites de chantiers. En

septembre 2025, le premier camion électrique est mis en service pour le transport de gravier. La capacité de sa batterie étant importante, des bornes de recharge rapides sont installées, en priorité sur les sites des gravières. Cette solution permet d'utiliser au mieux la production de courant solaire lorsque les installations ne fonctionnent pas, soit en fin de journée et les week-ends. Pour les machines de chantier, des solutions hybrides existent déjà, mais le futur est encore incertain. Plusieurs solutions seront probablement adoptées en fonction de la position des chantiers, des types de travaux, des énergies et techniques à disposition.

Les toitures des bâtiments industriels se prêtant particulièrement bien à l'intégration de panneaux solaires, l'entreprise continue à équiper d'installations photovoltaïques les toits de ses bâtiments à Bulle, au Pâquier, à Farvagny, Grandvillard, Orges, Aigle, Châtel-Saint-Denis et Vuadens. En 2025, ces installations ont produit 1744 MWh, soit l'équivalent de 435 ménages. En parallèle, des bornes de recharge de véhicules électriques sont installées (11 à Bulle, 2 au Pâquier, 2 à Yverdon, 2 à Aigle, 2 à Saint-Ursanne) [*JPF-Infos*, n° 42, hiver 2022].

Le volet social

En 1969, Jean Pasquier & Fils crée un fonds de prévoyance destiné à assurer la sécurité sociale de ses employés et ouvriers. Ce fonds, administré par un



conseil de fondation composé de six membres, est à l'époque l'un des tout premiers mis en place dans le canton de Fribourg, bien avant l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la prévoyance professionnelle (LPP), en 1985. Le premier conseil est composé des trois frères Pasquier, Roger, Jean-Marie et Edmond, qui représentent la Direction et de Michel Ducrest, Marcel Vallélian et Aloys Richoz, qui sont les représentants du personnel.

Le capital du fonds est réparti sous forme de placements financiers diversifiés auprès de gestionnaires de fortune, mais aussi investi dans l'immobilier. Ce type d'investissement représente non seulement un placement sûr, mais aussi une opportunité de construction pouvant être directement réalisée par l'entreprise elle-même. Comme le relevait déjà *JPF Infos* en 2004 : « JPF Construction SA compte parmi ses fidèles clients le Fonds de prévoyance du personnel des entreprises JPF » (n° 7, hiver 2004). Quatre immeubles résidentiels au Pâquier sont toujours propriétés de la Caisse de pension.

En 2010, le fonds de prévoyance du groupe comptait 404 assurés actifs. Quinze ans plus tard, ils sont 715. Cette évolution reflète aussi, très concrètement, la croissance de JPF. Ce choix d'avoir sa propre caisse de pension avec une gestion autonome répond à un double objectif : maintenir une proximité avec les assurés et inscrire la prévoyance dans une logique familiale, fidèle à l'esprit du groupe. À l'échelle du secteur, le maintien d'une caisse de pension propre

à l'entreprise constitue d'ailleurs un cas relativement rare, qui témoigne d'une volonté de conserver une certaine autonomie et une relation directe avec les collaboratrices et les collaborateurs.

Une autre avancée sociale importante a été la mise en place de la retraite anticipée pour les travailleurs de la construction dans le cadre de la convention nationale. Elle n'a pas été conclue sans effort : elle a nécessité de longues négociations entre les patrons et les syndicats, notamment autour des questions de financements et de faisabilité. Si tous reconnaissent la pénibilité du travail des ouvriers de la construction, les modalités de la mise en place vont prendre du temps. Enfin, le 12 novembre 2002, la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE), les syndicats Unia (alors encore sous le nom de SIB) et Syna signent une convention collective de travail (CCT) dédiée à la retraite anticipée dans le secteur de la construction (FAR) qui verse une rente transitoire jusqu'à l'âge de l'AVS. Dès lors, les travailleurs de la construction peuvent prendre une retraite dès l'âge de 60 ans.

Comme JPF a une activité variée dans le domaine de la construction, différentes CCT sont en vigueur : la Convention nationale du secteur principal de la construction qui concerne le gros œuvre, la CCT du second-œuvre romand, la CCT des cadres de la construction et la CCT des chefs de chantier. Les collaborateurs bénéficient également de cinq semaines de vacances, et de six semaines dès 50 ans.

