

François Mermod

Du Flon...



...au Talent

**Historique de la société PESA
Port-franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay SA**

INTRODUCTION

Pourquoi parler d'une entreprise ? Pourquoi se pencher sur l'historique d'une entreprise ?

Alors qu'aujourd'hui tout va très vite, tout se passe sur internet, smartphones ou tablettes, n'est-il pas judicieux de jeter un regard sur le passé pour mieux comprendre le présent ou le futur ?

Pour une entreprise, pour ses collaborateurs, il est parfois utile de connaître les racines, les fondements, les développements qui alors expliqueront une situation, un équipement, un bâtiment ou d'autres événements.

Depuis sa création en 1972, l'actuelle société PESA Port-Franc & Entrepôts SA est passée par différents stades. Il y a eu ainsi la période qui pourrait être qualifiée de «constructrice», avec le déplacement des activités de Lausanne à Chavornay, l'achat et la construction des bâtiments, puis une « période de repli » ou « période creuse », avec le renoncement à certaines/aux activités de dédouanement ; ensuite on parlera d'une période « financière », lorsque les banques se sont impliquées pour redresser la société et, dès 1980, ce seront les périodes de et de « développement intense », malgré quelques aléas à la fin de 1992.

Du Flon au Talent, c'est aussi rappeler que des personnes, seules ou dans le cadre d'un groupement, ont été pionnières à leur époque, en avance sur leur temps, en s'intéressant non seulement au développement du Canton de Vaud, mais aussi aux nouvelles tendances qui se faisaient jour. Elles ont su convaincre des autorités politiques et des organismes économiques qu'il y avait dans ces idées une vision vers le futur qu'il fallait exploiter et appliquer.

On peut être reconnaissants à Nils Planzer d'avoir demandé ce retour sur l'histoire de PESA, qui est celle du premier port-franc et du premier terminal public à containers créés en Suisse. La société évoluera certainement vers de nouveaux horizons et mettra en œuvre de nouveaux concepts adaptés aux situations du moment. Mais ainsi il restera une trace de ce passé, peut-être un exemple pour les générations futures.

Saint-Légier La Chiésaz, le 31 août 2019

Mes remerciements vont à

toutes les personnes qui m'ont aidé pour la réalisation de cet ouvrage, en me remettant des documents ou en m'autorisant à utiliser des photos, à savoir :

Madame Lorna Bornand, Lausanne

Monsieur Jean-Louis Dutoit à Chavornay

Monsieur Maurice Gachet, précieux correcteur

Monsieur Pierre-André Leuenberger et son épouse Elisabeth

Madame Sarah Liman-Moer, Musée Historique de Lausanne

Mon épouse, Christiane Mermod, pour la mise en page

Impression: Print Riviera SA
 Rue de la Madeleine 33
 1800 Vevey - info@printriviera.ch

Table des matières

	Introduction.....	3
Chapitre I	Les premières halles douanières (1536 - 1803).....	6
Chapitre II	Lausanne, du transport lacustre au transport routier (1803 - 1850).....	8
Chapitre III	Lausanne s'industrialise (1850 - 1906).....	10
Chapitre IV	La plate-forme du Flon.....	16
Chapitre V	La douane, les entrepôts et les transitaires (1906 – 1975).....	24
Chapitre VI	Le site de Chavornay.....	26
Chapitre VII	Les relations avec les transitaires de Lausanne.....	32
Chapitre VIII	Le port franc quitte Lausanne.....	38
Chapitre IX	PESA s'installe à Chavornay (1976 – 1991).....	43
Chapitre X	PESA se développe (1992 à 2014).....	49
Chapitre XI	De Trensco à Terco.....	58
Chapitre XII	De grands projets et la recherche de partenaires.....	63
Chapitre XIII	Conclusion.....	66

Chapitre I - Les premières halles douanières (1536 - 1803)

Dès la Conquête du Pays de Vaud par Berne en 1535, le territoire prend de l'importance comme axe de transit entre l'Allemagne et la France. Pour le transport des marchandises, la voie lacustre est largement utilisée, car plus sûre. Ainsi, sous le régime bernois, le carrefour principal des voies de communication dans le canton de Vaud est Moudon. C'est là que se croisent les routes de Berne, Lausanne et Yverdon. On relève à l'époque qu'en cas de pluie, si on doit se rendre de Lausanne à Yverdon, il vaut mieux passer par Moudon, le chemin direct étant en très mauvais état ! C'est surtout Nyon qui sert de place de transbordement entre la Bourgogne et Genève. Mais aux XVI^e et XVII^e siècles, la voie la plus directe de Berne vers la France passe par la Broye jusqu'à Lausanne, d'où les marchandises sont chargées sur les fameuses barques du Léman. Ces barques permettent d'acheminer des quantités plus importantes que des chars tirés par des chevaux. C'est ainsi qu'Ouchy devient une place de transbordement importante.



Le port d'Ouchy vers 1850. Au premier plan, on voit le quai marchand, encombré de matériaux, pierres, bois, tonneaux, des barques et le dépôt des anciennes douanes, construites vers 1713. Ces halles ont été détruites en 1859. (Photo 1)

On parle alors de «Halles» pour désigner des entrepôts qui, en général, sont propriété des villes, et sont disséminés sur l'ensemble du territoire ; on y stocke momentanément les articles ou denrées soumis aux innombrables taxes en vigueur, taxes maintenues en partie encore après la Révolution. Dans ces entrepôts, LL.EE. de Berne remettaient la charge de la perception à des personnalités privées, de confiance, généralement issues de l'aristocratie. Vers 1735, le réseau routier s'étant amélioré, il devient nécessaire d'avoir une halle en plein centre de Lausanne. L'itinéraire de Genève à Berne passe alors par le centre et la Place St-François. Une halle aux marchandises, pour le stockage, mais aussi pour y prélever les taxes de passage, est alors construite par Messieurs de la Ville. Ce bâtiment est accolé à l'église St-François et prendra plus tard le nom de « Maison Clavel-de-Brenles ». Après la construction d'un véritable entrepôt douanier à Caroline, cette halle servira encore de salle de réunion et de bazar jusqu'à sa démolition en 1903.

Le Pays de Vaud devient indépendant en 1798 ; l'Acte de Médiation de Napoléon Bonaparte en fait un Canton suisse qui rejoint la Confédération en 1803.

Le jeune Canton de Vaud va essayer, durant près d'un demi-siècle, de combiner harmonieusement dans ses bâtiments administratifs plusieurs fonctions, telles que bureau, logement, dépôt et parfois poste de gendarmerie, comme on le voit avec les Halles de St-François. La perception des péages sera, jusqu'en 1890, confiée à la Gendarmerie vaudoise.

Le gouvernement cantonal, reprenant un privilège détenu précédemment par LL.EE. de Berne, dispose du revenu des péages, c'est-à-dire d'un droit de passage prélevé sur les marchandises et le bétail. En 1798 pourtant, la République Helvétique a proclamé la suppression de toutes les barrières intérieures, mais en vain. On constate donc que, si l'Acte de Médiation abolit en principe les droits de douane et de transit, il maintient cependant les péages, destinés comme précédemment à financer l'entretien et l'amélioration des voies de circulation. En fait, chaque canton conserve son système de taxes, encore sous le régime du Pacte fédéral de 1815. Vingt ans plus tard seulement, sous l'influence des idées libérales, plusieurs cantons, dont celui de Vaud, réorganisent leurs tarifs de péages.



Chapitre II – Lausanne, du transport lacustre au transport routier (1803 - 1850)

1803, entrée du Canton de Vaud dans la Confédération. Tout est à faire, bien qu'une grande partie du réseau de transports ait été mis en place par Berne, puis par les Français. Avec l'amélioration des voies carrossables, la route de Lyon à Berne, qui passe par Lausanne, prend de l'importance.



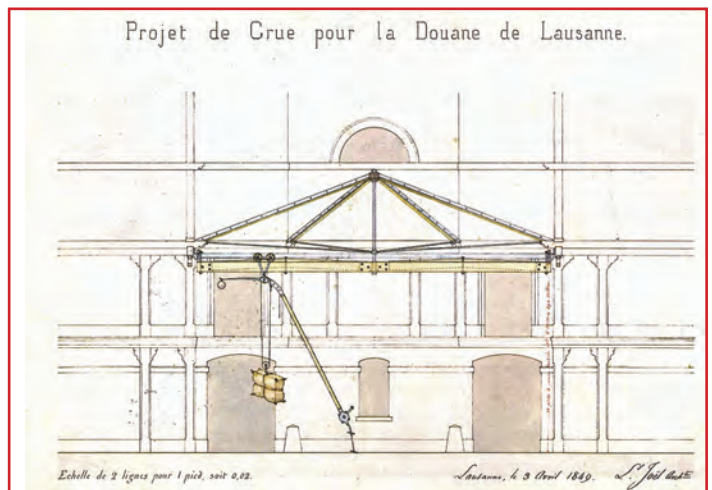
Ouchy, vers 1830. La tour du Château est flanquée du bâtiment des douanes.

Comme le dira plus tard Ramuz, Lausanne reste une belle paysanne qui a fait ses humanités. Mais la chute de Napoléon à Waterloo et une autre révolution en France en 1830 montrent que le statut de membre libre de la Confédération n'est pas viable. Des idées progressistes circulent partout en Europe. La Suisse veut aussi se régénérer : en 1848, après la guerre du Sonderbund, elle se dotera d'une nouvelle Constitution, qui structure l'Etat fédéral avec l'instauration d'un Parlement à deux chambres.



Lausanne, vers 1800

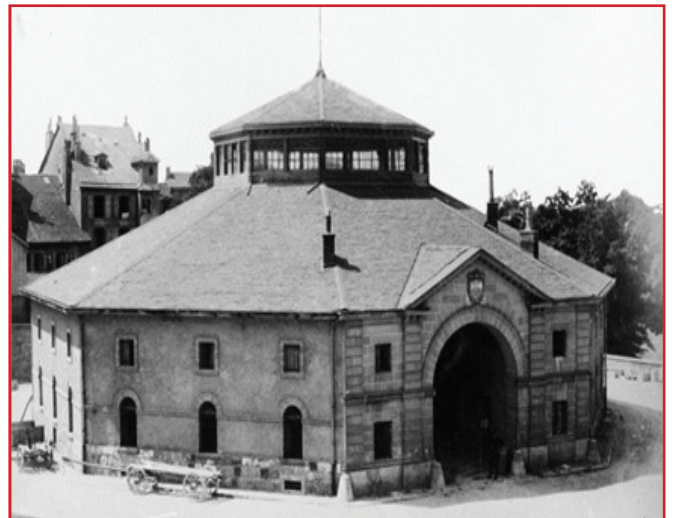
Cette effervescence se traduit aussi par des projets d'envergure pour ouvrir les villes vers l'extérieur. A Lausanne, la topographie n'est pas aisée. Pour améliorer la traversée de Lausanne, on réfléchit, dès 1802, à de nouvelles artères. L'ingénieur Adrien Pichard propose le percement d'un tunnel sous la Barre et la construction d'un pont au-dessus de la vallée du Flon, qui sera appelé au début « Pont Pichard », puis prendra le nom de « Grand-Pont ». Comme le trafic augmente, la traversée de Lausanne pour les marchandises par la Place St-François devient plus difficile. L'Etat de Vaud fait alors construire un nouveau bâtiment douanier en haut de Caroline, sur la route qui vient d'être construite et doit servir de « ceinture » et d'axe principal vers Berne. C'est dans une des boucles de cette route, qui prolonge le tunnel de la Barre, que la nouvelle douane est érigée.



Ce bâtiment est mis en service en 1849. Les opérations douanières sont encore l'apanage des gendarmes vaudois, et ce jusqu'en 1890. Ce bâtiment octogonal existe encore aujourd'hui ; il est visible au-dessous de la place de l'Ours.

Après les douanes, il a servi comme Ecole de Médecine, de 1887 à 1959. C'est aujourd'hui une bibliothèque publique et il a gardé son nom d' « Ancienne Ecole de Médecine ».

Un autre élément qui va totalement modifier l'aspect de la ville sera le comblement de la vallée du Flon. Ce projet est aussi étroitement lié à l'arrivée du chemin de fer à Lausanne.



En raison d'une urbanisation croissante, le Flon, petite rivière devenue cloaque nauséabond, doit être assaini et canalisé. On attribue aussi à cette petite rivière l'épidémie de choléra qui sévit en 1832 et incita la Ville à la faire voûter. Jusqu'alors les coteaux étaient couverts de vignes et des tanneries et des scieries étaient installées au bord de l'eau. Mais les tanneries causaient de nombreux inconvénients et une pollution importante, liés au travail du cuir.

Parmi ces tanneurs, venus de France, la famille Mercier prendra une part considérable aux futurs travaux, ainsi qu'au développement de la ville et de ses infrastructures. Le visage du centre de Lausanne, tel qu'on le connaît aujourd'hui, est dû en grande partie à cette famille entreprenante.

Chapitre III – Lausanne s’industrialise (1850 - 1906)

Alors qu’en 1815 les puissances victorieuses de Napoléon I^{er} ont obligé les cantons suisses à former une Confédération, en 1847, la situation est autre. Les élites veulent passer à un stade supérieur et créer un Etat fédéral, contre la volonté des grandes puissances. Ceci se réalise toutefois, sous la protection diplomatique de l’Angleterre.

Les finances des différents cantons et de la nouvelle Confédération étant assez mauvaises, les cantons, dont Vaud, gardent leur monnaie, le Batz, jusqu’en 1850. Toute l’Europe continentale se couvre de barrières douanières. La Suisse n’y échappe pas et prévoit, dans sa nouvelle Constitution, que les péages ou taxes douanières ne sont plus du ressort des cantons, mais de l’Etat fédéral.

Constitution de 1848, avec les articles concernant les péages et droits d’importation.

CONSTITUTION FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

DU 12 SEPTEMBRE 1848.

AU NOM DE DIEU TOUT-PUISSANT !

La Confédération Suisse,

Voulant affermir l’alliance des Confédérés, maintenir et accroître l’unité, la force et l’honneur de la Nation suisse, a adopté la Constitution fédérale suivante :

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER. Les peuples des vingt-deux Cantons souverains de la Suisse, unis par la présente alliance, savoir : *Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwyz, Unterwalden (le Haut et le Bas), Glaris, Zug, Fribourg, Soleure, Bâle (Ville et Campagne), Schaffhouse, Appenzell (les deux Rhodes) St.-Gall, Grisons, Argovie, Thurgovie, Tessin, Vaud, Valais, Neuchâtel et Genève*, forment dans leur ensemble la CONFÉDÉRATION SUISSE.

b. Il en sera de même des objets nécessaires à la vie.

c. Les objets de luxe seront soumis au tarif le plus élevé.

2) Les droits de transit et, en général, les droits sur l’exportation seront aussi modérés que possible.

3) La législation des péages contiendra des dispositions propres à assurer le commerce frontière et sur les marchés.

Les dispositions ci-dessus n’empêchent point la Confédération de prendre temporairement des mesures exceptionnelles dans des circonstances extraordinaires.

ART. 26. Le produit des péages fédéraux sur l’importation, l’exportation et le transit sera employé comme suit :

a. Chaque Canton recevra quatre batz par tête de sa population totale, d’après le recensement de 1838.

b. Les Cantons qui, au moyen de cette répartition, ne seront pas suffisamment couverts de la perte résultant pour eux de la suppression des droits mentionnés à l’article 24, recevront, de plus, la somme nécessaire pour les indemniser de ces droits d’après la moyenne du produit net des cinq années 1842 à 1846 inclusivement.

c. L’excédant de la recette des péages sera versé dans la caisse fédérale.

ART. 27. Lorsque des péages, des droits de

ART. 23. Ce qui concerne les péages (douanes) relève de la Confédération.

ART. 24. La Confédération a le droit, moyennant une indemnité, de supprimer en tout ou en partie les péages sur terre ou sur eau, les droits de transit, de chaussée et de pontonnage, les droits de douane et les autres finances de ce genre accordées ou reconnues par la Diète, soit que ces péages et autres droits appartiennent aux Cantons, ou qu’ils soient perçus par des communes, des corporations ou des particuliers. Toutefois, les droits de chaussée et les péages qui grèvent le transit seront rachetés dans toute la Suisse.

La Confédération pourra percevoir, à la frontière suisse, des droits d’importation, d’exportation et de transit.

Elle a le droit d’utiliser, moyennant indemnité, en les acquérant ou les prenant en location, les bâtiments actuellement destinés à l’administration des péages à la frontière suisse.

ART. 25. La perception des péages fédéraux sera réglée conformément aux principes suivants :

1) Droit sur l’importation :

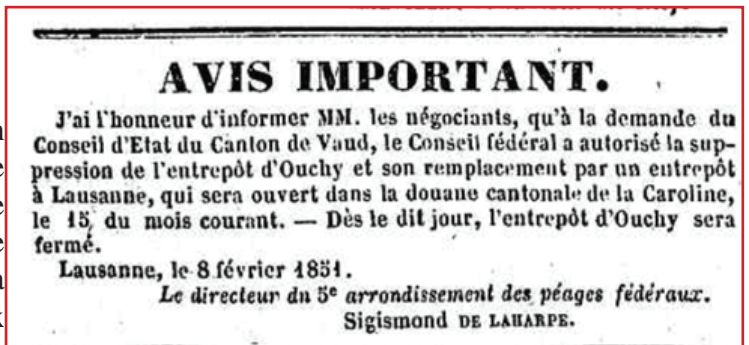
a. Les matières nécessaires à l’industrie du pays seront taxées aussi bas que possible.

C'est à cette époque que le Batz vaudois est abandonné et remplacé par le Franc suisse, monnaie unique pour toute la Confédération.

La nouvelle douane de Caroline / Martherey est en fonction dès 1849. Les opérations douanières et les encaissements des taxes sont traités par les gendarmes vaudois pour le compte de la Confédération.

La douane d'Ouchy devient superflue et elle est supprimée en 1851.

Tout bouge aussi à Lausanne. Après la construction du Pont Pichard (Grand Pont), les travaux de voûtage du Flon, déjà réalisés jusqu'au pont, vont se poursuivre en aval, avec le comblement de la vallée du Flon en 1874. Le remblaiement se fait jusqu'à la hauteur des premières arches du pont. Ces travaux ont lieu alors que l'on parle dans tous les cantons de créer des lignes de chemin de fer. En 1853 débute la construction, par la Compagnie de l'Ouest suisse, d'une ligne entre Jougne et St-Maurice, passant par Lausanne. Les projets vont dans toutes les directions. L'un d'eux prévoit d'établir la gare centrale dans la vallée du Flon, mais ce sera à Ste-Luce qu'elle se réalisera finalement. Une petite halle aux marchandises est construite juste à côté de celle des voyageurs, mais elle devient rapidement insuffisante.



Les familles Gonin et Mercier, qui sont devenues entrepreneurs et financiers, imaginent le développement de la ville en créant une liaison ferroviaire entre Ouchy et le centre de la ville. Elles fondent à cet effet la Compagnie du Lausanne-Ouchy. On ne parle alors que d'un funiculaire mû par eau. Un lac de retenue est construit au Lac de Bret et une canalisation alimente en eau la machinerie du funiculaire, qui prend le nom de « Ficelle ».

Toujours dans cette optique de développement, la vallée du Flon comblée est mise en valeur par une zone industrielle. La Compagnie du Lausanne-Ouchy achète ainsi une centaine de parcelles, alors que la Ville de Lausanne prend à sa charge la canalisation de la rivière jusqu'au-delà du Pont Chauderon, travaux qui dureront jusqu'en 1930. Le but des Mercier est de construire des entrepôts sur cette friche et de les raccorder par chemin de fer à la gare principale de Lausanne. Pour cette liaison ferroviaire, un tunnel est nécessaire ; les matériaux d'excavation serviront à remblayer la vallée. La gare et le funiculaire sont mis en service en 1877. Mais il faudra attendre 1879 pour que le Flon soit relié à la gare principale. Ce tracé est principalement dédié au trafic des marchandises, avec la possibilité d'amener aussi des wagons à Ouchy.

Simultanément, la Confédération se dote d'une nouvelle **Constitution en 1874**, qui centralise sous son égide l'armée, les écoles polytechniques, la monnaie, les poids et mesures et les douanes.

Article 28

Ce qui concerne les péages relève de la Confédération. Celle-ci peut percevoir des droits d'entrée et des droits de sortie.

Article 29

La perception des péages fédéraux sera réglée conformément aux principes suivants :

1. Droits sur l'importation.

- a. Les matières nécessaires à l'industrie et à l'agriculture du pays seront taxées aussi bas que possible ;
- b. Il en sera de même des objets nécessaires à la vie ;
- c. Les objets de luxe seront soumis aux taxes les plus élevées.

