

Une histoire de dames, un succès d'équipe : RUAG Aerospace Site de Nyon

>> C'est un peu en retrait des rives du Léman, dans le vignoble de La Côte, que l'on trouve la Société RUAG Aerospace Site de Nyon, anciennement Mecanex. Un somptueux bâtiment abrite cette société, leader mondial dans le domaine des collecteurs, notamment destinés au secteur aérospatial.



La genèse

Qui penserait, en voyant le bâtiment, qu'il a abrité durant des années une entreprise familiale fondée à Genève en 1959 par M. Pierre Salzmänn, à l'époque propriétaire d'un atelier de mécanique orienté « arêtes de ski », puis vers la production d'outillage pour la société Tavano.

L'arrivée dans la vie de M. Pierre Salzmänn de Mme Mariette Bandi changera aussi la vie du petit atelier de mécanique. Il s'agit d'abord d'une relation de clientèle, lorsque Mme Bandi, épouse d'un chef d'entreprise dans le domaine de la galvanoplastie, reprendra les rennes de la société de son défunt mari. La relation de clientèle changeant de nature, Mme Bandi quittera la tête de sa société pour rejoindre

M. Pierre Salzmänn avec le titre de directrice générale de l'atelier Mecanex. En 1965, Mariette Bandi décide de concentrer l'activité de Mecanex sur un seul produit : le collecteur. Ce collecteur restera le produit phare de l'entreprise depuis lors. Le pari risqué de Mariette Bandi s'est avéré être d'une extraordinaire perspicacité et d'une juste vision de cheffe d'entreprise, alors que le domaine spatial connaissait un réel essor. L'entreprise pourra entrer dans ce monde fermé avec l'aide de la société Matra, pour laquelle Mecanex réalisera trois collecteurs-balais intégrés dans les gyroscopes des premières fusées de l'ELDO, ancêtre d'ARIANE.

Alors qu'elle emploie environ 20 employés, la société déménage en 1972 pour

quitter Genève et s'installe provisoirement dans un cadre peu en relation avec la production mécanique, puisqu'il s'agit du château d'Avare dans la banlieue genevoise. A cette époque, Mecanex réalise des collecteurs pour panneaux solaires pour l'allemand DORNIER. C'est en 1985, alors que la société emploie 35 personnes, que Mecanex déménage à Nyon dans un bâtiment flambant neuf, dont la beauté n'empêche pas un manque de pratique, puisqu'il oblige l'entreprise à vivre sur plusieurs étages, ce qui n'est pas toujours évident.

L'ère des ingénieurs

La société connaîtra après son déménagement à Nyon en 1987 une nouvelle période que l'on peut qualifier de « l'ère des ingénieurs ». Jusqu'alors, seul M. Pierre Salzmänn disposait d'un titre d'ingénieur dans l'entreprise. Dès cette époque, l'équipe se renforcera pour finalement employer une dizaine d'ingénieurs aujourd'hui. C'est aussi la période, au début des années 90, où la société s'engage dans la production





de mécanismes complexes pour le domaine spatial, et les bioréacteurs avec tout autant de succès. C'est alors que la directrice actuelle de l'entreprise, Mme Marie-Thérèse Ivorra, rejoint Mecanex. «C'était une période de grands changements avec des choses complètement farfelues, par exemple analyser l'atmosphère de Titan, satellite de Saturne, afin de réaliser des mécanismes qui devraient attendre 7 ans dans l'espace avant de se mettre à fonctionner».

Une nouvelle dame aux commandes

En 1996, arrive une nouvelle dame à la tête de l'entreprise après le départ de Mme Bandi et de M. Salzmann, en la personne de Mme Nicola Thibaudeau, venue de la société Cicorel. Elle rachète les parts de Mecanex en association avec un ingénieur entré dans l'entreprise en 1989, M. Volker Gass. Mme Thibaudeau donnera une image publique à Mecanex SA puisqu'elle parviendra à médiatiser de façon très importante l'entreprise. Mme Marie-Thérèse Ivorra se rappelle de ses premières années dans l'entreprise avec enthousiasme et relève que la passion qui l'habitait alors, et qui habitait tous les collaborateurs, n'a pas changé. Entrée comme ingénieur en microtechnique, puis devenue cheffe de projet et res-

ponsable de production, elle obtient en 2000 le titre de directrice technique, après que la société ait ouvert en 1997 une succursale aux Etats-Unis, à Belin, Connecticut, qui porte d'ailleurs toujours aujourd'hui le nom de Mecanex, bien que cette entité fasse aussi partie du groupe RUAG.

Grandir à deux pour être plus fort

C'est en 2000 également que la société RUAG se rapproche de Mecanex SA, laquelle était très favorable à un accord permettant de renforcer l'entreprise pour lui permettre de se développer et de franchir un pas supplémentaire et décisif dans son développement. Il faut se rappeler que RUAG n'en était pas à son coup d'essai dans le domaine aérospatial, puisque l'entreprise réalisait déjà les coiffes pour les fusées Ariane.