Des fonctions stratégiques peu visibles, mais essentielles

- ▶ Nouveaux outils, nouveaux rythmes : le numérique et la mutation du travail
- ▶ Une logistique bien huilée
- ▶ L'administration: un rouage indispensable
- ▶ Le bureau des soumissions: un rôle clé pour garantir du travail
- ▶ Une transformation digitale en marche
- ▶ Le BIM, une nouvelle manière de penser la construction
- ▶ Beekeeper : un réseau social interne pour JPF



Logistique, informatique, administration, finance, bureau technique : autant de secteurs indispensables au bon fonctionnement d'une entreprise de la taille de JPF. Depuis les années 2000, la dimension administrative et dématérialisée a pris une importance croissante. Maîtriser les outils informatiques et suivre l'évolution des nouvelles tendances est indispensable. Ces nouveaux outils offrent un accès en temps réel à l'information, permettent un suivi global des chantiers, mais soulèvent aussi des questions sur les relations humaines et tendent parfois à complexifier les processus qu'ils étaient censés simplifier.

Nouveaux outils, nouveaux rythmes : le numérique et la mutation du travail

Depuis le début des années 2000, la révolution numérique transforme en profondeur le monde de la construction. La mécanisation, amorcée dès les années 1960, atteint un nouveau seuil avec la généralisation, ces dix dernières années, des machines à guidage GPS, des grues automatisées et des outils de précision numérique. Les plans de chantier ne se dessinent plus à la main : ils se modélisent en trois dimensions, grâce au Building Information Modeling (BIM), qui permet de coordonner en temps réel architectes, ingénieurs et entrepreneurs. Les logiciels de

gestion de projet, les drones de topographie et, plus récemment, les applications d'intelligence artificielle pour la planification ou le suivi des coûts redéfinissent la manière de concevoir, d'organiser et de surveiller les chantiers. Le métier se digitalise sans perdre son ancrage matériel, mais la frontière entre le bureau et le terrain devient de plus en plus poreuse.

Cette mutation technologique s'accompagne d'un changement de culture du travail. Les nouvelles générations, souvent regroupées sous le terme de « génération Z », abordent le métier différemment : elles recherchent du sens, un équilibre entre vie professionnelle et personnelle, et refusent les horaires à rallonge qui ont longtemps rythmé les chantiers. Le temps partiel, la flexibilité des horaires et les contrats temporaires sont devenus monnaie courante, modifiant la stabilité qui caractérisait autrefois le secteur. La fidélité à une seule entreprise, jadis une valeur forte dans les métiers du bâtiment, s'effrite. Les travailleurs circulent davantage, au gré des opportunités ou des projets.

Pour les entreprises, cette évolution rend la gestion des équipes plus complexe. Elles doivent composer avec un tissu mêlant employés permanents, intérimaires, sous-traitants spécialisés et partenaires externes. La coordination devient un défi logistique autant qu'humain. Le chantier moderne ressemble désormais à un réseau temporaire d'acteurs interdépendants, piloté par le numérique, mais tributaire des compétences humaines et de la confiance.

Dans ce contexte mouvant, l'entreprise de construction doit se réinventer : non seulement en investissant dans la formation continue et les technologies, mais aussi en cultivant une culture d'entreprise ouverte et adaptable. C'est là, sans doute, l'un des plus grands défis du XXI^e siècle pour un métier qui, tout en restant profondément concret, se trouve désormais au cœur d'un monde en accélération permanente.

Une logistique bien huilée

Dans un éditorial de *JPF-Infos* (n° 21, été 2012), Jacques Pasquier écrivait : « Chaque nouveau chantier est un prototype qui nécessite d'imaginer de nouvelles solutions, d'adapter les outils et les machines,

pour construire en moins de temps et au meilleur prix, un ouvrage toujours plus complexe. » La logistique est un élément central du bon fonctionnement de l'entreprise. Dans une société où les normes et les processus se sont renforcés, elle a naturellement pris une place de plus en plus importante.

La gestion du parc de véhicules et de machines relève d'une véritable prouesse logistique. En 2003, par exemple, l'entreprise possède 424 engins à maintenir en état de fonctionnement. Pelles, bulldozers, camions, compresseurs, dumpers, finisseuses, graders, montaberts, rouleaux, trax, mais aussi camionnettes, bus, voitures, containers, roulottes, coffrages et étayages : la variété est grande. Après 500 heures d'utilisation, chaque machine doit passer un service,

nécessitant une planification rigoureuse pour éviter toute immobilisation prolongée. Une équipe de 19 mécaniciens, dont deux apprentis, s'en occupent. L'entreprise a mis en place une infrastructure complète pour assurer l'entretien et la réparation des véhicules. Dans son centre construit en 1960 au Pâquier, on trouve une station de lavage, un atelier de serrurerie capable de fabriquer des pièces sur mesure, un magasin de pièces détachées recensant plus de 10 000 articles, ainsi qu'un stock d'huiles et de pneus. Un local est également dédié au stockage des huiles usagées.