A moins d'obstacles majeurs, ces principes devront aussi être observés lors de la conclusion de traités de commerce avec l'étranger.

2. Les droits sur l'exportation seront aussi modérés que possible.

3. La législation des péages contiendra des dispositions propres à assurer le commerce frontière et sur les marchés.

Les dispositions ci-dessus n'empêchent point la Confédération de prendre temporairement des mesures exceptionnelles dans les circonstances extraordinaires.

Article 30

Le produit des péages appartient à la Confédération.

Les indemnités payées jusqu'à présent aux cantons pour le rachat des péages, des droits de chaussée ou de pontonage, des droits de douane et d'autres émoluments semblables, sont supprimés.

....

Tous les droits d'entrée perçus actuellement par les Cantons, ainsi que les droits analogues perçus par les communes, doivent disparaître sans indemnité à l'expiration de l'année 1890.

Article 38

La Confédération exerce tous les droits compris dans la régalie des monnaies.

Elle a seule le droit de battre monnaie.

Dans les années 1880-1890, l'idée de créer des douanes intérieures, avec des entrepôts disposant de locaux sous contrôle douanier, se fait jour, à l'instar de ce qui se fait déjà à l'étranger. A Genève, on y pense aussi. Les promoteurs de la plate-forme du Flon voient là l'occasion d'intensifier le développement commercial de la ville.



La construction dans la vallée du Flon des entrepôts de Lausanne, va commencer très prochainement, ce qui assure de l'ouvrage à nos ouvriers pour cet hiver. Les plans ont été établis par MM. les architectes Rouge et Melley.

Dans la réunion des actionnaires qui a eu lieu hier après-midi, M. le colonel Bonnard, qui présidait, a fait espérer qu'une fois le nouvel entrepôt organisé, le Département des péages consentira à étudier la question de créer un **port franc à Lausanne**.

Le conseil d'administration des entrepôts a été composé de MM. E. Bonnard, G. Francillon, Matter, père; Jean Schmidhauser et Mercier-de Molin.

On ne peut que souhaiter bonne réussite à la nouvelle entreprise et féliciter les promoteurs de cette œuvre utile au commerce et au développement de Lausanne.

Une pétition adressée au Conseil fédéral demande à ce qu'on veuille bien reconnaître comme **port-franc** le nouveau bâtiment de douane construit près de la gare **Lausanne-Ouchy**.

Cette pétition explique que **Lausanne** se trouve dans une position analogue à Genève, où le **port-franc** existe, et qu'il y aurait un avantage réel pour le commerce dans le canton de Vaud à ce que cette institution existât sur le même pied à Lausanne.

Les bâtiments sont en construction, il est donc facile d'en convertir un comme nouvelle douane. Comme la vallée n'est pas encore totalement comblée, ce sont les caves qui apparaissent au niveau du sol, lesquelles disparaîtront ensuite avec le remblaiement.



Les fondations du futur entrepôt douanier





Tout à droite, le futur entrepôt fédéral et la vallée du Flon en voie de comblement, au lieu dit Pas-des-Ânes

La pétition mentionnée parle de l'existence d'un port-franc à Genève ; il ne s'agit encore que d'un projet, puisque celui-ci ne sera réalisé qu'en 1889. Par contre, Lausanne obtient l'aval du Conseil fédéral la même année, en 1886 ; l'entrepôt fédéral du Flon peut donc être considéré comme le premier entrepôt avec le statut de port franc installé en Suisse. Bâle et Zurich en auront aussi un, mais après la première guerre mondiale.

Les termes « Entrepôt fédéral » et « Port franc » ne sont pas encore clairement définis. Ce sera fait dans les futures ordonnances douanières. A Lausanne, le gestionnaire de cette structure s'appellera donc Société des Entrepôts de Lausanne SA.



Le comblement de la vallée du Flon ; au fond, l'entrepôt fédéral et les autres entrepôts

Ce premier port franc a été construit de façon à faciliter le travail des employés. Les wagons arrivent « à quai ». Trois ascenseurs desservent les différents étages, deux pour les locaux supérieurs mis à disposition des commerçants et le troisième pour les caves. Dans celles-ci ont été installés des foudres en bois et des vases en ciment verré à l'usage des négociants en vin qui écoulent en Suisse leur marchandise venant de l'étranger. Même les combles ont été aménagés pour recevoir des céréales.

Au milieu du bâtiment, une grande cour sert de douane intérieure où les marchandises arrivantes ou partantes sont présentées aux douaniers présents sur le site. De cette cour, soit les marchandises quittent le bâtiment après dédouanement pour être livrées à leur destination finale, soit elles sont stockées dans les étages en port franc sous contrôle douanier ; elles peuvent aussi repartir vers l'étranger avec les documents douaniers adéquats.

Dans le cas d'une mise en port franc, les marchandises peuvent y rester stockées sans perception de droits ou taxes et sans limitation dans le temps. Ce n'est qu'une fois qu'elles sortiront du bâtiment qu'elles devront acquitter ces montants, ou alors être réexportées. Seules les marchandises à caractère dangereux ne peuvent y être entreposées.

Dans le même secteur, à proximité du port franc, la Compagnie du Lausanne-Ouchy construit trois entrepôts. Ceux-ci permettront la création d'entreprises, et c'est là qu'en 1890 un typographe soleurois, Joseph Bobst, s'installera pour fabriquer du matériel pour les imprimeries et développera son entreprise, bien connue encore aujourd'hui.



On construit d'autres entrepôts à proximité du port franc

Chapitre IV – La plate-forme du Flon

Il semble intéressant de détailler cette plate-forme du Flon et ses infrastructures, au moment où on inaugure en 1886 un entrepôt fédéral et des services douaniers, toutes ces activités étant très liées.

Cette place, aujourd'hui Place de l'Europe, est à cette époque le poumon économique de Lausanne.



A gauche, la sortie du tunnel et, sur la place, des wagons attendant d'être amenés par le transbordeur à l'un ou l'autre des entrepôts, ou d'être ramenés à la gare principale



Très vite, la zone du Flon se couvre d'entrepôts divers



*Le voûtage du Flon et le remblaiement du vallon vers 1890.
À l'arrière-plan l'entrepôt fédéral, futur port franc.*

Avec le Flon souterrain, l'idée est d'avoir au centre de la ville de Lausanne une gare aux marchandises accessible aux wagons, lesquels peuvent être transportés vers les différents entrepôts érigés dans la zone.

Ceci implique donc une liaison ferroviaire entre la gare principale de Lausanne et la plate-forme du Flon, qui sera réalisée avec la construction du funiculaire entre Ouchy et le Flon. Entre la gare de la Compagnie du Jura-Simplon (aujourd'hui Gare CFF) et le Flon, un tunnel est percé. C'est d'abord la partie entre Ouchy et la Gare qui est ouverte commercialement en 1877 avec deux stations, à Montriond et aux Jordils. Les convois comportent 3 voitures de voyageurs et parfois aussi des tombereaux où sont chargés à Montriond des déblais pour le comblement de la vallée du Flon.

En face de la gare du Jura-Simplon, le Lausanne-Ouchy (LO) construit celle de Sainte-Luce. Le tronçon entre la gare ferroviaire et le Flon est destiné principalement au trafic des marchandises. Il n'est ouvert qu'en 1879; le retard est dû à des problèmes techniques. Le funiculaire est mû par un moteur hydraulique qui utilise l'eau du Lac de Bret. Aujourd'hui, après le passage du LO d'une machinerie hydraulique à la traction électrique, ce petit lac sert de réservoir d'eau potable pour la Ville de Lausanne. Le tunnel entre la Gare et le Flon est à double voie et celui creusé sous la gare principale de Lausanne est à voie unique. Les compositions qui font le trajet du Flon à Ouchy se croisent à Montriond.



Si le LO est certainement l'un des premiers funiculaires en Suisse, sa capacité à tracter des compositions voyageurs ou marchandises est unique. On peut voir ainsi, sur la photo ci-dessus, une voiture voyageurs et un wagon de marchandises en attente d'être montés au Flon.



Port d'Ouchy avec son quai de transbordement « rail/lac » !

Le transport des marchandises ne concerne pas que le court trajet Gare-Flon, mais aussi le tracé aval entre la gare et Ouchy. Ce port continue d'être utilisé pour le transport par voie lacustre de matériaux de construction, comme les pierres de Meillerie, ou d'autres produits venant de Savoie.

La Gare Ste-Luce, en face de la gare principale, connaît alors un trafic important. Jusqu'en 1954, les wagons traverseront la place de la gare pour être accrochés à « La Ficelle ».



La gare LO de Ste-Luce, avec, à l'arrière-plan, la gare ferroviaire de Lausanne.

Le tracé de gauche descend à Ouchy et celui de droite mène au Flon.





L'inclinaison de la voiture voyageurs est destinée à détendre le câble menant au Flon.



Place de la Gare de Lausanne, vers 1953

Mais revenons au Flon, place qui serait aujourd'hui appelée « interface ».

On peut ainsi constater sur la photo de gauche que le trafic est devenu intense sur cette plate-forme. On y trouve tous les types de wagons usuels à l'époque, couverts, tombereaux, citernes, certains appartenant même au LO, et aussi une grue.

Cette photo fait sourire car, à notre époque, toutes ces manutentions de wagons et de marchandises seraient impensables.

Et le trafic ! En passant aujourd'hui sur la Place de l'Europe, toujours dominée par la maison Mercier et, à l'arrière-plan, par le Lausanne-Palace, comment imaginer que celle-là servait de gare aux marchandises !

Mais l'innovation et le service à la clientèle ne vont pas s'arrêter là puisque, pour rapprocher encore plus le wagon du destinataire, un ascenseur hydraulique est installé entre la Place du Flon et la Place Bel-Air.



Ainsi les marchandises étaient livrées aux commerçants de la ville presque à leur porte. Les concepteurs de l'époque avaient-ils déjà pensé à la « City distribution » ? L'arrivée de cet ascenseur se trouvait sur le toit du bâtiment surnommé « la banane », immeuble occupé aujourd'hui par la FNAC.

Le système à piston permettait de hisser des wagons de 70 tonnes. De là, les wagons étaient transférés jusqu'à la Gare Chauderon du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) en utilisant les voies du tram, pour continuer sur la ligne LEB à écartement étroit vers le Gros-de-Vaud. Bien entendu, seuls des wagons à deux essieux pouvaient être montés et acheminés.

Le tram et le LEB n'étant pas à l'écartement standard des CFF de 1435 mm, il fallait placer les wagons sur des « trucks ».



Entrée de l'élévateur à la Rue du port franc



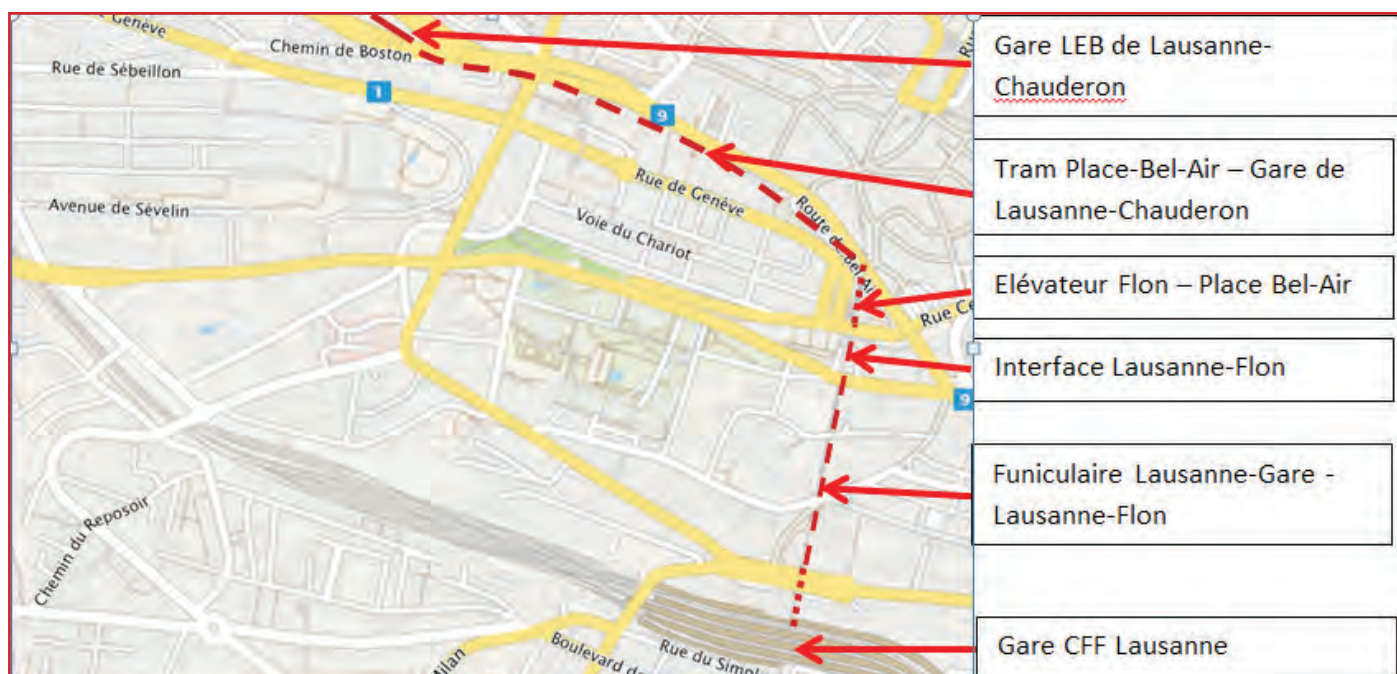
On voit ci-dessus et à droite la Place Bel-Air à l'extrémité du Grand-Pont. La rue qui descend vers la Place de l'Europe et sur le toit du bâtiment, occupé aujourd'hui par la FNAC, des wagons CFF, hissés par l'élévateur et destinés soit au commerce local, soit à être tractés par le tram jusqu'à la Gare Chauderon, pour y être transférés sur le réseau LEB.

Pour les personnes qui connaissent Lausanne et sa topographie tourmentée, il est difficile de se rendre compte du parcours que prenait un wagon arrivant à la Gare CFF de Lausanne et qui était destiné à Echallens, ainsi que des intermédiaires qui s'en occupaient, soit les CFF, puis le LO, ensuite les TL et enfin le LEB !



B. & F No. 1016. Lausanne — Perspective sur le Grand Pont.

Voici ce que donnait ce parcours. De bas en haut, d'abord la traversée de la Place de la Gare, puis la montée au Flon par « La Ficelle », transfert jusqu'à l'ascenseur. Le wagon était hissé par cet ascenseur jusqu'à la Place Bel-Air, où il rejoignait le réseau des trams des TL (Tramways Lausannois), qui permettait son acheminement jusqu'à la Gare LEB de Chauderon. Et là, c'est le réseau LEB qui le prenait en charge. Aujourd'hui un tel parcours ne pourrait être envisagé et serait surtout hors de prix.





Place Bel-Air



Tram tractant des wagons sur trucks de la Place Bel-Air à la Gare de Lausanne-Chauderon. En 1969, 3000 wagons sont ainsi transférés via les rails des TL



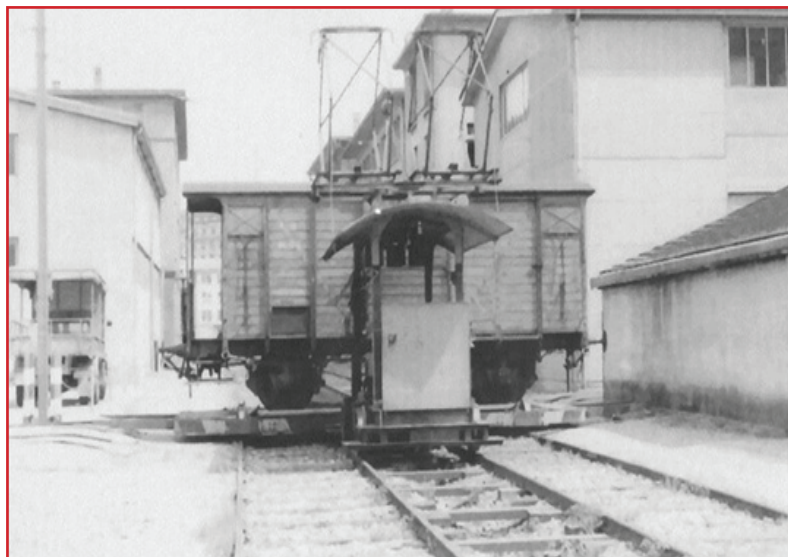
Gare du LEB de Lausanne-Chauderon, en activité de 1872 à 1995. Cette gare devait être temporaire, dans l'attente d'un prolongement de la voie jusqu'au Flon !



On voit ci-dessous comment la zone du Flon se présentait au début du XXème siècle. Un amas de dépôts, plus ou moins bien entretenus, des matériaux et des wagons.



Pour amener les wagons depuis la sortie du tunnel à la Place de l'Europe jusqu'aux différents entrepôts des destinataires dans cette zone commerciale, un chariot transbordeur est installé. Mû initialement par un câble, il sera plus tard électrifié lors de la construction de la ligne ferroviaire entre la gare aux marchandises de Sébeillon et la plate-forme du Flon.

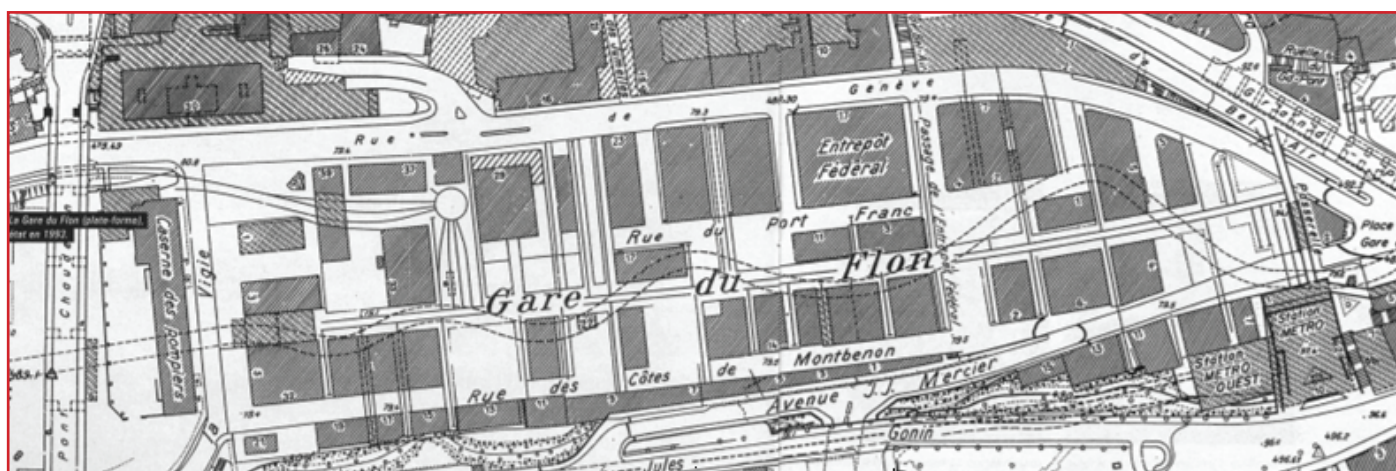


Fonctionnant pendant près d'un siècle, cet engin d'un autre âge a quand même été bien utile. Les wagons étaient ainsi positionnés le long des quais des entrepôts.



Avec la création de la ligne Sébeillon – plate-forme du Flon, le transport de wagons de marchandises entre la gare de Lausanne et le Flon par le tunnel du LO sera supprimé.

Ci-dessous, la plate-forme du Flon, ses entrepôts, voies de circulation et raccordements ferroviaires. Sous les bâtiments, le tunnel de la rivière qui serpente.



La Société des Entrepôts de Lausanne SA, et donc son port franc, se situe ainsi au Flon au cœur d'un dispositif économique comprenant des importateurs, des manufactures et des artisans, tout en constituant un relais dans les transports entre la capitale et l'arrière-pays. Cette situation perdurera jusque dans les années soixante.

Chapitre V – La douane, les entrepôts et les transitaires (1906 – 1975)

Après la seconde guerre mondiale, on mettra un peu d'ordre dans la zone du port franc, tout en gardant son caractère industriel et artisanal à ce secteur, sous l'œil attentif du Tribunal Cantonal ! Les formalités douanières sont traitées par la société des Entrepôts de Lausanne SA. Le camionnage officiel est aux mains de Lavanchy SA.

Cette entreprise porte le nom de son fondateur, Ami Lavanchy qui, pendant la première guerre mondiale, était responsable des transports auprès de l'État-major général et devait les organiser pour approvisionner le pays. En 1920, il est chef de bureau, puis associé dans la société Perrin & Cie (1840), transports et agence de voyages. Il reprendra et renommera cette société Lavanchy SA.