C'est ainsi que Mecanex SA intègre en 2002 le groupe RUAG, ce que la plupart des collaborateurs ont trouvé alors très positif, sentiment et stratégie qui se confirment aujourd'hui comme étant un succès. L'intégration de Mecanex SA dans un grand groupe coïncida avec le départ de Mme Nicola Thibaudeau et l'arrivée à la tête de l'entreprise, en tant que directrice générale, de la troisième dame dans l'histoire de la société, Mme Marie-Thérèse Ivorra. Mme

Ivorra se rappelle que son accession à ce poste n'a pas été simple et qu'elle a dû se battre pour l'obtenir.

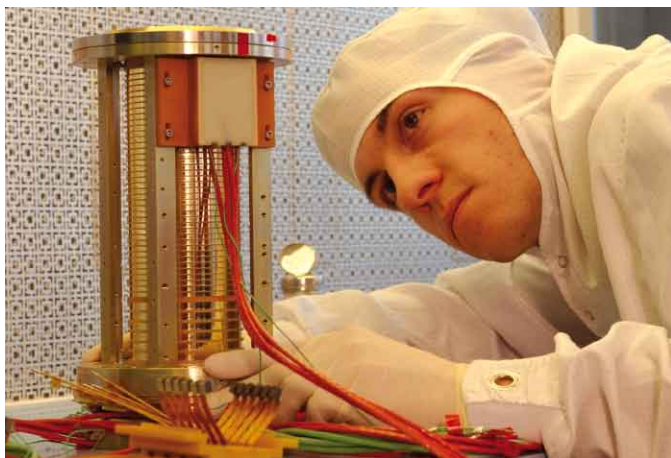
De l'ingénieur au patron

La première année à la direction ne fut pas facile pour Mme Marie-Thérèse Ivorra. En tant qu'ingénieur en microtechnique, elle n'avait guère de bagage en gestion d'entreprise et surtout pas de formation financière. C'est par la pratique et par son talent qu'elle acquiert le savoir-faire nécessaire à la direction d'une entreprise de très haute technologie, active dans des secteurs extrêmement exigeants tels que l'aérospatial, l'automobile, la défense. Hormis les difficultés inhérentes à cet apprentissage de «patron», il a fallu que la société apprenne à travailler dans le cadre d'un grand groupe, chose qui n'est pas toujours aisée pour une PME.

Une intégration réussie

Jusqu'en 2006, la société Mecanex SA gardera sa raison sociale pour devenir ensuite RUAG Aerospace Site de Nyon. Après ces années d'apprentissage et de cohabitation, Mme Ivorra se réjouit que son entreprise puisse désormais attaquer une nouvelle phase de croissance avec un chiffre d'affaires en progression, 45 collaborateurs tous qua-





lifiés, de nouvelles salles blanches et de nouveaux projets industriels prêts à être lancés. Mme Marie-Thérèse Ivorra est pleinement épanouie à la direction de sa société, dans un grand groupe qui permet à l'entreprise de disposer des moyens de ses ambitions et de répondre aux objectifs

fixés. Elle se réjouit aussi de la très bonne collaboration entre les différentes unités de RUAG Aerospace, qui emploie 1'200 personnes et au sein de laquelle la Business Unit Space, avec 140 collaborateurs, a su trouver toute sa place, grâce à trois sites complémentaires que sont le site de Walli-

sellen, très axé sur l'ingénierie, le site de Nyon, concentré sur la fabrication et les assemblages de petites séries (de 10 à 100 pièces) et le site d'Emmen, destiné à la fabrication de plus grandes séries (1'000 pièces).

Chaque site a d'autre part ses spécificités. Wallisellen est ainsi spécialisé dans les composites, alors que le site de Nyon est spécialisé dans les collecteurs et les bioréacteurs. Le site d'Emmen est, quant à lui, spécialisé dans le câblage ainsi que les coiffes pour fusées spatiales. Une fois par semaine, tous les directeurs de sites se réunissent à Emmen afin de débattre de l'opérationnel et de la stratégie. Bien que Mme Marie-Thérèse Ivorra garde un pied dans la pratique de l'ingénierie, elle trouve particulièrement passionnant de pouvoir agir à un tel niveau de responsabilités.

La passion des gens, l'amour de l'espace

Etre à la tête de l'entreprise aura permis à Mme Marie-Thérèse Ivorra d'apprendre une chose sur elle-même qu'elle ignorait en tant qu'ingénieur, la passion de s'occuper des gens et de leur bien-être au sein de l'entreprise. Elle avoue n'avoir pas de plus grand plaisir que d'engager de nouveaux collaborateurs, chose qu'elle ne peut malheureusement faire à l'heure actuelle dans la mesure où le marché de l'emploi des personnes qualifiées est, selon elle, totalement asséché en Suisse romande, ainsi qu'en France voisine. Consciente de cela et en entreprise responsable, Ruag Aerospace Site de Nyon forme ses propres apprentis.