L'entretien ne se limite pas à l'atelier : un service mobile permet d'intervenir directement sur les chantiers pour des réparations sur place, garantissant ainsi

un fonctionnement optimal des véhicules et machines et limitant les interruptions d'activité. Un service de livraison de carburant sur les chantiers est aussi organisé : un chauffeur poids lourd au volant d'un camion-citerne se rend d'un chantier à l'autre pour ravitailler les machines. D'autres sont des « déplaceurs » : leur mission consiste à véhiculer les machines d'un chantier à l'autre, ce qui n'est pas une mince affaire, car ce sont souvent des convois lourds et encombrants, de largeurs ou hauteurs exceptionnelles. Les chauffeurs doivent prendre garde aux passages sous voie, aux tunnels et galeries, aux croisements...

Avec plus de deux millions de kilomètres parcourus chaque année par les bus, camionnettes et voitures, la gestion du parc ne se résume pas à l'entretien

José Jesus Carillo *se souvient :*

« En 1990, je viens travailler chez JPF, car j'avais envie de connaître une plus grande variété de véhicules : il était possible d'y réparer une remorque de jeep, tout comme une roulotte de chantier. On pouvait souder, faire de la peinture... ou démonter de A à Z une remorque surbaissée servant au transport des machines de chantier. C'est à l'atelier du Pâquier que j'ai commencé à travailler avec une douzaine d'autres mécaniciens, sous la direction de Gérald Pasquier ; sept à huit autres mécanos réparaient les camions. Il y avait une très bonne ambiance de travail. J'ai progressivement appris à parler l'italien et le portugais – langues proches de l'espagnol – et les ouvriers pouvaient ainsi m'expliquer dans leur langue ce qui ne fonctionnait pas. Je traduais ensuite pour mes collègues de l'atelier. »

[José Jesus Carillo, mécanicien retraité]

Eric Baechler, directeur d'exploitation JPF Construction

Un enjeu majeur est de maintenir l'outil de production à niveau pour préserver notre compétitivité. La logistique constitue un autre défi essentiel, nécessitant une modernisation en profondeur. Sur le site du Pâquier, nous sommes en train de renouveler toute l'infrastructure logistique tout en maintenant l'activité, ce qui est un vrai challenge. On avance aussi sur la numérisation de la logistique,

que ce soit pour la commande des machines, des camions ou du matériel de chantier. On est par exemple en train de créer un webshop avec un catalogue, pour que les contremaîtres puissent commander directement le matériel de chantier au dépôt comme on le ferait pour des habits sur internet. L'objectif est de tout lier : la commande, la préparation, la livraison sur le chantier et l'intégration directe

dans la comptabilité analytique. Mais cette évolution a aussi ses limites. Dans les années 1990, sans smartphone, on anticipait beaucoup plus. Avant de partir sur un chantier, on vérifiait que tout soit prêt. Aujourd'hui, la numérisation pousse à tout faire plus vite, souvent à la dernière minute. Nous devons développer des outils et des méthodes pour retrouver une forme d'anticipation.

mécanique. Il s'agit également d'intégrer les nouvelles technologies pour optimiser la maintenance, la consommation de carburant et la durée de vie des équipements.

En 2016, 20 collaborateurs travaillent à l'atelier mécanique du centre logistique au Pâquier. La maintenance et la réparation des véhicules sont toujours les activités principales, mais l'équipe s'occupe aussi de l'installation de grues automontantes, de la pose de feux de signalisation et de systèmes de traitement des eaux usées sur les chantiers. Le nombre d'engins a fortement évolué : quelques chiffres donnés dans le bulletin d'information : 10 grues de chantier, 130 rouleaux de 1 à 40 tonnes, 50 dumpers de chantier, 10 finisseuses, plus de 200 véhicules (voitures, camionnettes, jeeps et camions), 120 pelles mécaniques, 30 chargeuses sur pneus ou chenilles, bulldozers et niveleuses, 130 machines spéciales (balayeuses, élévateurs, marteaux hydrauliques et engins divers), plus de 500 petites machines (dameuses, génératrices, tronçonneuses, plaques vibrantes et autres) (JPF-Infos, n° 29, été 2016). Cet inventaire à la Prévert donne un peu le tournis, mais montre bien l'importance qu'a prise l'entreprise.

En 2026, ce sont environ 870 engins de chantier et véhicules qui sont engagés chaque jour. L'organisation du travail, pour que chaque chantier et chaque conducteur aient leur matériel, est donc primordiale. Il faut prévoir les équipes, distribuer le travail, répertorier les engins de chantier et les distribuer. Le tout se fait

aujourd'hui grâce à un logiciel informatique, mais les responsables doivent néanmoins contrôler que tout fonctionne.