Après le conflit, un nouveau métier se développe, celui d'agent en douane et de transitaire. C'est encore Lavanchy qui est leader dans le domaine et qui forme des jeunes, qui plus tard seront engagés par d'autres entreprises désireuses de s'implanter à Lausanne.

C'est ainsi qu'est créée à Lausanne la société Ritschard, qui déplacera rapidement son siège à Genève, mais qui gardera un bureau à la Rue Beau-Séjour jusque dans les années soixante. Ce bureau, en plein centre de Lausanne, est occupé pendant plusieurs années en commun avec Jacky Maeder SA. Pour aller faire ses dédouanements au port franc ou aussi plus tard à Sébeillon, on saute sur son vélo, mais la ville est plutôt pentue, vingt minutes pour aller, peut-être un peu plus au retour, si on tient compte de quelques arrêts ! Quel bel exemple de rentabilité ! Mais y faisait-on attention à l'époque ?

Au port franc de Lausanne, un gros importateur fait venir régulièrement des fûts de cognac ou de calvados. Même si le déclarant apporte sa déclaration au guichet le matin tôt, ce n'est qu'avant midi ou en fin d'après-midi que les douaniers traitent le dossier. Bien entendu, il faut vérifier s'il s'agit bien de la marchandise annoncée ! D'où l'utilisation d'une pipette et d'un long tuyau, permettant de goûter au produit et parfois aussi, avec le tuyau, de remplir une petite flasque personnelle !

Une première gare aux marchandises est construite à Sébeillon vers 1927 pour soulager et à terme supprimer celle de Lausanne-Gare.

Cela est dû aussi au fait que, pour se développer, les entreprises quittent le Flon pour s'établir à l'ouest, du côté de Malley ou à Renens. Mais il faudra attendre 1953 pour qu'une nouvelle halle aux marchandises de conception moderne soit construite sur le site de Sébeillon, car le passage des wagons sur la place de la gare devient très problématique.

Par ailleurs, le trafic routier augmente et les wagons deviennent plus longs. Ils ne peuvent plus être acheminés au Flon par le LO ou à la Gare de Lausanne-Chauderon par l'ascenseur et le tram.

Pour pouvoir desservir la zone du Flon, le LO construit en 1958 une ligne entre la gare de Sébeillon et le Flon, le long des rues de Sébeillon et de Genève. Cette liaison est destinée uniquement au trafic des marchandises. Cette desserte sera supprimée en 1979. Elle n'a plus sa raison d'être : le port franc a été transféré en 1977 à Chavornay et les quelques caves qui restent dans le bâtiment, toujours sous contrôle douanier, sont alimentées par camion.

La suppression de l'ascenseur de la place Bel-Air en 1954 pose aussi un problème au chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher qui ne peut plus recevoir de wagons à la gare Chauderon. Aussi, il se tourne vers les transports routiers pour desservir sa clientèle, qui se trouve essentiellement dans le Gros-de-Vaud. Pour cela il faut un centre de transbordement, que le LEB installe à Cossonay-Gare, avant d'utiliser le site de Chavornay, où la friche industrielle de la Tuilerie Barraud a été rachetée.

Tourner avec des camions-remorques ou des semi-remorques au Flon devient quasi impossible. De plus le port franc n'est pas extensible au Flon, et sa faible capacité de stockage limite son développement. La douane trouve une solution intermédiaire en faisant dédouaner les camions à la gare de Sébeillon où elle a un bureau.

Une commission, sous la houlette de la Ville de Lausanne, est créée pour trouver un nouvel emplacement. Justement, l'usine à gaz de Malley a cessé ses activités et son terrain ferait l'affaire. Mais c'est sans compter sur des pressions politiques qui œuvrent pour une décentralisation du port franc.



Chapitre VI – Le site de Chavornay

Pourquoi ? Et qu'y avait-il à Chavornay ?

Jusqu'en 1966, une importante briqueterie, la Briqueterie Barraud, développait ses activités à Chavornay. A un certain moment, près de 120 personnes y travaillaient. La glaise était prélevée à l'endroit appelé, encore aujourd'hui, Creux-de-Terre, et acheminée par un téléphérique d'un kilomètre de long jusqu'à l'usine.



Ce Creux-de-Terre est aujourd'hui l'un des marais les plus importants de la Plaine de l'Orbe, avec une réserve ornithologique sous protection cantonale.



La Tuilerie Barraud

Comme le raconte Jacques Mingard, la Tuilerie Barraud avait la réputation de ne pas bien payer ses ouvriers. De nombreux Fribourgeois y travaillaient. Ceux-ci n'avaient pas les moyens de rentrer en train et regagnaient donc leur canton à pied. Un de ces ouvriers, probablement une forte tête, qui avait été licencié par Barraud, prit le chemin de son foyer. Arrivé dans son canton, non loin de sa demeure, il s'assied à un carrefour sur un banc adossé à une croix portant le Christ, comme c'est souvent le cas dans ce canton. Il se lamente à haute voix, se demandant ce que sa femme allait dire, maintenant qu'il avait perdu son travail. Et ses enfant, qu'allaient-ils devenir ? Et tout à coup la voix de Jésus, presque nu sur sa croix, retentit et l'interpelle « Oh, alors toi aussi tu travaillais chez Barraud ! ».

À la recherche d'un nouveau site rail/route pour le transbordement des marchandises, Jacques Mingard, directeur au LEB, remarque cette ancienne tuilerie devenue friche industrielle abandonnée. Elle est reliée à la gare de Chavornay par un embranchement particulier à la ligne CFF Lausanne–Yverdon et à la ligne Orbe – Chavornay (OC), appelée communément Ottawa – Chicago !

Cette ligne est la première électrifiée et à voie normale utilisée en trafic commercial en Suisse. Toutefois, le courant électrique n'est pas le même que celui des CFF. Seul son matériel de traction peut y circuler. Elle dispose de locomotives électriques et diesel, ces dernières pour rouler sur l'embranchement de l'usine Nestlé à Orbe. Nous sommes vers 1969 et on parle déjà de nouvelles formes de transports !



Plus proche du Gros-de-Vaud que Cossonay-Gare, le site de Chavornay permet au LEB d'avoir ses propres installations de transbordement. Même si le site s'avère relativement bon marché, il faudra démolir tous les bâtiments et en construire de nouveaux.

Mais comment rentabiliser et remplir ces constructions, alors que Chavornay se trouve à 25 kilomètres de Lausanne et que le trafic destiné à la campagne vaudoise n'est pas d'un très grand volume ? De plus, on constate un basculement des transports du rail vers la route, le transport par camion étant plus flexible.

Il fallait être visionnaire comme Jacques Mingard pour se rendre compte que, alors que les premiers containers, appelés alors « transcontainers », arrivaient en 1966 dans les ports européens, ce nouveau mode de transport représenterait l'avenir. Si on peut reconnaître à Malcolm McLean aux USA l'invention du container standardisé métallique, il faut quand même se rappeler qu'auparavant, en Europe, des unités de 10 ou 20 m³ existaient déjà, en bois et plus tard en métal. Ces caisses, appelées généralement « cadres », étaient plutôt utilisées pour les déménagements et devaient être bien arrimées sur des wagons plats.



C'est donc avec un certain courage que le LEB se décide à racheter l'ancienne usine Barraud et à en faire son interface pour transborder, du rail à la route ou vice-versa, les marchandises destinées ou en provenance du Gros-de-Vaud.

La démolition de l'usine Barraud, représentée ci-dessous, évoque davantage une scène de guerre que de développement économique. Mais rapidement les premières halles sont construites.

Feuille d'Avis de Lausanne – 7 janvier 1970

NOUVELLES ET CHRONIQUES VAUDOISES



L'ancienne briqueterie Barraud à Chavornay deviendra peut-être le centre romand du «transcontainer».

En adoptant la méthode «transcontainer», le LEB parie sur l'avenir TOUTES SES MARCHANDISES SERONT DÉSORMAIS TRANSPORTÉES PAR LA ROUTE

Vient alors le projet de Jacques Mingard d'installer un terminal à containers sur ce site de Chavornay, où se trouvent déjà quai et raccordement ferroviaire. Il manque seulement un engin de manutention, comme on en trouve dans les ports, car la manutention des containers observée à Bâle ne lui plaît pas : Accrocher des élingues aux quatre coins du container puis le soulever avec une grue traditionnelle demande trop de temps. Il se renseigne, et trouve un engin de type Lancer-Boss à chargement latéral. C'est mieux que la grue, mais il faut quand même deux personnes pour faire fonctionner l'engin. Le chauffeur se trouve presque au ras du sol et il faut une autre personne pour le guider.

Comme on voit grand, on procède à l'acquisition de 40 containers de 20' et de 6 containers de 40'. Pour gérer cette nouvelle activité, le LEB crée la société TRENSCO (Transport, Entrepôt, Silo, Container). Son président est Gabriel Despland, Conseiller d'Etat du Canton de Vaud.

Feuille d'Avis de Lausanne - 6.5.1970



(Photo FAL / J.-P. Grisel)
Ce «Lancer Boss» peut soulever, à six mètres de hauteur, un container pesant trente tonnes. Le poids total du véhicule en charge est de 167 tonnes. A titre indicatif, ce nouveau procédé permettrait d'acheminer en cinq voyages le tonnage transporté actuellement par vingt-cinq camions.

Nouveauté au LEB : dorénavant le transport des marchandises se fait par camions et containers

Le LEB a cessé dès le 4 mai dernier tout transport de marchandises par rail. Les transports sont dorénavant assurés par camions et transcontainers sur la gare de Chavornay. Ce nouveau genre de transport devait officiellement débiter le 1er juin prochain, mais en regard des difficultés existant à l'avenue de Morges et d'Echallens — travaux de réfection de chaussée et circulation automobile entravée sur ces deux voies — la date de mise en exploitation de la nouvelle solution a été avancée d'un mois.

Le 19 février 1969, l'Office fédéral des transports, l'Etat de Vaud, la commune de Lausanne et le LEB décidaient d'un commun accord de créer un service de transport marchandises route en remplacement du moyen traditionnel par rail.

Actuellement l'exploitation se fait par camion conventionnel et containers de 6,5 tonnes déjà en service depuis quelque temps sur la ligne Lausanne-Echallens-Bercher. Il va sans dire que cette solution « bâtarde » n'est envisageable qu'à court terme. Une possibilité plus rationnelle est envisagée : l'utilisation de containers normalisés sur le plan international (voies maritime, aérienne, ferroviaire et routière). Il est cependant nécessaire d'obtenir des dérogations routières — la charge brute admise sur nos routes est actuellement de 16 tonnes pour les camions et 21 tonnes pour les semi-

remorques, alors que les caisses utilisées dans la grande majorité des pays européens — 2,44 m. de largeur, 6, 9 ou 12 m. de longueur et 2,44 m. de hauteur — pèsent respectivement 20, 25 et 30 tonnes, tare comprise. Ce nouveau mode de transport qui, grâce à un système de fixation standard ne demande aucun arrimage spécial, permet d'abord des gains considérables de temps — il faut seulement 42 heures pour transporter un container d'Angleterre à Chavornay — ainsi qu'une sérieuse diminution de main-d'œuvre, ensuite il ne faut plus qu'un seul homme pour décharger en trois minutes, avec une grue adaptée, un container alors qu'il fallait auparavant une huitaine d'hommes.

M. Jacques Mingard, lors de son exposé, a relaté le cas du port de Zeebrugge, où six hommes en une journée déchargent mille containers de trente tonnes.

Mais restons dans le domaine régional. La **Trenco** (Transport, entrepôt, silo et containers) a été créée à cet effet à Chavornay sur le terrain d'une ancienne briqueterie, dont la superficie est de 58 000 m². Cette nouvelle société à capital privé met en exploitation un nouveau système de transports qui commence à faire plus d'un adepte.

Signalons que les transports par containers sont utilisés aux USA depuis quelque six ans.

R. Jn.

L'ambition de Trensco n'est pas de traiter que du trafic régional, mais bien, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, d'installer un terminal destiné aux échanges internationaux et au trafic d'outre-mer. Trensco sera donc un pionnier en Suisse pour l'introduction du container, puisqu'à son ouverture il sera le premier «vrai» terminal public en Suisse : Il n'existe alors qu'un seul autre terminal, mais privé, celui de la compagnie maritime Contship (CS) à Cadenazzo au Tessin. Des containers sont bien entendu aussi traités au port de Bâle, mais les moyens de manutention employés, utilisant des grues traditionnelles, montrent que ce nouveau système de transport est encore considéré comme n'importe quelle autre marchandise.

Pour la promotion de son terminal, Trensco développe un marketing assez extraordinaire pour l'époque, si l'on compare ce qu'était ce terminal à ceux que l'on connaît aujourd'hui. Même le bulletin de la SNCB parle de ce terminal.

Pour son inauguration, le 15 septembre 1970, Gabriel Despland, Président, et Jacques Mingard, Directeur, font venir à Chavornay un parterre de personnalités. Prennent la parole à cette occasion, outre les dirigeants de Trensco SA, MM. :

- Fléchon, Intercontainer – Bâle
- Coudray, Office Fédéral des Transports, Berne
- Turner, directeur de Sea Container, Londres
- Birchler, Vice-président, CTI, New-York
- Fabiano, Vice-président, Centro Italiano Studi Containers, Gênes
- Müheim, président de l'Association suisse des usagers des transports (actuellement Swiss-Shipper's Council), Lausanne.

Quel beau monde ! Et tous de relever l'intelligence éclairée, le dévouement inlassable des concepteurs de ce terminal. D'autres se montrent impressionnés par une réalisation aussi rapide. On ne parle pas encore de « dry port », mais c'est bien cela que les dirigeants de Trensco ont voulu créer à Chavornay.

Bulletin d'information SNCB (chemins de fer belges) mars 1970

UN TERMINAL POUR TRANCONTAINERS A CHAVORNAY DANS LE VAUD EN SUISSE

La société TRENSCO prépare activement la mise en place d'un terminal pour transcontainers à Chavornay dans le canton de Vaud en Suisse.

Relié par la voie ferrée à la gare, ce terminal sera équipé d'un appareil de manutention de 30 T capable de prendre des transcontainers de 20,30 et 40'.

L'aire de stockage de ce terminal permettra d'entreposer environ 600 containers de 20'.

La firme TRENSCO envisage de desservir initialement la région de Chavornay à l'aide de camions porte-containers et d'étendre dans l'avenir son service à toute la Suisse romande.

Les containers Trensco sont superbes, mais juste après leur achat la norme ISO est introduite. Aussi le premier container Trensco, qui devait être expédié aux USA, a été stoppé à Anvers, car refusé à l'embarquement. Après transbordement de la marchandise dans un container maritime ISO, il a été retourné vide à Chavornay !

Après ce début raté, les containers Trensco ne serviront plus qu'au transport des betteraves dans le Gros-de-Vaud ; ils seront utilisés comme poulaillers ou comme dépôts dans les fermes ou entreprises environnantes. Mais le but initial d'instaurer un terminal à Chavornay a été maintenu et le trafic de containers a subsisté. Malheureusement sans le soutien des CFF et de la compagnie ferroviaire locale OC. Dommage !



Jacques Mingard a pourtant réussi à faire venir à Chavornay des compagnies maritimes comme la Cast Line (The Blue Box), d'origine belge. Elle installera un dépôt de containers vides chez Trensco. Cette compagnie desservait au départ d'Anvers uniquement le Canada, via Montréal ou Halifax. Après sa faillite en 1982, ses activités ont été reprises par la compagnie CP (Canadian Pacific). On verra aussi à Chavornay des containers de 35' de Sea-Land, armateur pionnier dans le trafic transatlantique.



Container Terminals en Suisse

De et vers tous les continents
De et vers tous les pays

Le container terminal de Chavornay

Depuis le mois de juin 1969, le Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) effectue le transport des marchandises par la route. Cette décision a suscité la création de la TRENSCO S.A. (TR = transports, EN = entrepôts, S = silo, CO = containers), dont le siège est à Chavornay. La société ne vise pas seulement à faire face aux exigences nouvelles d'un transfert des transports de marchandises du rail à la route, mais bien plus, à exploiter des entrepôts, des silos et à stimuler la rationalisation du trafic marchandises par le moyen de transconteneurs.

Installations

En coopération avec les entreprises industrielles et commerciales de la région - en plein essor économique - TRENSCO S.A. a édifié à Chavornay, sur un terrain de plus de 120 000 m², quatre entrepôts d'une superficie de 5000 m² chacun. En outre, elle a aménagé une place pour le transbordement rail/roule des chargements par wagons complets; l'emplacement réservé au CONTAINER TERMINAL sera agrandi pour répondre aux impératifs de l'expansion conjoncturelle.

Le «Lancer Boss»

Pour effectuer le transbordement des transconteneurs de wagon à camion, ou inversement, le terminal est équipé d'un chariot élévateur à fourche latérale du type «Lancer-

Véhicules routiers équipés d'un cadre-support amovible



Les installations de TRENSCO S.A. à Chavornay



Un train de containers TRENSCO

(Photos Trensco S.A.)



Boss» d'une capacité de 35 tonnes. Le trafic routier des containers est assuré par des véhicules spécialement construits à cet effet. Le châssis du véhicule est équipé d'un cadre-support amovible, qui répond aux normes internationales. Il est conçu de manière à assurer une manutention facile et rapide. Aujourd'hui déjà, TRENSCO S.A. met 10 porte-containers, 40 containers de 20 pieds et 6 containers de 40 pieds à la disposition des expéditeurs et destinataires de chargements par wagons complets.

Au service des échanges internationaux

Un service de containers bien organisé permettra de desservir de manière optimale la région de Lausanne, Yverdon, de la Haute-Broye et du pied du Jura vaudois. Cette initiative vient d'autant plus à son heure que la région du Nord vaudois est en plein développement. Le container

terminal de Chavornay - qui jouera le rôle de plaque tournante - assurera les liaisons les meilleures avec les réseaux ferroviaires de Suisse et de l'étranger - et les pays d'outre-mer.

Au cœur de la Suisse romande, TRENSCO S.A. offre un centre d'entreposage et de distribution appelé à contribuer efficacement à l'expansion régionale, déjà réjouissante.

La présence du terminal Trensco aura un autre impact et fera venir un gros importateur d'alcools de Lausanne, la société Siegenthaler. Cette entreprise représentait notamment les whiskies anglais Johnny Walker. La législation anglaise imposait pour les transports de whisky l'utilisation d'unités de transport rigides. A l'époque, les camions-remorques étaient généralement bâchés, sauf les frigos, qui par contre augmentaient les coûts de transport. Dès lors ne restaient que les containers pour respecter les lois anglaises.

Avec la construction des entrepôts de Chavornay, Siegenthaler SA trouve la possibilité d'y établir son dépôt central et fait la demande aux douanes suisses de pouvoir y mettre son stock sous douane, dans un genre de port franc décentralisé. C'était unique en Suisse! D'autant plus que les alcools sont soumis à des taxes de douane très élevées. Un droit de superficie (DDP) est alors accordé à Siegenthaler pour une durée de 50 ans. Comme les lots à dédouaner étaient chaque fois assez importants, on équipa une halle d'un portail mobile qui séparait la halle en deux parties, l'une sous douane et l'autre comme zone libre. Ce portail était fixé à un rail qui serpentait au plafond du dépôt. Ainsi, plutôt que de déplacer les palettes lors d'un dédouanement, il suffisait de déplacer le portail, bien entendu sous l'œil attentif d'un douanier ! Ingénieux, mais compliqué : Il fallait être au moins 3 ou 4 personnes pour manœuvrer cette installation.

L'idée de déplacer le port franc de Lausanne à Chavornay est peut-être venue dès la reprise de la Tuilerie Barraud. A Lausanne, les installations du Flon deviennent insuffisantes et un comité d'initiative, conduit par la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) et la Municipalité de Lausanne cherche un nouvel emplacement. Après avoir examiné différents sites, c'est celui de Chavornay, avec la mise à disposition de 60'000 m², qui sera retenu pour le nouveau port franc. Toutefois, il faudra attendre huit années pour sa réalisation, car les coûts de construction et de transformation des halles dépassent les prévisions et les budgets.

En 1973, la raison sociale Trensco SA est transformée en Société du Port franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A. (PESA).

Chapitre VII – Les relations avec les transitaires de Lausanne

Alors que les transitaires de la place, Lavanchy, Natural, Ritschard, Marcel Schneider et Jacky Maeder utilisent journalièrement le port franc de Lausanne, des rumeurs commencent à circuler depuis l'automne 1971 sur son déplacement. Sur ce point, la plupart des transitaires sont d'accord, car atteindre le Flon pour des camions-remorques et semi-remorques devient de plus en plus compliqué. Plus tard, la douane permettra le dédouanement de camions à Sébeillon, mais le problème de l'accès au port franc subsiste. Par ailleurs, la nouvelle voie ferrée entre la gare de Sébeillon et le Flon ne répond pas aux attentes des transitaires ; le rail perd de son attrait.