Le métier de polymécanicien étant indispensable au développement de l'industrie technique de précision en Suisse romande et nécessaire à l'interne, le métier a été privilégié par l'entreprise, qui forme depuis



des années des apprentis, avec succès.

En regardant le sourire de Mme Ivorra lorsqu'elle évoque son plaisir à gérer l'entreprise et à voir progresser ses collaborateurs, il est évident qu'elle éprouve aujourd'hui, après plus de 16 ans passés dans la société, toujours la même passion pour son travail, même si celui-ci a changé. L'essentiel reste pour elle qu'il lui permette d'évoluer dans l'univers qui l'a toujours fait rêver, depuis son plus jeune âge à l'Ile Maurice où elle est née : l'espace et les étoiles. Bravo et merci à cette directrice qui a su perpétuer avec brio le talent de Mariette Bandi, tout en vivant sa passion.

A n'en pas douter, RUAG Aerospace Site de Nyon est un des fleurons de l'industrie technique de précision de Suisse romande et certainement une des sociétés qui ferait le plus rêver n'importe quel jeune apprenti, tant la production de l'entreprise est riche de symboles, techniquement complexe et passionnante. Quel parcours accompli par la petite PME familiale genevoise, devenue vaudoise après coup, tout en se hissant au

rang de leader mondial dans son domaine sur les marchés européens et américains. C'est parce qu'elle a pu trouver dans la région du personnel hautement qualifié et des sous-traitants de très grande qualité que

RUAG Aerospace Site de Nyon a pu poursuivre son développement et peut espérer aujourd'hui aborder de nouveaux horizons prometteurs de croissance, d'emplois et de nouveaux succès. <<

IDENTITÉ

Portrait de Mme Marie-Thérèse Ivorra



Née à l'Ile Maurice, mariée, trois enfants (1 an, 6 ans, 9 ans). A rencontré son mari sur les bancs de l'EPFL.

Formation : ingénieur en micro-technique à l'EPFL. En 1991, elle entre chez Mecanex comme ingénieur projets, puis devient cheffe de projets, responsable de production et directrice technique. Elle reprend la direction générale de la société en 2001.

Une passion : l'espace et sa conquête.

Elle n'aime pas : les hypocrites.

CFF Cargo: après des années dans les chiffres rouge, un assainissement est inévitable

CFF Cargo enregistre depuis plusieurs années des pertes, plus ou moins élevées : 31 millions de francs en 2003, 166 millions en 2005 et 190 millions l'an dernier, un record. Cela ne peut pas continuer, des corrections radicales sont inévitables. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) tente actuellement de se soustraire à ses responsabilités.

L'entreprise CFF Cargo, active dans le transport des marchandises, est dans le rouge depuis des années. Et depuis des années, le Conseil fédéral, qui est le propriétaire des CFF, exige le retour à l'équilibre financier. Pourtant, à chaque rapport annuel, le DETEC fait des périphrases pour expliquer que les objectifs fixés n'ont pas été respectés. En règle générale, il constate que les objectifs ont été « partiellement atteints », il « se réjouit de la croissance des parts de marché à l'étranger » et repousse

l'objectif financier – des comptes équilibrés – à l'année suivante. Ainsi, pendant toutes ces années, le fait que le Conseil fédéral ait demandé à CFF Cargo d'augmenter son chiffre d'affaires à l'étranger et ses parts de marché aux dépens de la rentabilité a été passé sous silence. La situation a été régulièrement enjolivée, la transparence pourtant nécessaire n'a pas été apportée et le prix à payer est élevé. Une fois de plus, il apparaît clairement que plus on tarde, plus les mesures à prendre sont draconiennes.

« Informés des problèmes financiers il y a un an »

Dans un communiqué de presse du 7 mars 2008, le DETEC et le DFF se disent déçus du mauvais résultat financier de CFF Cargo. Sachant que ce segment accumule les pertes depuis des années et que les rapports annuels sont enjolivés, il est étonnant

que ces deux départements affirment avoir été informés l'an dernier seulement de la précarité de la situation financière. Ils ont attendu longtemps avant de réclamer du conseil d'administration des CFF des informations détaillées sur les causes des pertes importantes subies par CFF Cargo! Qu'ils réclament aujourd'hui d'améliorer la « valeur informative » de la comptabilité suscite aussi des interrogations, puisque les pertes se succèdent depuis 2002.

Le Conseil fédéral devra non seulement chercher à déterminer qui a commis des erreurs en ce qui concerne CFF Cargo. Mais il devra aussi examiner, sans préjugés, toutes les possibilités stratégiques en vue d'une réorientation de cette entreprise et les communiquer ouvertement. Enfin, il devra encore réfléchir au moyen de renforcer la défense des intérêts des contribuables en ce qui concerne les entreprises fédérales. <<