L'administration : un rouage indispensable

L'administration a suivi le développement de l'entreprise, intégrant de nouveaux outils et processus. Le nombre de collaborateurs a augmenté régulièrement, en phase avec le dynamisme du groupe. En dix ans, l'effectif passe de 400 employés en 2006 à 600 en 2016. En 2026, année du centenaire de l'entreprise, il atteint 1300 personnes, y compris le personnel temporaire. Dans les années 2000, l'administration de JPF est décrite dans le bulletin interne (JPF-Infos, n° 4, hiver 2003 ; n° 7, hiver 2004). À cette époque, neuf personnes travaillent dans le « grand bureau », assurant des tâches variées : traitement des factures fournisseurs, service des salaires du personnel, réception et téléphone, mise au net des soumissions, maintenance informatique pour la technique et pour l'administration, gestion informatique du parc des machines et véhicules, ainsi que la gestion des chantiers, c'est-à-dire l'imputation du matériel, des machines, des transports et des heures d'ateliers. Quant au secteur comptabilité, il occupe cinq personnes sous la direction du chef comptable Jean-Louis Progin. Le travail ne manque pas. L'équipe tient la comptabilité des

Robert Bussard, directeur des Ressources humaines et des Services partagés

Entré au sein de l'entreprise le 1^{er} décembre 2006, j'ai d'abord occupé la fonction de secrétaire général en remplacement de Jean-Louis Castella. Ces vingt dernières années, le service de la paie de l'époque est passé de deux collaborateurs à un département RH complet de plus de 10 personnes à ce jour ! Avec la croissance du groupe, certaines choses ont inévitablement changé. L'effectif a presque triplé depuis mon arrivée. La culture d'entreprise familiale est toujours présente, mais elle ne se manifeste plus de la même manière. Les

directeurs, par exemple, ne sont plus en mesure de passer régulièrement sur les chantiers en raison de leur grand nombre. Les anciens, qui ont connu cette époque, le regrettent parfois et évoquent avec une certaine nostalgie un lien plus direct avec la Direction. Du point de vue des ressources humaines, l'arrivée des nouvelles générations constitue un changement majeur. Pour attirer des profils techniques expérimentés, nous devons proposer quelque chose de plus que les autres entreprises. La concurrence est forte et il faut

se battre pour attirer les bonnes compétences. La formation dans le domaine du management est importante. Un travail est mené pour sensibiliser les cadres au bien-être du personnel et à la culture du feed-back. Le management tend d'ailleurs à se personnaliser. Avec des profils très qualifiés et recherchés, il devient nécessaire d'adapter son style de management à chaque individu. Cela demande une attention constante, un suivi de la progression et la capacité d'offrir de véritables perspectives de carrière.

Agnès Remy raconte :

« Dans la dernière décennie, le grand changement a été la numérisation du dossier du collaborateur. Actuellement, nous travaillons sur la saisie numérique des heures de travail par ce dernier. Une autre grande évolution a concerné les moyens de communication. Avant, les gens venaient au guichet. Aujourd'hui, la majorité des contacts passent par e-mail et par téléphone... Il faut dire aussi que le groupe compte 950 collaborateurs fixes répartis dans 13 sociétés, sans compter 200 à 300 temporaires. Jusqu'en 2015, quand je travaillais au bureau de la rue de Gruyères, nous étions encore une petite famille administrative et technique. Depuis notre déménagement au chemin des Mosseires, nous sommes plus de 150, le siège de JPF à Bulle regroupe la Direction, les finances, les ressources humaines, l'administration en général et le bureau technique et les différents secteurs de JPF Construction et des gravières. Malgré sa taille, l'entreprise reste toujours à échelle humaine. Je vois que les gens sont fidèles et apprécient l'esprit qui y règne, ainsi que les conditions de travail. La preuve : certains collaborateurs partis à la retraite ces dernières années avaient quarante ans de maison. »

(Agnès Remy, cheffe de secteur RH)

douze sociétés du groupe, du Fonds de prévoyance JPF et de onze consortiums dont JPF détient alors la direction commerciale.

Vingt ans plus tard, l'administration du groupe s'est considérablement développée. Le département des Services partagés, formé de 38 collaboratrices et collaborateurs, toutes sociétés confondues, comprend désormais plusieurs secteurs clés: Ressources humaines, Payroll (gestion des salaires), IT (technologie de l'information), Assurance qualité, Sécurité, Développement durable, Secrétariat général, Communication, Service juridique, ainsi que les Projets digitaux. Il est dirigé par Robert Bussard, qui a succédé en 2006 à Jean-Louis Castella au poste de secrétaire général.