Trenco SA, qui appartient au LEB, ayant racheté la tuilerie Barraud à Chavornay, verrait bien le déplacement du port franc de Lausanne dans ses murs. Dans cette optique, elle souhaite élargir ses activités en offrant aussi des prestations d'agence en douane, sous le nom de PESA. Ceci est rendu possible avec la reprise des déclarants en douane de la Société des Entrepôts de Lausanne SA et de la Société des Entrepôts d'Yverdon SA.

Ces nouvelles inquiètent les transitaires, et l'idée de créer une association des transitaires, à l'instar de ce qui s'est déjà fait à Genève et à Bâle, est lancée par la maison Lavanchy. Une première réunion est tenue le 5 mai 1975 avec tous les transitaires de la place de Lausanne pour définir des statuts et l'organisation de cette future association. Parmi ces membres fondateurs on retrouve donc PESA, la Société des Entrepôts d'Yverdon et la Société des Entrepôts de Lausanne.

Si PESA milite déjà pour Chavornay, les transitaires ne voient pas d'un très bon œil un déplacement dans un endroit aussi éloigné. Avec la fermeture de l'usine à gaz de Malley, des terrains seraient disponibles et certainement plus pratiques. Les politiciens s'en mêlent et l'idée « Malley » n'est pas retenue. C'est donc à Chavornay que prendra place le nouveau port franc, dans les installations de PESA.

Pour défendre ses intérêts, l'Association Vaudoise des Transitaires (AVT) est fondée le 16 juin 1975 :

Liste des membres fondateurs de l'AVT

Entreprise	représentée par
Sté des Entrepôts de Vevey S.A.	Jean-P. Moser
Marcel Schneider S.A.	Daniel Schneider
Lavanchy S.A.	Max W. Frei
Eutesa S.A.	Marcel Dupertuis
MAT S.A.	Jean-P. Fleury
Sté des Entrepôts d'Yverdon	Adrien Metzinger
Sté des Entrepôts de Lausanne S.A.	Roger Pousaz
Union des Agents en douane de Vallorbe (Danzas, Gondrand, Tisa, Saima)	Franz Huber
Jacky Maeder S.A. Max Glidemann	
Natural S.A.	André Triscone
H. Ritschard & Cie S.A.	Jean-P. Caligari

Non représentés lors de l'Assemblée

PESA S.A.	Jacques Mingard
Goth & Co	Jean-R. Spring

Lausanne, le 17 juin 1975

Procès-verbal de la réunion des futurs membres de l'Association
vaudoise des transitaires du 17.6.1975 à l'Hôtel de la Navigation

Entreprises présentes :

Société des Entrepôts de Vevey SA	M.	J.-P. Moser
MARCEL SCHNEIDER SA Lausanne	M.	D. Schneider
LAVANCHY SA Lausanne	M.	M. Frei
EUTESA SA Lausanne	M.	M. Dupertuis
MAT Cossonay	M.	Fleury
Société des Entrepôts d'Yverdon	M.	A. Metzinger
Société des Entrepôts de Lausanne	M.	T. Pousaz
Union des Agents en douane, Vallorbe	M.	F. Huber
JACKY MAEDER SA Lausanne	M.	M. Gudemann
NATURAL SA Lausanne	M.	A. Triscone
H. RITSCHARD & CIE SA	M.	J.-P. Caligari

1. Ouverture des débats par le Président
2. Lecture du procès-verbal de la réunion du 5.5.1975
3. M. Huber de l'Association des Transitaires de Vallorbe informe l'assemblée que les maisons membres de cette Association, respectivement Gondrand, Tisa, Danzas et Saima sont d'accord de faire partie de l'AVT avec une voix pour les quatre.

Monsieur Triscone de Natural excuse son absence à la première réunion et se demande si une association vaudoise est bien nécessaire. En effet, l'Association Genevoise a élargi ses statuts et il existe maintenant la possibilité pour une entreprise vaudoise d'en faire partie.

M. Frei de Lavanchy explique que le canton de Vaud n'a aucune association et qu'il est temps que cette lacune soit comblée afin d'établir un contrepoids envers les autres associations suisses, entre autres l'Association Genevoise. Il ajoute que les intérêts locaux peuvent être mieux défendus par un groupe régional.

Le procès-verbal est accepté par l'Assemblée.

4. Lecture des statuts

...

La présidence est proposée à Monsieur Moser qui accepte avec plaisir et nous assure d'accomplir sa tâche au mieux de ses moyens.

Le Président élu propose de s'entourer de MM. Frei et Schneider et de limiter ainsi le comité à 3 membres, ce qui est accepté.

Deux commissions sont ensuite formées :

- L'une pour le Port-Franc de Chavornay, présidée par Monsieur Fleury; membres : MM. Frei, Triscone, Pousaz et Huber.
- L'autre pour les tarifs, présidée par Monsieur Caligari; membres : MM. Huber et Fleury.

Il est entendu que ces 2 commissions informeront le Président des dates de leurs séances. L'Assemblée est levée à 1745 h. Le Président remercie tous les membres présents.

Sig. : Daniel SCHNEIDER



ASSOCIATION VAUDOISE DES TRANSITAIRES ET AGENTS EN DOUANE

Comme on le voit dans ce procès-verbal de constitution de l'AVT, il est décidé de mettre immédiatement en place deux commissions, l'une pour unifier les tarifs d'intervention, appelés « frais de place », et l'autre pour s'occuper du futur port franc à Chavornay.

Au bout du lac, les transitaires genevois de l'ATG auraient préféré que les Vaudois adhèrent à leur association déjà existante. Mais alors, qu'en aurait-il été des problèmes qui s'annonçaient à Lausanne avec le grand chambardement que représentait le déménagement du port franc ? L'AVT est immédiatement reconnue par l'ASME (Association Suisses des Maisons d'Expédition), qui plus tard deviendra la SSV (Schweizerischer Spediteur Verein) et s'appelle aujourd'hui Spedlogswiss – Association Suisse des Transitaires et Entreprises de logistique.

La commission du port franc de Chavornay se met au travail sans tarder et prend contact avec Jacques Mingard, directeur et fondateur de PESA. Un grand nombre de questions sont soulevées quant au fonctionnement et à l'organisation du travail dans ce port franc. Celles-ci sont discutées lors d'une première séance avec la Direction de PESA, le 26 septembre 1975. On se rend compte, en lisant entre les lignes du PV, de la méfiance qui règne entre l'Association et PESA, chacune craignant un empiètement de l'autre sur ses prérogatives.

Du côté de la politique les choses bougent aussi, et on parle de PESA jusqu'au Grand Conseil, ce qui est assez normal puisque le canton est entré dans le capital-actions de la société et place deux représentants dans le Conseil d'administration. Ces mesures devront permettre de soutenir son développement et son infrastructure, jugés indispensables à l'économie vaudoise. Les débats sont vifs au Grand Conseil, et même l'AVT s'élève contre une allégation d'un député, selon laquelle les transitaires se réjouissent de venir à Chavornay !

PROCES-VERBAL

de la séance du mardi 28 octobre 1975, à Lausanne

Présents : J.P. Moser, président
D. Schneider, trésorier
M. Frei, secrétaire
J.P. Fleury, commission Chavornay
J.P. Caligari, commission tarifs

1. Chavornay
Les présents prennent acte du PV de la réunion Association - Direction PESA et constatent que ce rapport est déjà bien complet.
Une prochaine réunion avec PESA est prévue au début de 1976. Nous demanderons à chacun de nos membres de présenter leurs questions relatives aux problèmes douaniers et des relations avec PESA.
M. Moser signale la fausse allégation du député Viret (radical, Orbe) au Grand Conseil, qui déclarait que la majorité des membres de l'Association des Transitaires, moins deux voix, se réjouissait d'aller à Chavornay; il est décidé de prendre acte, sans donner de suite à cette fausse information.

Avec les transitaires, les discussions sont intenses, car ceux-ci voient en PESA un concurrent, puisque la société dispose de son agence en douane. Mais ce sont surtout l'accès aux installations, les tarifs de manutention, la location de bureaux et de surfaces d'entreposage, les rabais souhaités par les locataires qui deviennent des sujets récurrents.

Au 1er janvier 1977, lorsque le nouveau port franc entre en pleine activité, la Société des Entrepôts de Lausanne SA, PESA et la Société des Entrepôts d'Yverdon SA donnent toutes trois leur démission de l'Association Vaudoise des Transitaires.

PESA (anciennement Trensco S. A.)		13 DEC. 1976
Société du Port-franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S. A.		
1373 CHAVORNAY Vd Suisse		Association Vaudoise des Transitaires à l'att. de M. Max W. FREY c/o LAVANCHY S.A. Rue de Genève 88
Téléphone : (024) 7 38 41 (024) 51 18 41 dès 1. 11. 1973		1000 <u>LAUSANNE 16</u>
Télex 25262		
N/réf. JM/ch V/réf.	Chavornay, le 10 décembre 1976 Place de la Gare	
<p>Monsieur le Président,</p> <p>Par la présente nous vous prions de bien vouloir prendre acte de notre démission en tant que membre de l'Association Vaudoise des Transitaires au 1er janvier 1977.</p> <p>Vous comprendrez aisément que nos intérêts sont différents de ceux des transitaires et nous estimons préférable de garder toute notre liberté.</p> <p>Il va sans dire que nous restons toujours à votre entière disposition pour toutes discussions concernant l'exploitation du port-franc.</p> <p>Veillez croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.</p> <p>Le Directeur <i>[Signature]</i></p>		

Ces décisions sont prises au vu des discussions ardues entamées avec l'AVT, d'autant plus que le transfert du port franc de Lausanne à Chavornay va aussi entraîner la fermeture des entrepôts d'Yverdon, tout le personnel étant regroupé sur le site de Chavornay. A Lausanne-Flon ne subsisteront, à la demande d'importateurs de vins, que les caves « sous douane », et ceci pendant une dizaine d'années. L'agence en douane de PESA pose rapidement problème. Juste avant le déménagement, les Sociétés des Entrepôts de Lausanne et d'Yverdon ont sensiblement augmenté les salaires de leurs employés pour les inciter à suivre la nouvelle entité. Ces frais de personnel sont largement supérieurs à ce qui avait été prévu dans le projet initial et PESA ne pourra les assumer, ce qui conduira à la fermeture de son agence en douane.

Malgré le retrait de l'AVT et la suppression de l'agence en douane, les relations restent tendues et PESA de se demander pourquoi les transitaires et l'AVT veulent interférer dans ses affaires. Les échanges de courrier entre PESA et l'AVT sont parfois gratinés, comme le montrent les exemples ci-dessous !

PESA
Société du Port-franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S. A.

1373 CHAVORNAY VD Suisse

Téléphone (024) 51 18 41

Télex 25282

LAVANCHY S.A.
- 3 MAR. 1977

Association vaudoise des
Transitaires
à l'att. de Monsieur FREY
p.a.: LAVANCHY S.A.
Rue de Genève 88

1000 LAUSANNE

N/réf. JM/ch
V/réf.

Chavornay, le 2 mars 1977
Place de la Gare


Concerne : port-franc de Chavornay

Monsieur,
Tout d'abord nous tenons à vous remercier très sincèrement pour votre lettre recommandée du 24 février dernier. A vous lire, il nous semble que le proverbe qui dit "lorsqu'on veut tuer son chien, on lui trouve toujours une maladie" convient parfaitement bien.

Point 1
Nous n'avons pas l'intention de répondre sur ce point qui se passe vraiment de tout commentaire.
A titre de renseignement nous avons, depuis plusieurs années, des stocks de sucre et de nescafé en poudre entreposés dans ces halles, et n'avons jamais constaté quoi que ce soit, ni eu aucune réclamation.
Estimez-vous, au vu de vos affirmations, que le taux hygrométrique dans les halles aurait dû baisser avec le temps particulièrement sec que nous avons eu depuis le début de l'année ?

Point 2
Les panneaux sont commandés depuis fort longtemps. Nous tenons à préciser que c'est PESA qui en a eu l'initiative et que nous n'avons jamais eu de réclamation de la part des transitaires. Le délai de livraison est d'environ 3 mois.

Point 3
Toute cette question de signalisation est à l'étude avec les services de l'Etat de Vaud, de la Gendarmerie, de la Commune d'Orbe et de la Commune de Chavornay. Nous tenons également à préciser que nous n'avons pas attendu votre lettre pour agir !
Nous avons encore un désir à formuler : à l'avenir nous vous prions de faire vos remarques d'une manière objective, constructive et sur un autre ton.
Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le Directeur


BH
↓
MF

Ce n'est qu'en 1985, après un changement de direction et après avoir engagé des déclarants en douane pour réouvrir son agence en douane, que PESA demandera sa réadmission dans l'AVT. Celle-ci est acceptée, malgré les réticences d'une agence en douane de la place. Avec cette démarche, PESA redevient de facto membre de l'Association Suisse des Transitaires (à l'époque SSV).

Il est difficile de déterminer si cette réintégration aura été bénéfique pour tous, comme l'écrit la Direction. Les rapports avec certains utilisateurs des installations de PESA restent fluctuants et ce sont toujours les mêmes problèmes qui resurgissent.

PESA ne reconnaît pas la « commission du port franc » de l'AVT comme interlocuteur, et il faudra attendre que l'AVT mette de l'eau dans son vin en transformant cette commission en « commission des ports francs » pour amorcer une détente.

Ce n'est qu'à partir de 1993 que ces problèmes se dissiperont vraiment et que PESA sera reconnue comme agence en douane et transitaire, respectueuse envers les transitaires qui utilisent ses infrastructures et qui sont donc ses clients. L'AVT supprimera alors de son côté sa commission des ports francs.

Plus tard, dans les années 80, les CFF reviendront avec un projet de CSC (Cargo Service Center) à Malley, comme celui d'Aarau, mais ils renonceront à sa réalisation. PESA et les transitaires y verront une nouvelle concurrence et lui manifesteront un intérêt glacial. Il en sera de même pour le projet d'un centre douanier à Fribourg, imaginé par la Chambre fribourgeoise du commerce et de l'industrie, pour soutenir l'économie locale et attirer des entreprises étrangères, qui lui aussi ne verra pas le jour. Tant les douanes suisses que les transitaires romands ne souhaitent pas avoir trop de bureaux intérieurs dans lesquels des douaniers devraient être présents. De plus, il existe déjà non loin de là un port franc et une douane à Berne.

Chapitre VIII – Le port franc quitte Lausanne

Comme indiqué dans le chapitre précédent, le port franc doit quitter le Flon et il faut trouver un nouvel emplacement. Jacques Mingard, directeur au LEB et directeur de Trensco SA, intervient et propose de regrouper sur le site de Chavornay la Société des Entrepôts de Lausanne et la Société des Entrepôts d'Yverdon. L'endroit est idéal, bien centré, il s'y trouve déjà le terminal à containers, des entrepôts et des terrains constructibles. De plus, dans les entrepôts de Trensco S.A., un client, importateur d'alcools, va disposer d'une autorisation d'entreposage sous douane.

On lit, dans la Feuille d'Avis de Lausanne du 19 octobre 1971, les cinq arguments en faveur d'un transfert du port franc de Lausanne à Chavornay :

1. possibilité de grouper le port franc et la gare routière
2. possibilité de construire sur un seul niveau, d'où exploitation plus facile et moins onéreuse
3. accès quasi direct à l'autoroute Lausanne – Yverdon – Berne et en direction de la France par le tronçon de l'autoroute Chavornay – Orbe – Vallorbe
4. place largement suffisante pour le stationnement et le mouvement de poids lourds
5. possibilités intéressantes pour de futurs agrandissements.

Les bulletins des séances du Grand Conseil nous renseignent aussi sur le déroulement des opérations. Le programme suivant est présenté par le comité d'initiative et validé par l'Etat de Vaud :

- construction d'un port franc sur les terrains de Trensco SA
- augmentation du capital-actions de Trensco S.A.
- transformation de la raison sociale Trensco S.A. en PESA – Société du Port-franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A., avec siège à Chavornay.

Le 4 juin 1973, l'assemblée extraordinaire des actionnaires de Trensco S.A. décide :

- d'augmenter le capital-actions de 1 à 3 millions de francs
- d'étendre le but social et de modifier la raison sociale
- d'élire quatre nouveaux administrateurs représentant les intérêts précédemment défendus par le comité d'initiative.

Les buts statutaires définis sont :

- construire et exploiter un port franc fédéral
- construire et exploiter des entrepôts
- contribuer à la rationalisation des transports, en particulier par transcontainers.

Il est relevé que le Département fédéral des finances et des douanes délivre, le 25 octobre 1973, l'autorisation d'exploiter un port franc douanier à Chavornay.

PESA (anciennement Trensco S. A.)

Société du Port-franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S. A.

L'avenir de PESA se joue alors sur un plan politique. Pour le déplacement du port franc, il faut des terrains et de nouvelles surfaces. En 1973, une première augmentation du capital-actions est faite. Mais, malgré des résultats encourageants, cela ne suffit pas. En 1975, la société se tourne vers le Canton. Conscient du rôle économique du port franc, le Grand Conseil accorde au Conseil d'Etat l'autorisation de souscrire pour CHF 500'000.- à l'augmentation du capital-actions et de garantir les emprunts hypothécaires de PESA.

Le capital-actions est ainsi porté à 4 millions en 1976 et le Canton délègue deux administrateurs dans le Conseil d'administration, Marc-Henri Ravussin, conseiller d'Etat, et René Bécholey, chef du Service de l'industrie et du commerce. Les travaux peuvent alors commencer :

Nouvelliste du Valais – 20.08.1975

Transfert du port franc de Lausanne à Chavornay

LAUSANNE. – Le port franc douanier de Lausanne, aujourd'hui à l'étroit dans les bâtiments qu'il occupe depuis 1886 à la place du Flon, sera transféré à Chavornay, gros bourg du Nord vaudois situé sur la ligne CFF Lausanne-Yverdon et au carrefour des futures autoroutes Lausanne-Yverdon et Chavornay-Vallorbe. Un accord a été passé entre le comité d'initiative du nouveau port franc et la société Trensco S.A. qui, fondée à Chavornay en 1969, a décidé d'augmenter son capital-actions d'un à trois millions de francs et de transformer sa raison sociale en « port franc et entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A. » (PESA). Le Département fédéral des finances et des douanes a délivré en 1973 l'autorisation d'exploiter un port franc douanier à Chavornay. Les mises à l'enquête des voies de chemin de fer et de l'aménagement général ont eu lieu.

Le coût des travaux est estimé à 4 350 000 francs, en première étape. L'implantation à Chavornay d'un port franc de 22 500 m² de surface couverte permettra au Nord vaudois

de devenir le centre de distribution dont a besoin la Suisse romande, tant au point de vue géographique qu'à celui des relations ferroviaires et routières.

Le Conseil d'Etat vaudois, après avoir ainsi souligné l'importance du projet de Chavornay, demande au Grand Conseil que le canton participe pour 500 000 francs au capital-actions de la société « PESA » et accorde à celle-ci la garantie de l'Etat pour ses emprunts hypothécaires, jusqu'à un maximum de trois millions de francs.

Il rappelle qu'un port franc est un entrepôt douanier accueillant des marchandises étrangères non encore dédouanées, qui y séjournent sans contrôle, mais sous la surveillance de la douane, et jouissent d'une exterritorialité fictive, c'est-à-dire sont réputées se trouver hors du territoire douanier suisse, tout en restant soumises à certaines lois du pays. Par les facilités qu'ils offrent, les ports francs sont de plus en plus utilisés comme centres de distribution par des maisons et organismes étrangers.

Gazette de Lausanne-20.08.1975

Gazette de Lausanne-18.03.1976

Transfert du port franc de Lausanne à Chavornay

■ Lausanne, 19. — (ATS) Le port franc douanier de Lausanne, aujourd'hui à l'étroit dans les bâtiments qu'il occupe depuis 1886 à la place du Flon, sera transféré à Chavornay, gros bourg du nord vaudois situé sur la ligne CFF Lausanne-Yverdon et au carrefour des futures autoroutes Lausanne-Yverdon et Chavornay-Vallorbe. Un accord a été passé entre le comité d'initiative du nouveau port franc et la société Trensco S.A. qui, fondée à Chavornay en 1969, a décidé d'augmenter son capital-actions d'un à trois millions de francs et de transformer sa raison sociale en « Port franc et entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A. » (PESA). Le Département fédéral des finances et des douanes a délivré en 1973 l'autorisation d'exploiter un port franc douanier à Chavornay. Les mises à l'enquête des voies de chemin de fer et de l'aménagement général ont eu lieu.