Initié en 2005 par Laurent Pasquier dans le but de maintenir le contact avec les collaborateurs malades et d'accélérer les décisions des assurances, un projet innovant de suivi des absences de longue durée appelé Case management est mené en collaboration avec l'assurance perte de gain maladie, l'assurance invalidité, l'assurance accident et les services RH de JPF. Ce service comptant actuellement 12 collaboratrices et collaborateurs sera également à l'origine de la JPF Academy, qui regroupe l'ensemble des formations internes et externes proposées aux employés.

Le domaine de la communication a lui aussi pris une place croissante au sein de l'organisation. En 2017, la création d'un poste de graphiste marque une première étape. Xavier Raemy assume ce rôle,

qui évolue ensuite pour devenir celui de responsable de la communication. Le développement de la communication numérique s'intensifie rapidement: en plus de son site Internet, l'entreprise est désormais active sur les réseaux sociaux, notamment LinkedIn et Instagram, renforçant ainsi sa visibilité et son image d'employeur.

En parallèle, le département des finances s'est lui aussi fortement développé. En 2026, il regroupe une vingtaine de personnes et assure la comptabilité de 28 sociétés ainsi que de 30 consortiums. Ce département, majoritairement féminin – une exception au sein de JPF – est dirigé depuis 2014 par David Erard et fonctionne de manière largement autonome.

Ses missions sont multiples: développement du système de contrôle interne et de la gestion des risques, renforcement du contrôle de gestion et de la finance d'entreprise, mise en place d'outils d'analyse et production de rapports financiers détaillés, notamment pour le suivi des chantiers. Sur ce dernier point, les évolutions ont été considérables au cours de la dernière décennie. Là où l'on se contentait autrefois d'un calcul relativement sommaire du prix de revient, des outils plus performants permettent aujourd'hui une analyse beaucoup plus fine, précise et informatisée de l'évolution financière des projets.

La diversification des métiers et la complexité croissante des activités ont rendu nécessaire l'engagement de comptables disposant de compétences pointues. Le travail en équipe est devenu indispensable,



David Erard, directeur financier

Ce qui a sans doute été le plus marquant dans mon activité, ce sont les reprises de sociétés. J'ai participé aux évaluations financières, puis à l'intégration des entreprises rachetées au sein du Groupe JPF. Chaque acquisition ajoute de la complexité, impacte l'organisation et la culture internes, tout en offrant aux nouvelles équipes les outils et l'appui d'une équipe pluridisciplinaire de JPF.

Toutefois, le défi majeur demeure la trésorerie. La maîtrise des flux de trésorerie, du besoin en fonds de roulement ainsi que les négociations bancaires constituent des enjeux centraux. Une entreprise peut afficher un chiffre d'affaires et des résultats impressionnants, mais sans trésorerie suffisante, sa pérennité est compromise. Le groupe réalise par ailleurs des

investissements importants : acquisition d'entreprises, nouvelles halles, transformations de sites, installations de gravières. Ces projets ont un coût et doivent être financés. Mon rôle consiste également à établir les calculs de rentabilité, à anticiper les risques, à élaborer des business plans, notamment dans le cadre de la préparation des budgets et à en informer le Conseil d'administration.

et la direction du département veille en permanence à maintenir une dynamique collective solide, pour répondre à des exigences multiples.

Le bureau des soumissions : un rôle clé pour garantir du travail

Assurer un volume de travail suffisant est vital pour une entreprise de plus de 1300 employés. Les bureaux des soumissions jouent un rôle stratégique, en veillant à l'acquisition de nouveaux marchés. Trop peu de mandats menace l'activité des équipes, trop de travail complique le respect des délais.

Le département technique de JPF Construction, basé à Bulle, est chargé de répondre aux appels d'offres, principalement dans le béton et le génie civil. Les autres entités du groupe, comme JPF-Ducret, JPF Entreprise Générale, Michel Démolition et JPF

Travaux spéciaux, gèrent leurs propres soumissions. Ce département a connu une croissance marquée ces dernières années, liée à la complexification croissante des dossiers. En 2026, plus de 20 personnes y travaillent, parmi lesquelles des calculateurs, en charge du calcul des offres, des dessinateurs pour la préparation des dossiers techniques, un acheteur chargé des demandes d'offre d'achat de matériaux en tout genre, ainsi qu'un secrétariat qui prépare les dossiers. Une soumission complexe peut représenter jusqu'à quatre ou cinq classeurs fédéraux.

Environ 60 % des soumissions concernent des marchés publics, très réglementés, tandis que 40 % proviennent de clients privés, qui choisissent JPF pour sa réputation ou pour des relations de travail déjà en cours. Le bureau intervient aussi dans les projets internes au groupe.