Le coût des travaux est estimé à 4 350 000 francs, en première étape. L'implantation à Chavornay d'un port franc de 22 500 m² de surface couverte permettra au Nord vaudois de devenir le centre de distribution dont a besoin la Suisse romande, tant au point de vue géographique qu'à celui des relations ferroviaires et routières.

Le Conseil d'Etat vaudois, après avoir ainsi souligné l'importance du projet de Chavornay, demande au Grand Conseil que le canton participe pour 500 000 francs au capital-actions de la société PESA et accorde à celle-ci la garantie de l'Etat pour ses emprunts hypothécaires jusqu'à un maximum de trois millions de francs.

Port-franc de Chavornay : participation de l'Etat

Conformément à une décision prise l'automne dernier par le Grand Conseil, l'Etat de Vaud s'apprête à souscrire, du 29 mars au 14 avril, la moitié de l'augmentation du capital-actions de la société « PESA » (Port-Franc et Entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A.) à Chavornay. Sous réserve de ratification de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 26 mars, PESA va augmenter son capital de trois à quatre millions, par l'émission de 1000 nouvelles actions nominatives de 1000 francs, dont 500 souscrites par le canton de Vaud.

Les CFF et une soixantaine de communes sont déjà actionnaires de PESA, société dont l'un des buts est de créer un nouveau port-franc douanier à Chavornay (entre Lausanne et Yverdon), celui de Lausanne étant devenu trop petit et d'accès difficile. L'autorisation de construire et d'exploiter le port-franc de Chavornay a été accordée en 1973 par le Département fédéral des finances et des douanes. La construction est évaluée à près de cinq millions de francs. (Ats)

24Heures – 2.8.1976



Il s'agit presque d'un feuilleton et on constate que ce projet de port franc à Chavornay est bien présent dans tous les médias de Suisse romande.

C'est donc avec une certaine euphorie que les travaux vont bon train et qu'à fin 1976 le nouveau bâtiment est prêt à accueillir le port franc de Lausanne.



Inauguration, 28 juin 1977

C'est la grande fête à Chavornay. Personnalités du monde politique et économique, douanes suisses, représentants des communes voisines, actionnaires, tous sont venus voir cette nouvelle installation.

PAYS DE VAUDMercredi 29 juin 1977

Plaquette tournante de la distribution en Suisse romande

Inauguration du nouveau port-franc de Chavornay

La «PESA» (Port-franc et entrepôt de Lausanne-Chavornay SA) a inauguré ses nouvelles installations hier après-midi, à l'issue de son assemblée des actionnaires. Le port-franc de Lausanne a en effet quitté la capitale vaudoise, où il était établi à la gare du Flon depuis 1886, pour s'installer à Chavornay, dans la plaine de l'Orbe, à proximité de la

gare CFF (ligne Lausanne-Yverdon) et de la jonction future des autoroutes Lausanne-Yverdon et Chavornay-Vallorbe.

C'est le 3 janvier dernier que le nouveau port-franc, plaque tournante de la distribution en Suisse romande, a été mis en service, en même temps que se fermaient ceux de Lausanne et d'Yverdon. La PESA dispose d'une surface d'entrepôts de 25 000 m², dont 7000 pour le port-franc douanier et 18 000 pour l'entrepôt libre, avec gare routière et gare ferroviaire. La surface totale des terrains, acquis en 1970, est de 132 000 m². Les travaux de construction ont coûté, en première étape, près de cinq millions de francs. Le canton de Vaud a accordé un crédit d'un demi-million et une garantie d'emprunt. Les CFF et plus de soixante communes vaudoises sont devenues actionnaires de la PESA. Le Département fédéral des finances et des douanes a accordé en 1973 le permis d'exploiter le port-franc douanier de Chavornay.

Il faut rappeler que le port-franc représente l'une des formes principales de l'entrepôt douanier. Il accepte des marchandises qui y séjournent sans contrôle, mais sous la surveillance de la douane, et jouissant d'une exterritorialité fictive. On entend donc par port-franc les territoires et locaux publics destinés à recevoir des marchandises étrangères non dédouanées, pour un entreposage d'une durée illimitée, ces marchandises étant réputées se trouver hors du territoire douanier suisse, tout en restant soumises aux lois suisses en ce qui concerne les impôts, enquêtes ou poursuites judiciaires.

L'inauguration du port-franc de Chavornay a été marquée par des allocutions de MM. Marc-Henri Ravussin, président du Conseil d'Etat vaudois, René Giorgis, chef du Service d'exploitation à la Direction générale des douanes, et Gabriel Despland, président du Conseil d'administration de la PESA. (ATS)

TV par câble à Orbe: le Conseil communal décidera

Un important préavis concernant la création d'un réseau de distribution par câbles de signaux TV et OUC sera soumis demain au Conseil communal d'Orbe. Ce préavis fait suite à une demande de la municipalité qui avait posé la question de l'opportunité de créer à Orbe un réseau de télédistribution. Le 11 mai 1976. Le 24 juin de la même

Que du beau monde ! A cette inauguration mémorable ne manquent ni flonflons ni petits fours, arrosés de bons vins vaudois. Les discours se succèdent ; certains sont dithyrambiques, que ce soient ceux des représentants de l'Etat ou ceux de l'Administration des douanes. De plus, une décision capitale est reçue le même jour de la Direction Générale des Douanes à Berne, précisant que les camions jusqu'à 38 tonnes de poids total admis à circuler (PTAC) sont autorisés à circuler entre Vallorbe et Chavornay. PESA servira dès lors de plate-forme de transbordement ou même d'entrepôt de courte durée pour les surcharges, le poids total admis alors en Suisse étant de 28 t.

On peut lire dans la presse :

« Entré en service le 3 janvier 1977, les entrepôts et le port franc ont bénéficié d'emblée d'une grande activité qui laisse bien présager de l'avenir de la Société. Les installations inaugurées constituent un atout d'importance pour toute l'économie du Nord vaudois. »

Quelques reflets de cette journée mémorable pour le Canton :



Une partie des invités réunis dans une des halles. A la tribune, M. le Conseiller d'Etat, M.-H. Ravussin



M. Gabriel Despland, ancien conseiller aux Etats, président sortant du Conseil d'administration de PESA, présente, lors de la partie officielle, l'historique de la société qu'il présida dès sa fondation et pendant 8 ans.



M. le Président remercie, à l'issue de son discours, M. Marc-Henri Ravussin, président du Conseil d'Etat vaudois, chef du Département des travaux publics.



Mais il faut surtout retenir l'hommage adressé à Jacques Mingard, homme visionnaire, mais surtout battant inlassable qui, pour arriver à réaliser ses projets, a su franchir tous les obstacles et surtout convaincre.

Pour lui, qui se voit plus comme lanceur de projets et constructeur que comme gestionnaire, ses idées ont été réalisées.

Il exprime le souhait de passer la main à une nouvelle Direction qui aura la tâche de faire vivre et prospérer cette société et ses infrastructures.



Chapitre IX – PESA s'installe à Chavornay (1976 – 1991)

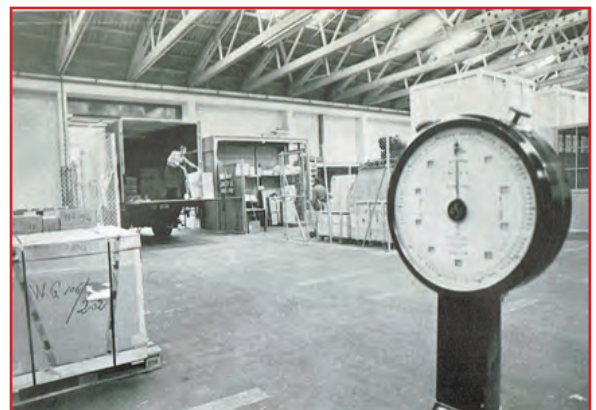
Fin 1976-début 1977, les soucis de PESA se concentrent surtout sur la recherche d'un directeur-adjoint et futur remplaçant de M. Mingard. De nombreux candidats, d'anciens déclarants à Lausanne, sont auditionnés. Par ailleurs, suite à l'incendie du port franc de Vevey, plusieurs projets sont à l'étude, et une rivalité se fait jour entre Vevey et Martigny, lieu pour lequel le Directeur des douanes d'alors, M. Coquoz, marquerait une préférence. Il est convenu que PESA ne doit pas intervenir dans ce conflit. Côté finances, à relever que le salaire de M. Mingard est pris dans les frais de construction du port franc, pour ne pas charger le bateau !

Port franc Une réalité

La société PESA, « Port franc et entrepôts de Lausanne-Chavornay S.A. », assume pleinement sa tâche : doter le canton d'un nouveau port franc adapté aux besoins du trafic ferroviaire et routier et renforçant sa fonction de plaque tournante de la distribution. Le 3 janvier 1977, ce port franc a été mis en service en même temps que se fermaient ceux de Lausanne (où sont maintenues momentanément les caves sous douane) et d'Yverdon. L'Etat de Vaud a participé à l'étape finale du financement consacrant ainsi l'importance cantonale du port franc et son caractère d'intérêt général. Tout est prévu pour que cette initiative — dont le coût reste raisonnable — puisse se développer par étapes.

Rapport 1976-1977 de la CVCI (Chambre Vaudoise du Commerce et de l'Industrie)

La société est pour l'époque assez sociale, puisque la durée normale de travail est de 45 heures, mais déjà sur 5 jours par semaine. Une facturiste à la demi-journée est payée alors CHF 15.- l'heure.



On s'interroge aussi au Grand Conseil sur la gestion de PESA, dont les déficits deviennent préoccupants, et sur le bien-fondé de la participation du Canton au capital-actions. Les débats sont vifs lors de la séance du 19.09.1978, reproduits par la Feuille d'Avis de Sainte-Croix du 27.09.1978 :

Interpellation Jacques Würsten et consorts sur l'exploitation des port franc et entrepôts de Lausanne-Chavornay S. A.

Développement

Lors du débat sur le projet de décret concernant la participation de l'Etat au capital-actions et la garantie d'un emprunt hypothécaire pour la création d'un port franc à Chavornay, le 3 septembre 1975, M. Edouard Debétaz, conseiller d'Etat, déclarait devant cette assemblée que « le port franc a un caractère d'intérêt général. Je ne crois pas qu'on puisse l'assimiler à une entreprise purement commerciale. Son importance sur le plan économique justifie que son activité soit suivie de près par les autorités. »

Je crois que, trois ans plus tard, il est nécessaire de faire le point de la situation.

En effet, en 1975, les arguments suivants avaient été émis par le Conseil d'Etat dans son projet de décret afin, permettez-moi l'expression, de séduire le Grand Conseil.

1. Emplacement du port franc à Chavornay

Argument : « L'utilisation du port franc de Lausanne se heurte à des difficultés d'exploitation étant donné ses faibles dimensions et les accès insuffisants pour les transports par la route. Après diverses études, un projet de nouvelle implantation, à Chavornay, a vu le jour. Le Département fédéral des finances et des douanes a donné son approbation à sa réalisation, estimant que le maintien d'un port franc se justifiait dans notre canton. L'importance économique de cette construction pour toute une région, voire pour une partie importante du canton, conduit le Conseil d'Etat à proposer une participation cantonale sous forme d'acquisition d'actions (500 000 francs) et de cautionnement d'une partie de l'emprunt hypothécaire (1 150 000 francs, avec autorisation d'augmenter cette garantie jusqu'à concurrence de 3 000 000 de francs lors de réalisations ultérieures). »

Je désire être bien clair sur ce premier point. Le choix de Chavornay pour l'implantation du nouveau port franc ne doit pas être remis en cause. Sa situation géographique au centre du canton, à proximité de la future autoroute Lausanne-Yverdon, de l'embranchement Chavornay-Vallorbe et de la ligne de chemin de fer, est excellente.

2. Coût de construction et financement

La perte nette de l'exercice 1977 s'élève à 649 956 fr. 58. Cette perte s'ajoute au solde déficitaire précédent (d'où provenait-il ?), qui était de 320 845 fr. 03. Le solde déficitaire cumulé s'élève donc au 31 décembre 1977 à 970 801 fr. 61. La situation n'est pas brillante, vous en conviendrez !

Je tiens à vous signaler que le compte d'exploitation des quatre premiers mois de cette année accuse un nouveau déficit de 170 000 francs environ, si mes renseignements sont exacts, et M. le conseiller d'Etat pourra éventuellement le confirmer immédiatement.

Pour ceux qui l'ignoraient, PESA, dans une lettre datée du 13 juillet 1978, informait ses clients que, par suite de réorganisation interne, il avait pris la décision de ne plus effectuer de formalités douanières, et fermait son bureau de transitaires dès le 31 juillet 1978. Il licenciait ses deux déclarants en douane pour la même date.

Et M. Würsten de conclure :

Devant tant d'affirmations, tant d'objectifs dont aucun n'a pu être atteint, devant une situation qui se dégrade, je me permets de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat est-il régulièrement informé par ses deux représentants au sein du conseil d'administration de la situation générale de PESA ?
2. Le Conseil d'Etat a-t-il été informé de la décision de PESA de fermer son bureau des formalités douanières et de licencier des employés ?
3. Le Conseil d'Etat est-il disposé à informer le plus rapidement possible le Grand Conseil des mesures qu'il envisage de prendre avec le conseil d'administration et le conseil de direction de PESA afin de trouver des solutions à cette situation très préoccupante ?

On le voit, la situation est grave, et il faudra attendre la réponse du Conseil d'Etat du 13 décembre 1979 pour calmer le jeu et avaliser le soutien de l'Etat à PESA.

Conclusion

1977 fut la première année d'activité du port franc de Chavornay. Il n'est pas rare qu'un début d'activité soit difficile pour une entreprise. Cela est d'autant plus compréhensible lorsque le démarrage intervient en période de fléchissement économique.

Après un début difficile, **Trenco** (qui est devenu PESA le 4 juin 1973) a réalisé des exercices favorables en 1973, 1974 et 1975. Les amortissements comptabilisés sont fortement supérieurs aux pertes enregistrées.

La situation de PESA s'est améliorée en 1978. L'occupation du secteur port franc, faible en 1977 (45 %), s'améliore d'une façon très sensible (85 %). Le taux d'occupation est de 100 % dans le secteur dit libre, où la société doit refuser des clients. C'est la raison pour laquelle PESA étudie avec la Direction générale des douanes l'affectation au secteur libre d'une certaine surface de la halle d'entrée.

PESA possède des immeubles d'une surface de 129 750 mètres carrés. La réserve en terrains est forte. C'est un élément de valeur pour l'entreprise.

La construction des diverses halles a été un apport bienvenu pour le secteur de la construction du canton.

Nous rappelons que le canton est actionnaire de PESA pour un huitième. Les CFF et 35 communes vaudoises sont également actionnaires. La grande majorité du capital appartient à des entreprises exerçant une activité dans l'économie.

C'est pour soutenir une réalisation opportune sur le plan de l'emploi et positive sur celui de la régionalisation que le Conseil d'Etat a proposé au Grand Conseil le décret que vous avez voté le 9 septembre 1975.

En 1977, Jacques Mingard a achevé la construction des installations de Chavornay et il estime devoir passer la main, se voyant plus en « constructeur » qu'en « exploitant ». Il faut donc trouver un nouveau directeur. On entre alors dans une phase « politique ». Le Conseil d'administration se penche sur le profil idéal du candidat qui devrait être: marié, protestant, avoir des enfants, habiter la région et surtout être membre du parti radical; à la limite, on peut aussi tolérer qu'il soit du parti libéral ! On ne se soucie pas alors de savoir s'il a des compétences en matière de transports ou de douane. Le choix se porte finalement sur une personne venant du monde pétrolier, mais qui a la recommandation écrite de Georges-André Chevallaz, alors syndic de Lausanne. On ne pouvait attendre plus d'un candidat, c'était parfait !

Mais les déficits commencent à s'accumuler et la décision de revenir au métier de base est prise. Adieu déclarants et formalités douanières, PESA est et restera un entrepôt, dont une partie est exploitée en port franc. Pas un papier ne traîne sur le bureau du directeur, mais des clients importants, comme Baumgartner Papiers à Lausanne, quittent le site. On bouche les trous en vendant du terrain et en octroyant des droits de superficie.

Le nouveau directeur a été engagé. Un employé l'aperçoit et voit que c'est un copain de service militaire. Ils œuvrent dans la même section et se retrouvent lors des cours de répétition.

Le nouveau directeur porte culotte d'équitation et utilise un long fume-cigarette :

- Hé salut ! content de savoir que tu vas travailler ici
- Ici je suis le directeur et vous êtes prié de m'appeler Monsieur le Directeur
- Heu ! Bon, Monsieur le....

C'est ainsi que la société André à Lausanne, un des leaders mondial du commerce de grains, approche PESA en 1979 pour construire un silo à céréales. La vente d'un droit de superficie de 8900 m² pour 99 ans permet à la société de réduire ses pertes. Plus tard, ce terrain sera racheté par la société André.

AU PORT FRANC DE CHAVORNAY **Bientôt des silos à grains**

Ce silo ne ressemble pas à ceux que l'on trouve habituellement, puisque ses cellules sont construites en largeur et non en hauteur, comme traditionnellement. De plus, ce silo sera sous douane et considéré comme une annexe au port franc, ce qui permettra à la société André de faire venir des wagons de blé sans avoir à payer des taxes de douane, ou à en réexporter en transit. Seuls les lots destinés au marché suisse sont dédouanés et taxés.

On peut relever que dans ces cellules aura été entreposé le plus beau blé du monde, d'une qualité inégalée, en provenance... d'Arabie Saoudite. Mais c'est certainement aussi le plus cher, dû à ses conditions de production. La manutention dans le silo est opérée par un meunier, employé de PESA.

Cette installation implique aussi une amélioration du raccordement ferroviaire en contrebas de la plate-forme où les halles sont érigées.



Sur la ligne de l'OC, des voies d'évitement et de garage pour wagons sont installées, puis reliées directement au silo André. Ainsi une grande partie des arrivées et départs de céréales se fera par le train. Cette infrastructure ferroviaire prendra le nom de PESA II.

Sur le terre-plein, près de 900 voitures sont entreposées. Ce sont des Lada, jeeps russes importées par un garage lausannois. Elles arrivent par le train directement sur l'embranchement particulier de PESA. Plusieurs transitaires ont leurs bureaux sur le site, dont Marcel Schneider, Danzas, Ritschard, Goth, MAT Transport, Lavanchy et Eutesa.

Chez PESA, le déficit dans les comptes devient abyssal en 1984. La société est proche du dépôt de bilan, malgré les ventes de terrain ou octrois de droits de superficie. Les pertes reportées atteignent 1,5 millions de francs, soit plus du tiers du capital-actions. La société entre alors en phase « financière », car le Conseil d'administration se doit de réagir, et ce sont les banques créancières qui imposent le changement. On se sépare du directeur en 1984 et, pour le remplacer, on engage un transitaire, actif sur la place. Plusieurs directeurs de banque sont appelés dans le Conseil d'administration et à la présidence de la société.

La première chose que fait le nouveau directeur est de remettre en service l'agence en douane. Assez rapidement, les clients et corolairement les bénéfices d'exploitation reviennent, complétés, il est vrai, par quelques ventes de terrains qui n'ont plus de valeur stratégique pour le développement de l'entreprise. D'autres sont utilisés pour du stockage de gravier en provenance de France. En effet le Canton de Vaud est en plein essor et cette matière première n'est pas suffisante en Suisse romande pour la construction d'immeubles et d'autoroutes. Quelques essais de transports par le train sont effectués, mais à la suite de rames bloquées en frontière en attente de locomotive, le client renonce au rail et passe à la route.

Le CHUV cherche un entrepôt pour les produits non périssables et trouve en 1986 chez PESA une grande surface de près de 1000 m². Il faut y installer sanitaires et bureaux, les étagères sont fournies par le client. Des extensions de surface sont parfois demandées. Ce contrat dure jusqu'en 2001.

Dans le port franc, les transitaires actifs de la région lausannoise disposent de leurs propres locaux, où ils font de la gestion de stock, de l'emballage et du réemballage. Ceci implique pour eux d'avoir un ou des bureaux décentrés avec leurs propres déclarants en douane. L'ambiance y est parfois assez « diluée », au point au point qu'un déclarant installe un petit atelier de réparation de pendules pour « s'occuper » entre deux dédouanement ou lorsque Danzas appelle Ritschard, lui demandant d'intervenir, car le déclarant de Ritschard pousse le sien à la boisson ! A cette époque-là, il ne fallait pas téléphoner à Chavornay pour demander des renseignements le vendredi après-midi !