Le métier a beaucoup évolué : le travail ne se limite plus à la simple estimation d'un prix, il s'oriente vers

une logique de marketing. Selon Alexandre Rey, chef du département technique, la calculation représente aujourd'hui environ 50 % du travail ; le reste concerne le contenu technique des dossiers, qui comprend, entre autres, le plan d'organisation du chantier (où seront entreposés les containers, les machines, le traitement et l'évacuation des eaux...), la planification des travaux, étape par étape, la mise en valeur des personnes clés prévue pour l'encadrement du chantier, les références de l'entreprise démontrant son savoir-faire, l'intégration du développement durable... Ce tournant a conduit à renforcer l'équipe, notamment en dessinateurs techniques.

Depuis la nouvelle loi fédérale sur les marchés publics (LMP), entrée en vigueur en 2021, le prix n'est plus l'unique critère. Qualité, durabilité, innovation, aspects sociaux et fiabilité sont désormais pris en compte. Ainsi, pour obtenir les travaux, le bureau technique doit se distinguer non seulement par la qualité de ses propositions, mais aussi par la capacité à suggérer des optimisations aux projets (variante d'exécution). Le savoir-faire du groupe, sa capacité à proposer une prestation complète, de la démolition à la charpente, constitue un atout majeur. La présentation graphique, l'intégration du BIM, les animations et simulations sont devenues indispensables dans la préparation des soumissions.

L'acquisition des marchés repose aussi sur des logiques de consortiums : face à la taille croissante des projets et aux exigences techniques, la collaboration

avec d'autres entreprises est nécessaire. Ces partenariats se fondent à la fois sur des complémentarités techniques (comme dans les travaux souterrains) et sur des relations de confiance : JPF choisit de collaborer avec des entreprises fiables, avec lesquelles les relations de travail se passent bien. Sur des chantiers majeurs, comme celui de la gare de Lausanne, ces groupements sont indispensables.

JPF répond à de nombreux appels d'offres. Cependant, le taux de réussite des soumissions, entre 15 et 20 %, reste modeste. Même si c'est la norme du secteur, cela conduit parfois à une certaine frustration dans les bureaux, lorsque tous se sont donné à fond pour monter les projets. Cela nécessite, pour tout le staff, une importante capacité d'investissement et de projection.

La stratégie d'acquisition repose donc sur un équilibre entre maintien d'un volume des commandes et diversification, pour éviter toute dépendance à un seul chantier, même d'envergure, comme celui de Rolex, immense chantier bullois, voisin de JPF, qui a débuté en 2024.



Une transformation digitale en marche

La digitalisation et la numérisation ont transformé fondamentalement la façon de travailler. Chaque métier exige aujourd'hui un logiciel qui permet d'être plus efficient et d'être ainsi performant, face à la concurrence toujours plus grande. Pour une entreprise autant diversifiée que JPF, cela s'entend par une quinzaine de logiciels spécifiques qu'il faut maîtriser et garder à jour.

Depuis 2020, plusieurs projets numériques visant à moderniser les processus et optimiser la gestion ont été mis en place, notamment la géolocalisation des inventaires. Des tags RFID (puces électroniques) ont été implantés sur les chantiers, permettant de suivre en temps réel une grande partie des machines. Cette technologie facilite la gestion des inventaires et ouvre la voie à une automatisation progressive de la facturation interne.

La numérisation des dossiers du personnel a été possible grâce à la plateforme M-Files inaugurée par le service RH. Ce système dématérialisé permet un accès plus rapide et structuré aux documents administratifs. Pour la saisie numérique des heures de travail, un portail accessible via smartphone, tablette ou PC est en cours de développement, améliorant ainsi le suivi et la gestion des temps de travail. Il

remplacera progressivement les cartes d'heures que chaque chef d'équipe doit remplir.

En 2022, le développement de la Gestion électronique des documents (GED) permet de numériser l'ensemble des documents liés aux chantiers, de la soumission à la réception de l'ouvrage. Ce système offre aux techniciens un accès en temps réel aux factures imputées sur leurs chantiers, supprimant ainsi la gestion manuelle des traditionnelles listes vertes, roses et bleues.

Les nouvelles technologies transforment aujourd'hui en profondeur le secteur de la construction. Face à ces évolutions, le Groupe JPF crée en janvier 2024 un poste de Responsable digitalisation de la construction. La transition numérique implique en effet une adaptation des méthodes de travail et l'intégration de technologies connexes, telles que le scanning laser, la réalité virtuelle et augmentée, l'analyse des données, l'intelligence artificielle ou encore l'internet des objets.

Le BIM, une nouvelle manière de penser la construction

Parmi les innovations qui ont profondément transformé le secteur de la construction au XXI^e siècle, le Building Information Modeling (BIM) occupe une place centrale. Introduit progressivement en Suisse dès les années 2010, il ne s'agit pas seulement d'un

outil numérique, mais d'une véritable méthode de travail collaborative. Le BIM repose sur la création d'un modèle numérique en trois dimensions, qui intègre toutes les données d'un bâtiment ou d'une infrastructure – depuis la conception jusqu'à la maintenance. Chaque élément du projet, du mur porteur à la gaine technique, y est défini dans ses moindres détails : dimensions, matériaux, coûts, durabilité, performance énergétique.

Ce modèle virtuel, partagé entre architectes, ingénieurs, entrepreneurs et maîtres d'ouvrage, permet d'anticiper les conflits techniques avant même le début du chantier, réduisant ainsi les erreurs, les retards et les surcoûts. Le BIM ne remplace pas le savoir-faire du terrain, mais il modifie la temporalité du travail : la planification devient aussi importante que l'exécution. Les chantiers s'appuient désormais sur des simulations précises, et la communication entre les différents acteurs est fluidifiée par la centralisation des informations.

La Suisse, à travers la plateforme Bauen digital Schweiz et la norme SIA 2051 (publiée en 2017), a cherché à encadrer et à harmoniser ces nouvelles pratiques. Si son adoption reste progressive, notamment dans les petites et moyennes entreprises, le BIM s'impose peu à peu comme un standard incontournable pour les projets publics et d'infrastructure. Il participe à une évolution culturelle majeure : la construction cesse d'être un enchaînement d'étapes cloisonnées pour devenir un processus intégré, où la

conception, la réalisation et la gestion du bâtiment dialoguent en continu.

Pour les entreprises comme JPF, cette transition exige des investissements importants en formation, en équipements et en logiciels, mais elle ouvre aussi la voie à une plus grande précision, une meilleure durabilité des ouvrages et une compétitivité accrue sur les marchés publics. Le BIM incarne ainsi l'entrée du secteur de la construction dans une ère de coopération intelligente, où l'innovation technologique et la coordination humaine s'allient pour bâtir autrement.

Beekeeper : un réseau social interne pour JPF

Le smartphone a profondément facilité la communication sur les chantiers et dans les bureaux. Pourtant, malgré la multiplication des outils, la circulation de l'information demeure un défi. Les canaux sont nombreux, les niveaux hiérarchiques multiples, et l'information ne parvient pas toujours à l'ensemble des collaborateurs. Cette difficulté à garantir un accès équitable à l'information constitue l'un des enjeux majeurs pour une entreprise de la taille de JPF.

La digitalisation impose une nouvelle dynamique au sein de l'entreprise. C'est dans ce contexte que JPF prévoit de déployer, à l'horizon 2026, le programme Beekeeper. Cette application, conçue comme un réseau social interne, vise à connecter l'ensemble des

collaborateurs, quels que soient leur fonction ou leur lieu de travail.

Aujourd'hui, environ 400 personnes disposent d'une adresse e-mail JPF. En revanche, tout le personnel d'exploitation n'a pas de messagerie professionnelle, ce qui rend la communication très compliquée. Elle passe essentiellement par la hiérarchie : on informe les cadres, en leur demandant ensuite de relayer les informations à leurs équipes.

Accessible sur smartphone et sur ordinateur, Beekeeper est une application à laquelle tout le monde a accès. Elle offre notamment des fonctions de traduction automatique, permettant aux collaborateurs de langue étrangère de recevoir les informations dans leur langue. Elle permet aussi la création de canaux par thématique, ainsi que de groupes de discussion et des espaces propres à chaque secteur d'activité. Chaque collaborateur peut ainsi partager des documents et accéder directement aux informations qui le concernent, ce qui évite les e-mails, voire les envois postaux.

L'outil favorise aussi une communication plus interactive, proche des usages des réseaux sociaux. Les collaborateurs peuvent échanger, partager des informations ou publier des photos, par exemple lorsqu'un contremaître souhaite montrer une situation particulière sur un chantier. Ces contenus pourront être accessibles aux autres équipes si nécessaire, dans un cadre néanmoins appelé à être clairement défini, pour des raisons de sécurité et de protection des données.



POSTFACE

Je suis heureux et fier, avec mon frère Laurent, de vivre cet anniversaire, et de pouvoir préparer l'avenir avec mes enfants, Baptiste, Léandre, Romain et Maxime.

Ce livre a permis de retracer la vie d'une entreprise, d'une famille, d'hommes et de femmes, qui ont traversé cent ans, cent ans d'avancées sociales, cent ans de progrès technologiques.