Pour traiter des retours et des envois triangulaires, Hermes-Precisa à Yverdon a transféré ses anciens locaux des entrepôts d'Yverdon à Chavornay avec des surfaces en port franc et en zone libre. Ces manutentions sont opérées par son propre personnel.

Il en est de même avec Warner Electric, une entreprise américaine, qui occupe en port franc une surface d'environ 600 m² et y fait ses propres opérations de logistique. Comme le local est en bordure du bâtiment, des vitres blindées sont installées et la sortie de secours est équipée d'un dispositif d'alarme qui sonne au bureau des douaniers lorsque la porte est ouverte.

Après le sucre, Nestlé Suisse entrepose chez PESA des fèves de cacao. Il s'agit là des stocks obligatoires imposés par la Confédération. La marchandise est sensible et il arrive parfois de recevoir des sacs contaminés desquels, quelques jours après leur arrivée, émerge une nuée de papillons. Les wagons et les halles sont alors régulièrement désinfectés

PESA profite aussi de la réglementation suisse qui interdit la circulation aux camions de plus de 28 t. Seule la route – plus tard l'autoroute – entre la frontière du Creux à Vallorbe et Chavornay peut être empruntée par des véhicules plus lourds. PESA est un centre de transbordement apprécié, où les surcharges sont rapidement et efficacement déchargées par les différents engins à disposition. Le trafic de Heineken ou d'Alusuisse est ainsi traité.



Lors de l'ouverture de l'autoroute A1 entre Oulens et l'échangeur d'Essert-Pittet, une demi-jonction avait été prévue à Chavornay, ouverte seulement aux véhicules venant de Lausanne ou partant vers la capitale vaudoise. Dès 1984, la Municipalité de Chavornay et l'Association pour le Développement du Nord Vaudois (ADNV) ont demandé une jonction complète, demande réitérée en 1988. Il faudra attendre 1991 pour qu'elle soit réalisée, après la mise en service de l'autoroute Vallorbe - Essert-Pittet.

En 1983, Alain Dessemontet de la CEC (Caisse d'Epargne et de Crédit à Lausanne) devient Président du Conseil d'administration, en remplacement de M. Treyvaud de la BCV (Banque Cantonale Vaudoise), appelé à d'autres fonctions. Petit à petit le déficit se réduit, mais il faudra attendre 1995 pour que la perte reportée soit enfin comblée.

Au début de 1987, le Conseil d'administration a quelques soucis avec le projet des CFF de construire à Lausanne-Malley un centre logistique. Cette future concurrence n'est pas vue d'un bon œil, même de la part des transitaires, d'autant plus que des services douaniers pourraient aussi s'y opérer. Mais heureusement, ce centre ne se fera pas vu le manque d'intérêt des utilisateurs potentiels, les transitaires notamment.

Lavanchy à Lausanne s'intéresse aussi à Chavornay et propose au Conseil d'administration d'y construire un centre de transbordement rail-route sur les terrains libres. Ce projet ne sera pas retenu, car il n'est pas assez élaboré et ouvrirait une concurrence à PESA.

En 1989, l'engin de manutention des containers Lancer-Boss doit être remplacé. Il est fait appel à Paul Friderici, administrateur, pour étudier la question. Il propose l'achat d'un engin polyvalent Caterpillar, pour un coût de CHF 620'000.-. Cet engin peut servir d'élévateur à fourche ou, en y ajoutant le « spreader », de porte-container. Il peut soulever des charges jusqu'à 38 t, ce qui est appréciable lorsque des éléments lourds doivent être transbordés, ce qui devient régulièrement le cas.



Les affaires marchent bien, au point que, pour 1990, on réajuste la masse salariale de 7.6% ! La société emploie alors 14 personnes. La pression sur les finances est moins forte et le Conseil d'administration réduit le nombre de banques utilisées par PESA à trois, ce qui fâche un administrateur qui démissionne immédiatement.

Dans ses séances, le Conseil d'administration commence à s'inquiéter de l'impact du Marché Commun et de l'EEE sur les ports francs suisses. 24Heures s'en fait l'écho le 17 novembre 1992 :

Les ports francs pourraient survivre dans le cadre de l'EEE

L'ouverture toujours plus grande des frontières transforme peu à peu les zones extraterritorialisées en centres de distribution et de stockage.

Mais la Roche Tarpéienne est proche du Capitole ! Coup de tonnerre à fin 1991 ! Le directeur a confondu ses intérêts et ceux de l'entreprise. A-t-il estimé devoir aussi profiter du renouveau de la société ? Le Président Alain Dessemontet, reçoit un matin de novembre à 8 h un appel de la Direction des douanes :

- Bonjour, Monsieur, ici le Service des enquêtes du IIIème arrondissement à Lausanne.
Savez-vous où se trouve votre directeur ?
- Au bureau comme d'habitude à cette heure-ci, répond le Président en consultant sa montre.
- Eh non ! Il se trouve à la prison du Bois-Mermet !
-

Gazette de Lausanne - 11.12.1992

CHAVORNAY Il flouait les douanes

Le directeur du port-franc arrêté

Le directeur du port-franc de Lausanne-Chavornay a été arrêté et détenu quatre jours durant, la semaine dernière. Hier, le conseil d'administration de la société PESA, a annoncé le licenciement avec effet immédiat de ce collaborateur. Durant quatre ans, cet homme, qui jouissait d'une grande confiance, a floué les douanes avec un commerce d'alcools portant sur plusieurs centaines de milliers de francs.

La nouvelle a fait l'effet d'une bombe. R. M., directeur du Port-franc et entrepôts de Lausanne-Chavornay SA (PESA), à la tête de l'entreprise depuis six ans, jouissait d'une grande confiance aussi bien auprès du conseil d'administration que de la direction des douanes. Titulaire du brevet fédéral de déclarant, il était accrédité auprès des

douanes. Les services douaniers, agissant sur dénonciation, ont découvert que le directeur de PESA, qui a agi à titre individuel, se livrait à un trafic d'alcools. La marchandise venait au port-franc et, hors les heures d'ouverture, l'inculpé, qui disposait d'une clé des entrepôts, la sortait sans déclaration. Le chiffre d'affaires se monte à plusieurs centaines de milliers de francs et les droits éludés se chiffrent par dizaines de milliers de francs. En raison de la gravité de l'affaire, et pour éviter tout risque de collusion, les services douaniers ont demandé au juge d'ins-

truction cantonal d'ordonner l'arrestation du prévenu. Celui-ci a été détenu de lundi à jeudi de la semaine dernière.

Le président du conseil d'administration de PESA, M. Alain Dessemontet, explique: «C'était un excellent directeur et nous étions très satisfaits de son travail. Mais la confiance a été rompue. Même pour deux bouteilles, cela aurait été grave, mais l'affaire porte sur des quantités plus importantes.» Une enquête pénale a été ouverte, notamment pour violation de domicile. Au stade actuel, aucune autre personne n'a été interpellée. (PAC)

Tous les samedis, le Samedi Littéraire, supplément culturel du Journal de Genève et Gazette de Lausanne.

Stupeur au sein du Conseil d'administration. Evidemment une palette de vin, qui se trouvait le vendredi soir en port franc et le lundi matin à l'ouverture des halles en zone libre, interpelle les douaniers ! C'est ainsi que le Service des enquêtes débarque en nombre à 7h30. Leurs longs manteaux noirs les font surnommer « la gestapo ». Sur les places de travail, les mains doivent être posées sur le bureau, plus rien de doit être touché. Les interrogatoires commencent, des cadres sont amenés à l'Avenue Tissot à Lausanne, siège de la Direction des douanes. L'enquête est rapidement bouclée, seul le directeur est concerné, mais plus tard, d'autres malversations seront mises à jour. Dans ce genre d'actions, il ne faut jamais prendre de vacances ou tomber malade, car c'est alors que les doutes se font jour et que les problèmes commencent !

Le directeur est licencié et on en cherche un nouveau. Pour Noël 1992, ma femme m'offre, en modèle réduit, une reproduction de la locomotive diesel de l'Orbe-Chavornay. Était-ce une prémonition ? En ces premiers jours de 1993, je suis disponible et prends des contacts. Je me souviens alors du problème que PESA a rencontré deux mois auparavant. J'appelle Alain Dessemontet, Président du Conseil d'administration. Il me reçoit avec Paul Friderici et Marcel Blanc, Conseiller d'Etat. Mes arguments et mes vues, que j'avais pu peaufiner en tant qu'utilisateur de PESA, les convainquent : Je suis engagé.

Chapitre X – PESA se développe (1992 à 2014)

J'entre en fonction le 1er mars 1993. Si j'ai le titre de directeur, je tiens aussi à partager les responsabilités avec mon adjoint, Pierre-André Leuenberger, fondé de pouvoir, dans l'entreprise depuis de nombreuses années déjà. Je prends en charge toute la partie administrative avec Elisabeth Leuenberger, ainsi que le domaine « transitaire », et laisse à son mari les questions opérationnelles de gestion des entrepôts et des affaires douanières.

Le premier souci du Conseil d'administration en 1993 a été de retrouver la confiance perdue avec la Douane. Cet objectif a pu être atteint assez rapidement, d'abord avec la Direction d'arrondissement à Lausanne, puis avec la Direction générale à Berne, lorsque le Dr. Dietrich était aux commandes de cette grande institution. Cela s'est fait par des contacts réguliers avec les responsables, sans intervenir dans leur domaine administratif, mais en les informant des projets et des nouveaux trafics, ou en les invitant à une inauguration ou une verrée. C'était essentiel, puisque nous avons toujours dit que quand PESA va bien, la douane de Chavornay aussi ! Les relations avec la Douane dépendent bien souvent du responsable du bureau. Cela s'est généralement bien passé, mais parfois des inspecteurs, qui ne sont heureusement pas restés longtemps, ont posé quelques problèmes.

5 camions venant d'Ecosse sont venus dédouaner du matériel d'exposition, sous carnet ATA. A la fin de l'exposition, le jeudi matin, chacun est pressé de rentrer chez lui, le stand est démonté et emballé, les camions chargés. Mais, à la douane de Chavornay, il est constaté que les marchandises n'ont pas été emballées dans les mêmes caisses et cartons que ceux dans lesquels elles sont arrivées. Pas contents les douaniers ! Le vendredi matin, rien n'a bougé, les douaniers restent inflexibles et les chauffeurs trouvent le temps long. Ils doivent repartir en Ecosse et prendre un bateau le samedi matin à Zeebrugge. A 14h, le déclarant de PESA monte à la douane et demande à voir l'inspecteur. Puis, devant tous les douaniers présents, il déclare : « Monsieur, je le dis devant tous vos collègues, vous êtes un incapable ! ». Gros émoi, l'inspecteur voit rouge et signifie au déclarant qu'il va faire un rapport et informer la Direction générale à Berne de cet outrage à fonctionnaire :

Pas de souci, répond le déclarant en faisant mine de prendre un papier dans sa poche, j'ai ici le numéro de téléphone de Berne. Allez-y, appelez-les!

Le responsable file dans son bureau. Dix minutes après, les camions sont libérés, les chauffeurs passeront le week-end dans leurs familles. Et côté douane ? Le responsable fera la tête pendant plus d'un mois !

Sous le slogan « PESA est plus qu'un entrepôt », la société développe des activités de transitaire, organisant des transports par voie terrestre, maritime et aérienne. Un fourgon est acheté pour assurer les livraisons journalières à l'aéroport de Genève-Cointrin. Ce véhicule sert aussi de support publicitaire ambulant dans le Nord vaudois. Avec l'augmentation des envois aériens, la camionnette sera plusieurs fois changée pour pouvoir absorber de nouveaux trafics. PESA est enregistrée comme agent fret cargo IATA et participe aux séminaires pour la sécurité dans le fret aérien.



PESA adapte aussi sa communication et notamment ses logos pour les faire évoluer. On y ajoutera aussi plus tard l'image de l'abeille, symbole sympathique de travail d'équipe et d'efficacité.



La société est aussi active dans l'Association Suisse des Entrepôts (ASE), qui regroupe tous les entrepôts (entrepôts fédéraux, silos, entrepôts agricoles, ports francs). Plus tard, cette association sera reprise par Spedlogswiss ; plusieurs membres, qui ne sont pas du milieu transitaire, ne suivront pas cette intégration.

PESA est alors membre de l'Union des ports francs suisses (UPFS) et en a assuré la présidence. Cette organisation se réunit une fois par année chez l'un de ses membres. Elle cherche surtout à défendre les intérêts de ses adhérents auprès de l'Administration des douanes.

C'est la belle époque des ports francs qui sont au nombre de quinze, bien répartis sur le territoire suisse, soit à Aarau, Bâle, Zurich, St-Gall, Schaffhouse, Embraport, St-Margrethen, Chiasso, Cadenazzo, Berne, Chavornay, Genève, Vevey, Martigny et Brigue. Certains sont spécialisés dans les œuvres d'art, les tapis, les vins ou les alcools. Mais des accords douaniers avec l'Union Européenne ou dans le cadre de l'OMC visent à réduire ou à supprimer les droits de douane pour de nombreux articles. Ceci entraînera inéluctablement une diminution des surfaces dévolues aux activités de port franc. La plupart des établissements renonceront à ce statut, et les quelques membres restants de l'Union des ports francs suisses seront intégrés dans Spedlogswiss, tout en conservant leurs prérogatives sous le nom de dépôts francs sous douane.

Pour se faire connaître, PESA participe activement aux travaux de l'ASME (Association suisse des maisons d'expédition) – qui plus tard deviendra le SSV (Schweizerischer Spediteur-Verband) et enfin Spedlogswiss –, tant au sein du Comité élargi que dans différentes commissions. Membre de la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), la Direction fait connaître la société lors de congrès à l'étranger. Elle adhère à des réseaux de transitaires, dont TPF et ALU, ce qui portera le nom de PESA jusqu'en Chine. Ces réseaux de transitaires indépendants consignent en principe leurs envois auprès des membres du groupe. Cela permet aussi à PESA de renseigner ses clients et d'offrir des prestations dans le monde entier.

Sur le plan régional, en participant aux travaux de l'ADNV (Association pour le Développement du Nord vaudois) et notamment à ceux de la commission « transports », PESA est mise au courant des projets régionaux qui pourraient la toucher. Cela procure aussi des contacts toujours utiles avec des instances cantonales. PESA se voit récompensée pour son engagement par le prix ADENOVA, décerné aux entreprises méritantes du Nord vaudois. Ce n'est pas une consécration, mais une belle reconnaissance.

Les entrepôts sont pleins, généralement utilisés par des entreprises romandes. On y trouve toujours les fèves de cacao de Nestlé, mais aussi des produits pharmaceutiques de Zyma, rachetée plus tard par Novartis, une Rolls-Royce aux plaques parisiennes ayant appartenu à Greta Garbo, un sous-marin de poche, des alcools, du vin, des articles pour chiens et chats, quelques œuvres d'art de grandes dimensions. Dans ce domaine, il faut relever que PESA ne se spécialisera pas.

Comme les surfaces sont vastes et sans obstacles, il est facile de les adapter aux demandes des clients. Ainsi, un local est créé pour Tetra Pak Belgique. Le Conseil d'administration est très réactif, soit pour modifier des surfaces, soit pour acheter des équipements. Lorsque la Direction demande une pince pour la manutention des bobines de papier d'une grande imprimerie, la décision est prise en 24 heures et le client vient à Chavornay.

Le personnel y met du sien aussi : pour faciliter le déchargement des bobines arrivant par wagons, il semble plus facile d'utiliser un élévateur, mais les nôtres sont trop hauts. Qu'à cela ne tienne : un samedi, avec meules et soudure, on abaisse la cabine du conducteur, et le tour est joué !



L'ancienne maison Siegenthaler de Lausanne a été reprise par le groupe United Distillers. La gestion douanière du stock d'alcool a été allégée. Lorsque notre client absorbe le groupe Cinzano, il faut prendre en charge le dépôt du Tessin et tout amener à Chavornay. Pour éviter des problèmes de livraison, le transfert doit se faire lors d'un week-end. Les camions sont chargés dans la nuit de vendredi à samedi au Tessin et arrivent le samedi après-midi à Chavornay. Le dimanche, c'est la mise en place, et le lundi à 7h du matin les premières commandes arrivent. Les clients Cinzano ne se sont aperçus de rien. Par contre, le collaborateur de PESA qui a travaillé non-stop pendant 48 h est intercepté par la police, car il zigzaguait un peu sur l'autoroute, exténué de fatigue. Compréhensifs, les policiers le ramènent chez lui et la Direction l'oblige à prendre 2 jours de repos !

Même s'il est intéressant d'avoir des maisons prestigieuses comme références, PESA, contrairement à ses consœurs, ne recherche pas les transports des multinationales ou de très grandes entreprises. La guerre des prix demande beaucoup d'énergie pour peu de résultats. Par contre, PESA répond présent lorsqu'on vient la chercher pour des opérations que ces mêmes multinationales ne peuvent réaliser elles-mêmes. C'est dans ces affaires qu'un meilleur profit peut être réalisé.

Avec la limitation du poids des camions en Suisse à 28 t, Chavornay est une porte d'entrée et de sortie très appréciée, puisqu'entre Chavornay et Vallorbe c'est la norme européenne qui est appliquée.

Afin de traiter efficacement les diverses opérations de manutention, il faut aussi être équipé, tant en entrepôts qu'en engins de toutes capacités. C'est ainsi que de nombreux camionneurs hollandais passent par Chavornay pour y déposer leurs surcharges, dont celles d'Alusuisse ou de Heineken. Mais il n'y a pas de contrats et la pilule est dure à avaler lorsqu'un 15 décembre un chauffeur vous signale qu'il ne passera plus à Chavornay dès le 1er janvier suivant. On se renseigne auprès du client hollandais qui, d'un ton désinvolte, nous confirme qu'il a changé de stratégie. Cela représente une perte annuelle de CHF 400'000.-, qui sera compensée au bout de six mois.

Heureusement, il y a des clients avec lesquels PESA a pu se développer dans son approche de la chaîne logistique. C'est le cas avec Nespresso, dont la venue s'est faite fortuitement. Ayant traité en 1985 les premiers transports de Nespresso en Suisse et m'étant occupé du premier stock en pleine ville de Lausanne, j'avais gardé des contacts. Et c'est ainsi qu'un jour un dirigeant que j'avais connu m'appelle pour me signaler un

problème avec les pays arabes. Sur les cartons de Nespresso figure bien la date de péremption, mais pas la date de production. Leur machine n'est pas à même de porter cette indication sur l'emballage. La solution est vite trouvée : on achète un tampon encreur en arabe et un tampon dateur, puis tous les cartons sont mis au sol dans une halle et on tamponne ainsi tout l'envoi. Notre engagement est apprécié et petit à petit Nespresso va demander du stockage, jusqu'à la reprise de son propre personnel de picking à Belmont, sujet qui sera traité plus loin sous PESA LOGISTIQUE.



Il en est de même lorsque Nestlé Suisse appelle PESA pour savoir si nous pourrions faire les manœuvres de wagons à l'intérieur de l'usine d'Orbe, car l'Orbe-Chavornay y a renoncé. Pour des manœuvres, il faut une locomotive. On trouve un joli petit locotracteur Schöma, qui opère dans l'usine Sais à Arbon et qui est à vendre. Il pèse près de 30 t, ce qui nécessite un convoi exceptionnel pour son transport. Rapidement, le Conseil d'administration en ratifie l'achat. A Chavornay, il est baptisé, au champagne, du petit nom de la secrétaire, Zabeth ! Cet engin donne entière satisfaction à Orbe puis, à la fin du contrat, il est utilisé au silo André/Landi.

Au vu de nos « connaissances » ferroviaires, Nestlé Nespresso veut augmenter son stock chez PESA de produits semi-finis et finis. Ceci implique d'une part la construction d'une nouvelle halle et d'autre part des transports entre l'usine d'Orbe et Chavornay, et, comme à son habitude, Nestlé privilégie le rail. Des demandes sont faites à l'Orbe-Chavornay et aux CFF, sans résultats. PESA propose de louer des wagons aux chemins de fer belges (SNCB/B-Cargo). La proposition est retenue, les wagons arrivent à Chavornay, on place sur chacun d'eux des panneaux PESA et c'est parti ! Tous les jours, la navette « Pesa » va relier Orbe à Chavornay.



PESA est contactée par Medtronic à Tolochenaz, dont les responsables se trouvent confrontés à un problème qu'ils ne savent pas comment résoudre. Ils participent à une exposition à Barcelone et, trois jours plus tard, à une autre exposition à Glasgow. La construction de deux stands coûterait trop cher. On est à fin août et toutes les routes européennes sont encombrées par les retours de vacances. Seule solution : affréter un avion entre Barcelone et Glasgow. L'offre en est faite et le coût n'effraie pas le client.

PESA transporte par route le stand à Barcelone. Un jour avant la fin de l'exposition, un employé de PESA se rend par avion à Barcelone. Il est présent sur le stand à l'heure où les derniers visiteurs quittent le site. Il organise immédiatement la sortie du matériel, ce qui parfois nécessite des « bakchichs ». Le stand du client est l'un des premiers à quitter la halle ; il est tout de suite transporté à l'aéroport de Barcelone où l'avion attend déjà. Tout est embarqué dans l'après-midi, sous le contrôle de l'employé de PESA qui va accompagner l'envoi. L'avion-cargo n'a que quelques hublots, et notre collaborateur n'a droit qu'à un petit siège à côté des caisses, sans vision extérieure.

En fin d'après-midi, l'avion décolle et arrive à Glasgow vers minuit. L'avion est rapidement déchargé, les caisses sont transportées par camions vers le site de l'exposition, toujours sous la supervision de notre employé. À 2h30 du matin, il peut enfin se rendre dans un hôtel pour y dormir. Mission accomplie en 48 h, le stand du client pourra s'ouvrir à l'heure !



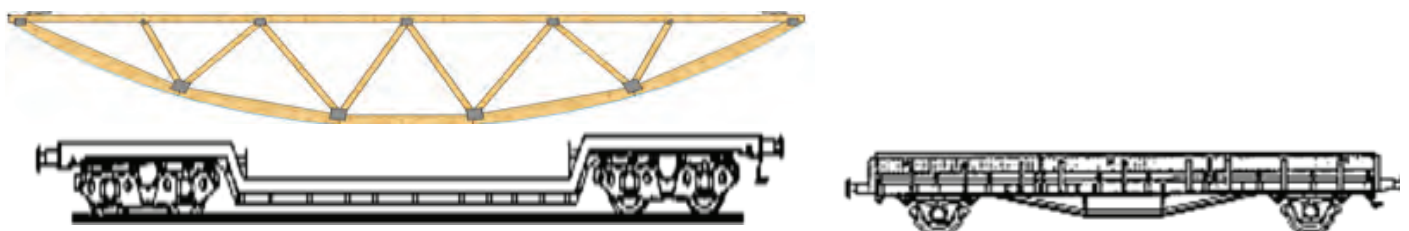
Short Belfast

Sur le tarmac de Barcelone (BCN)



Mais il n'y a pas que des opérations de prestige. Les transports et les dédouanements journaliers sont parfois répétitifs, mais en les soignant bien, PESA se fait connaître pour la qualité de ses services. L'accent est mis aussi sur l'accueil des chauffeurs, car le bouche-à-oreille dans ce monde est important. Ceci permet en 1995 de combler les pertes reportées et de verser aux actionnaires un premier dividende en 1999. Le président du Conseil est ravi.

Lorsqu'on parle de ferme, on entend ici une grande pièce de charpente. La société Ducret à Orges est spécialisée dans le lamellé-collé. D'ailleurs plusieurs halles de PESA ont été construites avec ce type de charpente. Ducret doit faire transporter des fermes en lamellé-collé de 24 m d'Orges à Iseo, localité située dans une partie montagneuse de la province de Bergame en Italie. Pas possible de le faire par la route : tunnels trop bas et routes sinueuses. Et pourquoi pas par le rail ? Questionnés, les CFF demandent un délai d'une à quatre semaines ! On prend le risque et on commande les wagons, car, vu la longueur des éléments, il faut en plus un wagon de protection.



Le wagon surbaissé est chargé, puis contrôlé par le visiteur des CFF. L'ensemble part le lundi matin et, miracle, arrive à Iseo le vendredi !

Dans les entrepôts ne se trouvent pas que des marchandises intéressantes. Il y en a parfois qui deviennent encombrantes et dont on n'arrive pas à se débarrasser. On fait valoir le droit de rétention prévu dans les conditions générales Spedlogswiss, mais encore faut-il pouvoir l'appliquer ! Trois exemples :

- Un génial inventeur a construit une machine pour recycler le sagex. Il loue à PESA une halle de 1500 m². Magnifique ! Il ramasse tout le sagex qu'il trouve et le broie dans sa machine pour en faire des granulés. Hélas, les affaires ne vont pas aussi bien que prévu et bientôt il fait faillite. Que faire des montagnes de sagex dans notre halle ? Il n'y a plus qu'à les faire détruire par une usine spécialisée. Puis il faudra aussi nettoyer la halle, il y a de la poussière de sagex jusque dans la charpente. Transport, élimination et nettoyage sont à la charge de PESA.
- Lors d'un Comptoir Suisse, l'Egypte est présente dans le pavillon d'honneur. PESA s'est occupée du dédouanement, tout va bien. La reproduction du temple d'Abou Simbel à l'échelle 1:2 impressionne. Après la foire, le temple est démonté et est ramené à Chavornay, ainsi que le petit matériel d'artisanat invendu. Mais le propriétaire ne donne plus signe de vie et est introuvable. Qui va payer ? Que faire de ce matériel qui prend une grande place dans les halles ? On prend des contacts pour les petits objets, mais personne ne veut prendre le risque de racheter et de mettre sur le marché des chaussures de sport dont le logo est presque identique à celui de Nike. Quant aux plateaux et vases étamés, tous ceux qui visitent un pays d'Afrique du Nord en rapportent. Tout part à la poubelle. Un paysan du coin s'intéresse au temple et le déplace dans sa ferme. La surface aura été occupée plus de deux ans, sans apporter aucune entrée d'argent.
- Un client veut inonder le marché d'un whisky qu'il a trouvé aux Indes à des prix imbattables. Un premier container arrive en port franc à Chavornay et le client essaie de placer son whisky, mais il ne plaît pas. Le client abandonne le produit à PESA. Notre assureur le fait analyser et a des doutes sur sa qualité : au prix de CHF 1.- la bouteille, on devrait trouver des amateurs. Sauf qu'il faut ajouter les droits de douane et la TVA, ce qui amène la bouteille à environ CHF 13.-. Trop cher : il ne reste plus qu'à vider les flacons dans le caniveau, sous l'œil attentif des douaniers !

La vie est souvent faite d'opportunités. Ce sera le cas avec le concept des Entrepôts douaniers ouverts (EDO). Un importateur de vins de Vallorbe désire mettre ses cuves en port franc. Il propose à PESA de racheter son bâtiment. Mais celui-ci et les installations sont anciens. Les douanes nous suggèrent alors de placer ces chais sous contrôle douanier, par une nouvelle procédure. Comme le client ne veut pas trop se mêler d'affaires douanières, la douane nous propose d'assumer la responsabilité douanière et de laisser au client celle de la marchandise et des procédures de stockage. Ce sera le premier EDO installé en Suisse romande et, pour PESA, ce seront de nouvelles perspectives d'affaires, qui compenseront la diminution des surfaces sous douane dans les halles de Chavornay.

VALLORBE

Puisque Paul Friderici, siège au Conseil d'administration, il est normal que PESA confie ses transports en Suisse à cette entreprise. Cette société fait encore à cette époque du transport international, mais elle n'utilise que rarement l'agence en douane de PESA. Chiffres à l'appui, on demande un peu de réciprocité, et la réponse fuse :

- On passerait bien volontiers plus par PESA, mais vous n'êtes pas en frontière à Vallorbe !
- La remarque n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd ! On y réfléchit. Comment faire ? Racheter une agence en douane à Vallorbe ? Possible, mais aucune n'est à vendre. On se souvient avoir accompagné un de nos clients à Morteau en France, où il travaillait avec l'agence en douane Henriot, qui traite du trafic franco-suisse au point frontière du Col des Roches. Coup de fil à Pierre Henriot pour solliciter un rendez-vous. Lors de l'entrevue, nous exposons notre idée d'ouvrir ensemble un bureau de douane au Creux.
- On va y réfléchir et on vous rappelle sous peu, nous disent les Henriot père et fils.

- Cela n'a pas tardé : le lendemain, ils nous appellent pour nous dire qu'ils sont d'accord. Un bureau est ouvert, installé dans un portakabin, avec un déclarant français pour Henriot et un suisse pour PESA. Avec la société Henriot, il n'y a pas de contrats, tout se fait verbalement, dans une totale confiance réciproque.

La douane du Creux à Vallorbe est située pour 1/3 sur territoire suisse et 2/3 sur territoire français. La partie suisse étant occupée par les installations de la douane suisse et par celles d'un confrère, il ne restait plus de place que sur la partie française. D'où discussions avec le Maire de Jougne, qui d'un côté est content que l'employé prévu par PESA habite dans sa commune, mais d'un autre ne souhaite pas avoir un container, qu'il compare à ceux des bidonvilles, aux marches de sa commune. Il donne son accord, pour autant que des plantes vertes agrémentent les abords du bureau ! Cela n'aura jamais pu être le cas avec le trafic de camions sur cette plate-forme.



Le Maire de Jougne toujours. Lui est frontalier et travaille en Suisse, nous raconte la saga de la construction de la plate-forme du Creux. C'était alors un petit vallon où coulait une rivière, la Jougneaz, avec un petit barrage. Pour créer la plate-forme, il faut remblayer le vallon et déplacer le barrage. Pas de problème ! Les Suisses sont en train de construire l'autoroute en direction de Vallorbe et les déblais permettront de combler le vallon. Tout est payé par la Suisse, y compris la TVA française sur les déblais ! Mais, plus tard, les Français la rembourseront. La plate-forme est construite, mais il faut l'éclairer, la goudronner, des frais que les Suisses payent sans sourciller. Oui, mais pour les chauffeurs, il faut des toilettes ! Là aussi, c'est la Suisse qui paie. Et, disent encore les Français, des toilettes c'est bien, mais il faut les entretenir. Et enfin, les Suisses disent non, les toilettes sont sur la partie française de la plate-forme. Il ne faut pas pousser ! Et le Maire de Jougne de constater : « On les a bien eus, ces Suisses » !

PESA est devenue une place importante de Suisse romande pour l'exportation de voitures d'occasion, destinées principalement à l'Afrique. Les transports se font vers Anvers, mais il arrive fréquemment que les camions arrivent tard le soir au port d'Anvers et il n'y a plus de douanier dans la cabine. Le chauffeur, qui a son planning à tenir, décharge les voitures et glisse le T sous les essuie-glaces avant de partir. Mais régulièrement ces documents disparaissent et les douanes belges les réclament au bureau d'entrée dans l'Union européenne, soit La Ferrière-sous-Jougne. La Direction de PESA est convoquée par le receveur des douanes françaises. Nous lui faisons face dans son bureau. L'un de ses collaborateurs se tient debout derrière nous, comme témoin de la discussion. Long préambule du receveur principal :

- Voyez-vous, avant, j'étais responsable de la douane à Djibouti et je voyais ces touristes suisses bien sympathiques qui venaient visiter le pays. Aussi, lorsque j'ai été « nommé » à La Ferrière-sous-Jougne, je me réjouissais de retrouver cette mentalité suisse que j'appréciais. Mais depuis que je suis ici, PESA... vous me pourrissez la vie !

Et de nous montrer une pile de dossiers de T non apurés !

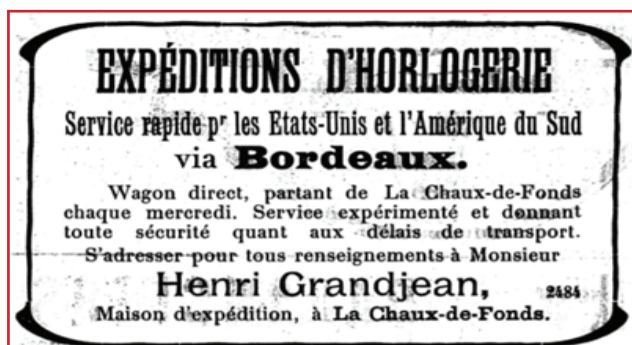
GRANDJEAN TRANSPORTS SA - LA CHAUX-DE-FONDS

Notre confrère français à Vallorbe, Henriot, de Morteau, travaille principalement avec les Montagnes Neuchâteloises et depuis 1946 avec la société Grandjean Transports à la Chaux-de-Fonds et au Locle.

Cette société est très ancienne : elle a été fondée par le colonel Henri Grandjean, une personnalité, qui non seulement faisait du transport et traitait des formalités douanières, mais aussi s'occupait de commerce de sirop! C'est avec l'arrivée du chemin de fer et la création de la Compagnie Jura-Simplon et sa jonction avec la France que cette société prendra de l'importance. D'abord comme agence en douane, puis comme camionneur officiel. Grandjean cessera plus tard cette activité pour se consacrer aux transports internationaux, surtout d'horlogerie et de machines, par voie maritime et aérienne.

Les annonces ci-dessous montrent que, dans les années 20 déjà, des wagons directs partaient de La Chaux-de-Fonds vers des ports aujourd'hui moins utilisés.

Journal de la Fédération horlogère - 1917



Journal de la Fédération horlogère - 1921



Revue horlogère suisse - 1944



avant ! - après



En 2000, Pierre Henriot nous rencontre et nous fait part d'un problème. Son partenaire veut vendre la société Grandjean et, pour Henriot, racheter une société suisse est compliqué. Aussi il propose à PESA de faire un achat commun – Henriot aura 51% des actions et PESA 49%. Mais, avant d'acheter, il faut voir l'objet. Lorsqu'il entre dans les bureaux, l'un des administrateurs de PESA a l'impression de se retrouver en Afrique, dans un bureau colonial ! Sur les bureaux ne se trouvent que des machines à écrire. Pas d'informatique, et nous sommes en 2000. Pierre Henriot nous signale qu'effectivement la société Grandjean est en retard d'une guerre. Lorsque le télex est arrivé, il avait demandé à Grandjean de s'équiper, mais quand la décision a été prise, on était déjà à l'heure du fax. Et pour ne pas faire de gros « frais », le directeur descendait à la poste principale pour envoyer ses fax !

Il y a donc une lourde tâche à accomplir pour dépoussiérer cette « antique » société. Elle loue les locaux pour les bureaux, mais possède un dépôt à 800 m de là. L'idée vient alors de regrouper dans le même bâtiment bureaux et dépôt.

L'architecte de Chavornay fait un projet, il est retenu et, comme pour les halles qu'il a construites pour PESA, les devis et les délais seront tenus.

Les nouveaux locaux sont inaugurés le 7 septembre 2000, avec les clients et les représentants des Douanes suisses. Grandjean garde son nom, qui est reconnu dans les Montagnes Neuchâteloises, et reste spécialisé dans l'agence en douane, avec son bureau secondaire au Col des Roches. On peut relever que cette reprise n'a que peu apporté à PESA, mais qu'elle a été effectuée essentiellement par amitié envers la famille Henriot.

PESA LOGISTIQUE SA

Pourquoi créer une société parallèle ? Elle a pour origine une demande de Nespresso. En 2001, Nespresso a fortement grandi. Jusqu'alors, elle a géré elle-même les expéditions à ses clients particuliers en Suisse à partir d'un dépôt à Belmont-sur-Lausanne. Les nouvelles tendances dans la logistique impliquent que les entreprises se concentrent sur leur métier de base et externalisent les tâches annexes. D'où la proposition de Nespresso à PESA de reprendre le personnel et les activités traitées à Belmont. C'est un défi pour PESA, qui doit reprendre une cinquantaine de personnes et les intégrer dans la Société. De plus, il faudra de la place supplémentaire, qu'on ne pourra obtenir qu'avec la construction d'une nouvelle halle. Le Conseil d'administration est interpellé par l'intégration de ce personnel supplémentaire. Comment intégrer dans PESA des personnes venant d'une entreprise avec une tout autre culture ? Le contrat proposé par Nespresso est de courte durée, renouvelable bien entendu, mais dans ce domaine rien n'est sûr. L'idée naît alors de créer une société parallèle, sous le nom de PESA LOGISTIQUE SA, qui gérera ce nouveau secteur.

Le 1er août 2001, la société est créée et les travaux de la nouvelle halle mis en route. En 3 mois la halle est construite et le stock peut être transféré de Belmont. Un rack dynamique est installé dans la nouvelle halle, permettant une gestion FIFO (first in, first out), les palettes chargées à l'arrière de l'installation descendant vers l'avant par gravitation. Il est aussi décidé avec notre client d'opérer selon une méthode de livre ouvert, ce qui était une première pour PESA, mais nous n'aurons pas à le regretter. Une autre halle est consacrée à la préparation manuelle des commandes pour le Club Suisse, prises en charge journallement par la Poste. Pour la Société, cette nouvelle activité représente un grand pas en avant et une ouverture vers le monde d'une logistique intégrée. PESA est aussi reliée informatiquement à son client.

Au bout de deux ans, Nespresso veut pousser plus loin l'automatisation de ses opérations logistiques, ce qui nécessitera de coûteux investissements. Notre client confie alors ses préparations de commandes à la société 3PL SA, nouvellement créée, qui va remplacer les opérations manuelles par un système automatique de bandes transporteuses, avec tri des types de capsules. Heureusement toutes ces nouveautés resteront dans les locaux de PESA et y prendront encore plus d'espace.

La société PESA LOGISTIQUE SA ayant perdu les opérations de Nespresso, on lui cherche d'autres activités. Une occasion se présente d'engager un spécialiste des déménagements et d'orienter cette société vers les domaines de la « relocation » et du déménagement international. Ceci correspond aux statuts et aux orientations du Groupe PESA et devrait apporter des dédouanements, des transports maritimes et du stockage.



Mais nous ne sommes pas seuls sur le marché et les résultats espérés n'arrivent pas. Le Conseil d'administration refuse la fuite en avant et décide de liquider, aussi bien les activités que la raison sociale. La décision initiale de ne pas mettre en danger la société mère aura donc été justifiée.

Chapitre XI – de Trensco à Terco

On peut raisonnablement constater que, depuis l'inauguration de Trensco à Chavornay en 1970 qui, rappelons-le, a été le premier terminal public en Suisse, son développement a stagné. Tant l'OC (Orbe-Chavornay) que les CFF n'ont alors pas compris l'importance de cette installation et n'ont pas réalisé que les containers allaient considérablement changer les méthodes de transport. A cette époque-là, toutes les gares en Suisse, petites ou grandes, font du transport de marchandises par wagons traditionnels et chargent chaque jour des «courses», soit des groupements de marchandises à destination d'un hub.

Pour PESA, il aura été primordial de conserver cette notion de terminal, même si avec les années des installations plus modernes ont été créées en Suisse, donnant l'impression que ledit « terminal » de Chavornay était juste une voie, un quai et un élévateur, autrement dit peu de chose.

En 1994, un entrefilet dans 24Heures signale que la Confédération va étudier la possibilité d'ouvrir autour des terminaux de transports combinés une zone de 30 km ouverte aux véhicules de 44 t avec des unités de chargement à destination ou en provenance de ces terminaux. Immédiatement PESA réagit et demande à la CVCI de l'appuyer pour que Chavornay soit reconnu. Mais il faudra attendre 1997 pour que cette mesure soit officialisée.

En 1998, PESA, de même que d'autres propriétaires de terrains, sont approchés par la Poste Suisse. Celle-ci veut construire trois grands centres de tri postal en Suisse. Pour la Suisse romande, les installations de Lausanne, en plein centre-ville, ne conviennent plus : il n'y a aucune possibilité d'extension. De plus, les CFF ne veulent plus avoir de wagons postaux de tri, les « ambulants », ni même de fourgons à bagages dans leurs trains voyageurs, notamment sur les grandes lignes.

Pour l'un de ces centres, la Poste lorgne les terrains de la Régie fédérale des alcools à Eclépens. Mais les négociations semblent difficiles. Aussi la Poste envisage-t-elle un site alternatif à Chavornay. Des promesses de vente de terrains sont signées devant notaire avec tous les propriétaires concernés. Des plans pour une future implantation sont établis. Comme la Poste prévoit de faire une grande partie de ses transports par train et par containers, les plans comprennent un large embranchement de plusieurs voies, le tout relié à la ligne de l'OC. Un arrangement ayant pu être trouvé entre partenaires fédéraux, la Poste abandonne son projet de Chavornay et construira son centre à Daillens. Mais la configuration des voies du centre qui aurait dû se construire donne quelques idées à la direction.

Dans le milieu des transitaires, il existe depuis longtemps une coopérative d'achat de prestations ferroviaires nommée Groupement Fer ou GF, qui promeut l'utilisation du rail pour des transports de et vers les ports de mer. PESA étant à proximité d'une usine Nestlé, utilisateur important du rail, les gares de Chavornay et Orbe sont incluses dans le tarif GF.

C'est alors que PESA est contactée par la société française CNC (Compagnie Nouvelle des Conteneurs), une filiale de la SNCF, qui cherche la possibilité d'étendre son réseau vers la Suisse, pour capter les envois maritimes vers les ports français. Ce ne sont alors que de simples échanges de courriers, mais petit à petit l'idée de développer un vrai terminal à Chavornay fait son chemin. Dans ses présentations, PESA montre les cartes ci-dessous :



On constate que les projets de transports combinés ne concernaient à l'époque que les relations nord – sud, et qu'aussi bien la Suisse romande que la Suisse orientale se réduisait à un « no man's land ».