Réunis par le travail, ces femmes et ces hommes ont formé des équipes, façonné un groupe, et mis en commun ce qu'ils étaient et ce qu'ils savaient pour réaliser avec succès les ouvrages les plus divers.

Toujours en marche, l'entreprise a ainsi grandi, s'est organisée, a réparti les compétences, a perfectionné l'outil de travail, a mis en place les conditions sociales et matérielles nécessaires à ses membres.

Ouverte sur l'extérieur, elle s'est impliquée dans la vie de sa communauté, dans sa politique, sa culture, ses activités.

Au cœur de l'entreprise, une famille.

Une famille proche, d'abord autour de Jean, le fondateur, puis, au fil des années, une famille élargie pour celles et ceux qui y ont trouvé et partagé avec ses successeurs, les mêmes valeurs, la même volonté d'entreprendre et la même envie de construire.

Une famille, une entreprise aujourd'hui plus grande, prête et décidée, avec les nouvelles générations, à poursuivre l'aventure sur les bases solides jetées il y a cent ans.

Jacques PASQUIER

FAMILLE PASQUIER



Famille Pasquier : de g. à d. : Romain Pasquier (directeur adjoint JPF-Ducret SA), Laurent Pasquier (vice-président, directeur JPF Gravières SA), Maxime Pasquier (chef de projet en architecture), Jacques Pasquier (président, directeur général), Léandre Pasquier (responsable immobilier), Baptiste Pasquier (chef de secteur exploitation, gravières).

DIRECTION



JACQUES PASQUIER
Président (2001), directeur général (2005), architecte dipl. EPF



JEAN-MARC DUCRET
Directeur JPF-Ducret SA (2013), D' Ing EPF/SIA



PHILIPPE REMY
(entré chez JPF en 2000), directeur JPF Construction SA (2014),
ingénieur HES en génie civil, entrepreneur diplômé



DAVID ERARD
Directeur financier (2014), expert diplômé en finance et controlling



LAURENT PASQUIER
Vice-président (2001), directeur JPF Gravières SA (2015),
ingénieur HES en mécanique



ROBERT BUSSARD
(entré chez JPF en 2006), directeur RH – Services partagés
(2019), organisateur et spécialiste RH avec brevets fédéraux



ÉRIC BAECHLER
(entré chez JPF en 1994), directeur d'exploitation
JPF Construction SA (2023), ingénieur HES en génie civil



JEAN-YVES PROGIN
(entré chez JPF en 1997), directeur JPF Entreprise générale SA
(2023), conducteur de travaux ES, brevet fédéral
de technologue en béton armé/contrôleur des matériaux

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Conseil d'administration : de g. à d. : Baptiste Pasquier (ingénieur HES en électricité, chef de secteur exploitation gravières), Jean-Marc Ducret (D^r Ing EPF/SIA, directeur JPF-Ducret SA), Agnès Petit (PhD cosmochimie ETHZ, entrepreneure), Léandre Pasquier (master en sciences économiques, responsable immobilier), Jacques Pasquier (architecte dipl. EPF, président, directeur général), Laurent Pasquier (ingénieur HES en mécanique, vice-président, directeur JPF Gravières SA), Philippe Leuba (lic. iur. UNIGE, juriste, ancien conseiller d'État du canton de Vaud).

LISTE DES ADMINISTRATEURS JPF HOLDING SA

	Années en fonction
Joseph Deiss	1991 – 1992
Pierre-Albert Luyet	1991 – 2001
Edmond Pasquier	1991 – 1993
Jean-Marie Pasquier	1991 – 2011
Luc Pasquier	1991 – 1999
Roger Pasquier	1991 – 2001
Jacques Perrin	1991 – 2016
Paul Zbinden	1991 – 2010
Jacques Pasquier	1997 – en fonction
Bernhard Strahm	1999 – 2006
Laurent Pasquier	2001 – en fonction
Urs Schwaller	2005 – 2023
Michel Ducrest	2007 – 2015
Gérard Barras	2014 – 2022
Jean-Marc Ducret	2022 – en fonction
Philippe Leuba	2023 – en fonction
Baptiste Pasquier	2023 – en fonction
Léandre Pasquier	2023 – en fonction
Agnès Petit	2024 – en fonction



Editeur : Groupe JPF, Bulle

Textes : Anne Philipona

Conception graphique : Entreligne – Olivier Collaud, Romanens - **Illustration de couverture :** Xavier Raemy

Photos : arch. famille Pasquier, Jeremy Bierer, Boris Bron, Corinne Cuendet, Horsform – Nicolas Brodard, Xavier Raemy, Upperview Prod.

Impression : 2200 exemplaires – media f imprimerie SA

Bulle, septembre 2026