KLV-CH – Pegasus 1999

A force d'en parler et d'écrire, quitte peut-être à agacer d'aucuns, on invite PESA à participer à des tables rondes où le développement du transport combiné en Suisse est abordé. C'est ainsi que, en février 1999, la Confédération déclare vouloir soutenir les initiatives de transport combiné en Suisse. Sous le label Pegasus est lancé un projet, piloté par la société Transcare. Mise au courant de ce projet, PESA réalise l'importance d'y participer, et ainsi de valoriser ses installations car, dans sa première mouture, c'est la gare de Renens qui est retenue en Suisse romande. Plus tard, PESA devra réagir à nouveau : Renens n'y figure plus, mais c'est le terminal de la Poste à Daillens qui figure dans les plans. Ce projet ne donnera que peu de résultats : trop d'intérêts particuliers sont en jeu et certains participants à ces discussions ont déjà leurs propres idées en tête.

Dans le Conseil d'administration de PESA, il a toujours été recherché d'avoir des représentants de la route et du rail. Pour la route, c'est bien entendu Paul Friderici, et pour le rail, après des représentants des CFF, c'est Georges-André Milloud, président de l'OC. Ce dernier souhaite toutefois se retirer et il faut trouver un nouvel administrateur. A nouveau, c'est le hasard et la chance qui se retrouvent.

En mars 1999, un violent incendie dans le tunnel du Mont Blanc cause la mort de 39 personnes. Cette catastrophe va entraîner une fermeture du tunnel de plusieurs mois. PESA écrit alors au Conseiller fédéral Moritz Leuenberger pour lui suggérer de faciliter les transports entre la France et l'Italie, en mettant à disposition l'infrastructure ferroviaire et le terminal de Chavornay, d'où pourraient partir des trains chargés de camions vers Domodossola. Réponse polie du DFTC : seuls quelques types de camions seraient concernés, le gabarit des tunnels n'étant pas suffisant pour la majorité d'entre eux. Quelques semaines plus tard, je lis dans le journal une lettre d'opinion qui va un peu dans le même sens que mon courrier. Cet article est signé Michel Béguelin, Conseiller aux Etats. Ni une ni deux, je le contacte et lui fais part aussi de nos problèmes avec le projet Pegasus. Comme il manifeste de l'intérêt pour nos efforts visant à promouvoir le transport combiné en Suisse romande, je le propose comme administrateur. Ma proposition est retenue et Michel Béguelin entre dans le Conseil d'administration de PESA cette même année.

PROJET LAC-LOGISTIQUE

Sous ce label est défini un nouveau projet lié à l'organisation d'une exposition nationale en 2001 dans la région des Trois Lacs. En 1999, PESA est approchée par la compagnie ferroviaire RM (Regionalverkehr Mittelland) de Burgdorf, qui veut proposer un concept d'approvisionnement des « arteplages » par transport combiné. L'idée est d'avoir des centres logistiques à proximité, reliés entre eux et avec les arteplages par des trains navettes. Chavornay semble être un lieu tout indiqué, de même que Lyss. Pour le transport vers les différents arteplages, des containers de 10, 20 et 30 m³ seraient utilisés et pourraient même servir de locaux de stockage sur les sites.

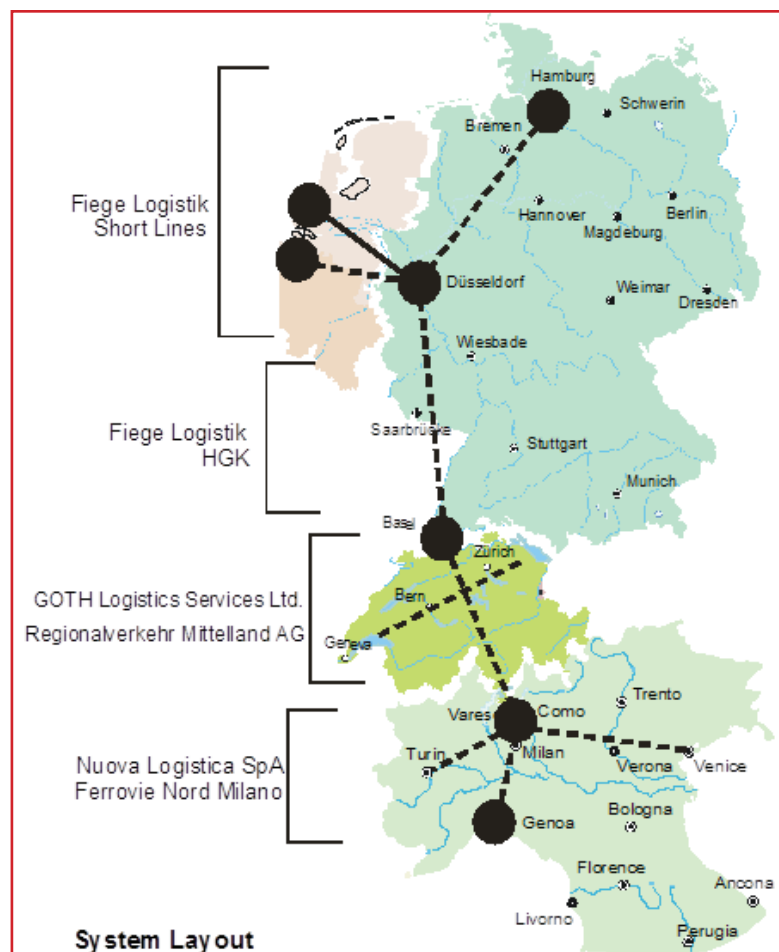
Le projet de RM n'est pas retenu, mais à nouveau cette étude donne à PESA l'occasion de se faire connaître, de prendre de nouveaux contacts et d'imaginer des possibilités de développement.

PACT – LOG-RAIL

RM (Regionalverkehr Mittelland) n'a pas oublié PESA. Plus tard en 1999, nous sommes à nouveau contactés pour participer cette fois à un projet de l'Union européenne du nom de PACT (Pilot Action for Combined Transports). Plusieurs opérateurs ferroviaires européens sont intéressés à déposer un projet et, comme il s'agit de relier le nord au sud de l'Europe, le passage par la Suisse est presque obligé. RM, qui est en train de construire un terminal à Wiler (BE), est impliqué ; il y associe PESA et nous suggère d'étudier la mise en place d'un nouveau terminal à Chavornay.

On trouve dans ce projet des sociétés européennes importantes. Le chef de file est Fiege Engineering à Greven en Westphalie ; autour de lui gravitent les compagnies ferroviaires FNM (Ferrovie Nord-Milano) à

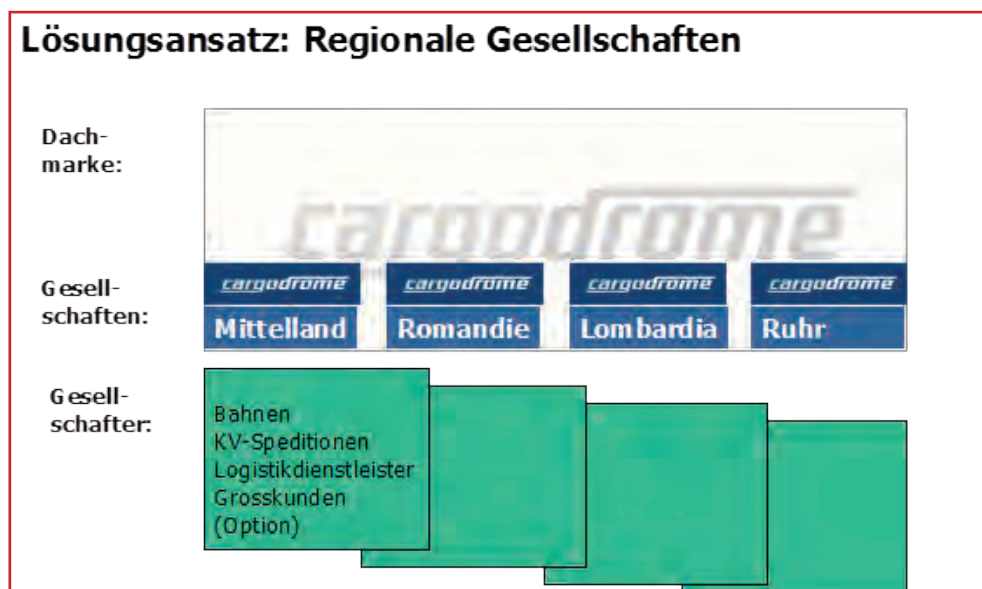
Milan, HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) à Cologne (D), DSK (Deutsche Steinkohle) et RAG (Bahn und Hafenbetriebe) à Gladbeck (D), BGW (Bahngesellschaft Waldhof) à Mannheim (D), ainsi que EVB (Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) à Zeven (D). A ces sociétés s'ajoutent la Deutsche Verkehrsbank à Karlsruhe pour le financement, d'autres « shortlines », de même que des bureaux d'ingénieurs et de consultants.



Le projet est simple : il s'agit de relier le nord de l'Allemagne et la Ruhr au nord de l'Italie. Mais pour cela il faut s'appuyer sur des terminaux et plusieurs solutions sont examinées.

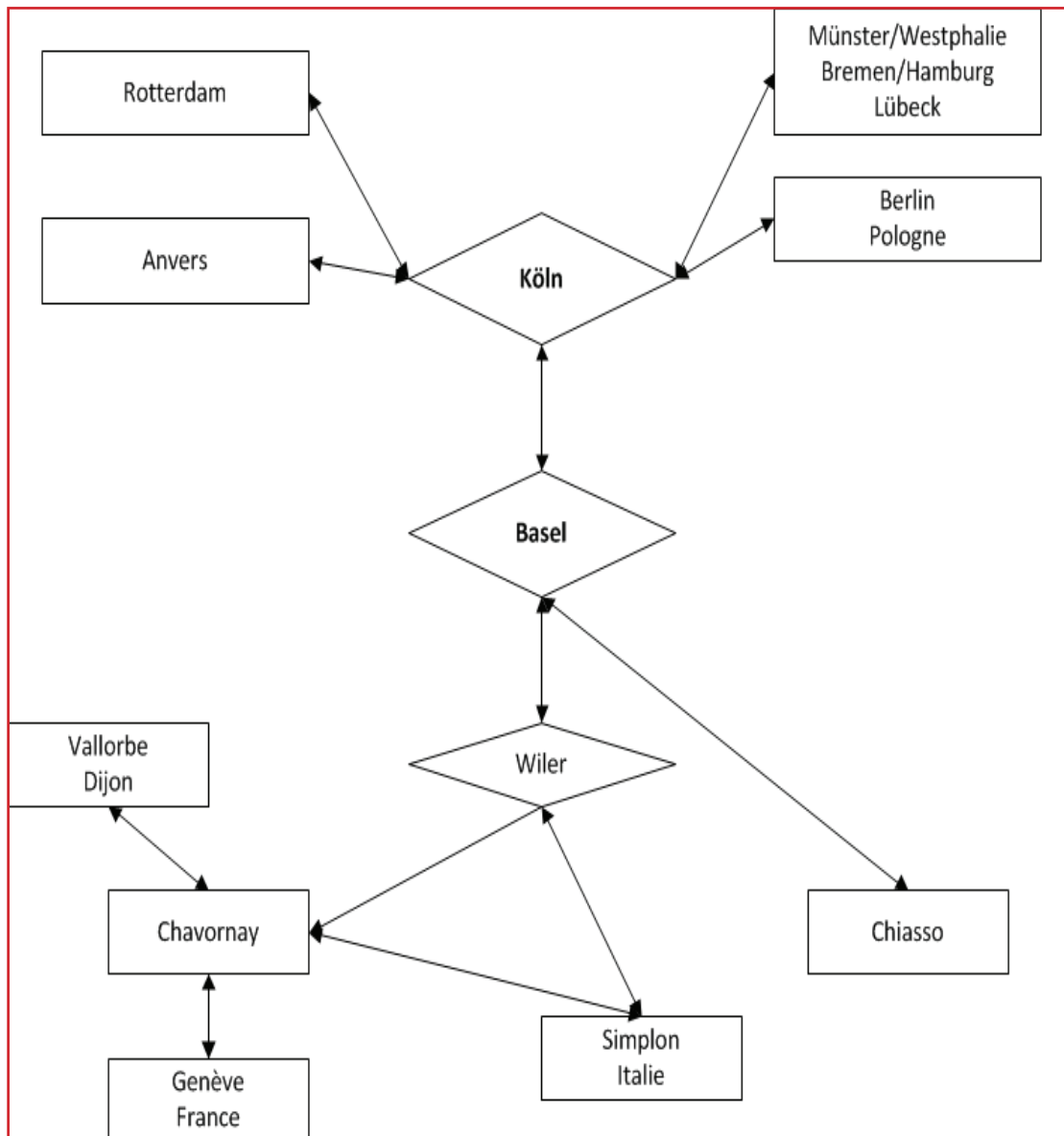
RM propose de désigner pour la Suisse quatre terminaux, celui pour la Lombardie se trouvant à Chiasso, mais juste de l'autre côté de la frontière, en connexion avec la gare de triage, sur une ancienne friche industrielle.

Une appellation unique, « Cargodrome », est retenue pour ce projet, avec les terminaux ci-dessous :



Pour justifier l'intégration de PESA dans ce projet, RM ajoute des connexions de Chavornay vers le sud de la France et la Bourgogne, où justement la CNC est en train de construire un nouveau terminal près de Dijon.

Le plan du réseau – PACT Log-Rail



On voit bien dans ces diagrammes les prémices du futur terminal TERCO.

TERCO

Une demande de subvention pour un terminal est déposée auprès de l'OFT. C'est là le point de départ de l'aventure TERCO. Dès lors, il faut informer les milieux économiques et politiques du Canton, chercher des appuis auprès d'opérateurs de transports combinés et si possible les convaincre. Dès les premiers pas, avec l'établissement d'un business plan, jusqu'au début de la construction du terminal, il aura fallu quatre années. Pour le Conseil d'administration, il faut dissocier PESA de TERCO et donner à TERCO sa propre Direction. Le seul lien restera Michel Béguelin, qui prendra la présidence de TERCO, tout en restant administrateur chez PESA.

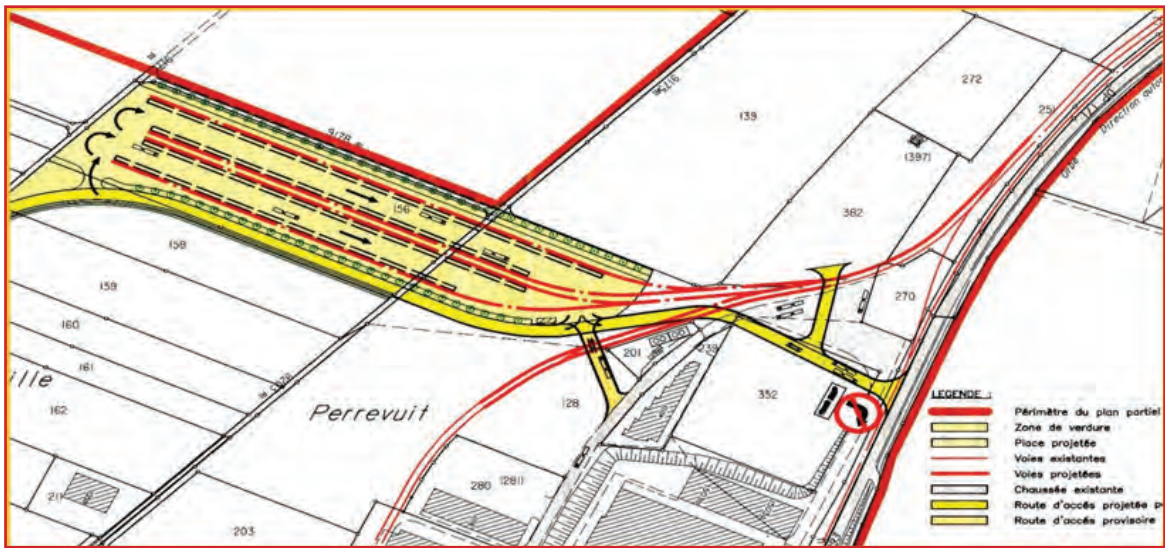
Une séance d'information à la population ne suscitera que des remarques et aucune opposition lors de la mise à l'enquête publique.

Grâce à Michel Béguelin, nous sommes mis en relation avec l'EPFL qui, dans le cadre du programme national de recherche PNR41, prend en compte le projet de terminal. Ces études, aussi bien sur le centre logistique PESA que pour la plate-forme TERCO, donneront de nombreuses informations, très utiles pour le futur.

C'est en juin 2002 que la décision de l'OFT d'allouer une contribution à TERCO lancera enfin le processus de construction du terminal.

Dans ces années nous vient une visite inattendue, celle des Frères Viret de Lausanne, qui militent encore et toujours pour un canal du Rhône au Rhin. Le Canton de Vaud n'a pas encore supprimé la protection du tracé ; il est d'ailleurs le dernier. Avec l'abaissement de la plaine de l'Orbe, dû aux drainages, il n'y aurait plus besoin que de deux écluses entre Yverdon et le Mormont ! Et, pour éviter que la Plaine de l'Orbe soit fréquemment inondée, le Canton pompe le surplus d'eau en permanence. Selon MM. Viret, le canal permettrait ainsi de rejeter de l'eau dans le Léman et d'éviter d'éventuelles crues de l'Aar, qui remonteraient du Lac de Bienne jusqu'à Orbe. Avec le canal, TERCO deviendrait un terminal trimodal. Magnifique rêve, qui s'écroulera peu de temps après, lorsque le Canton supprimera la protection.

Si, initialement, les contacts avec la CNC en France étaient prometteurs et donnaient au futur terminal une véritable ouverture sur les ports de mer français, la SNCF, maison-mère de la CNC, décida de liquider l'entreprise en 2004, peu de temps avant l'ouverture officielle du terminal. Ce fut une grosse déception, qui ne sera pas atténuée par la création d'autres liaisons, mais cette histoire-là appartient à TERCO.



1er coup de pioche – 3 novembre 2004



Michel Béguelin, Président de Terco, et François Marthaler, Conseiller d'Etat



Chapitre XII – De grands projets et la recherche de partenaires

Alors que PESA a adopté la norme ISO 9001, une analyse de risques effectuée en 2008 met en évidence une forte dépendance par rapport à un seul client, Nespresso, qui occupe presque les deux tiers des halles. Si l'apport financier qu'il représente est très intéressant et pèse avantageusement dans les comptes annuels, la Direction attire l'attention du Conseil d'administration sur le fait que, pour les multinationales, les contrats sont de courte durée et qu'après 7 ans de collaboration PESA n'est pas à l'abri d'un départ abrupt de Nespresso. Comment alors remplir des halles vides ?

Le Conseil d'administration se rallie aux vues de la Direction et lui demande une projection sur le futur des activités de PESA. Pour celle-ci, la seule solution pour pérenniser l'entreprise et limiter les risques consisterait à s'appuyer sur un « grand frère », soit sous forme d'un partenariat, soit sous forme d'une reprise de l'entreprise. Le Conseil d'administration mandate un consultant pour essayer de trouver le partenaire idéal. Celui-ci se met en chasse et plusieurs intéressés se font connaître. La plupart renoncent assez rapidement, mais pour cinq d'entre eux la Direction établit une « due diligence », soit un état détaillé de la société, de ses revenus, de ses engagements, des perspectives de développement, de l'état des bâtiments etc.

Pour la Direction, quelques critères semblent importants dans le choix du partenaire, soit :

- ne pas être actif dans les domaines de l'agence en douane et des transitaires
- si transitaire, ne pas avoir déjà un établissement en Suisse romande
- si étranger, ne pas avoir déjà un établissement en Suisse
- être éventuellement un autre port franc suisse
- avoir la volonté de maintenir le nom de l'entreprise ainsi que les activités et les postes de travail à Chavornay
- avoir la possibilité de développer et de moderniser la structure existante.

A cette nouvelle orientation s'ajoute aussi une demande de surfaces de bureaux supplémentaires émanant des douanes. L'Inspectorat de Chavornay est appelé à se développer avec l'intégration des bureaux de douanes neuchâtelois. PESA étudie la construction d'un troisième étage dans son bâtiment administratif, ce qui semble tout à fait réalisable, les murs porteurs ayant été prévus à cet effet. Mais déjà des intéressés se manifestent pour une reprise de PESA, en apportant leurs propres solutions. Le projet de rehaussement du bâtiment administratif est abandonné.

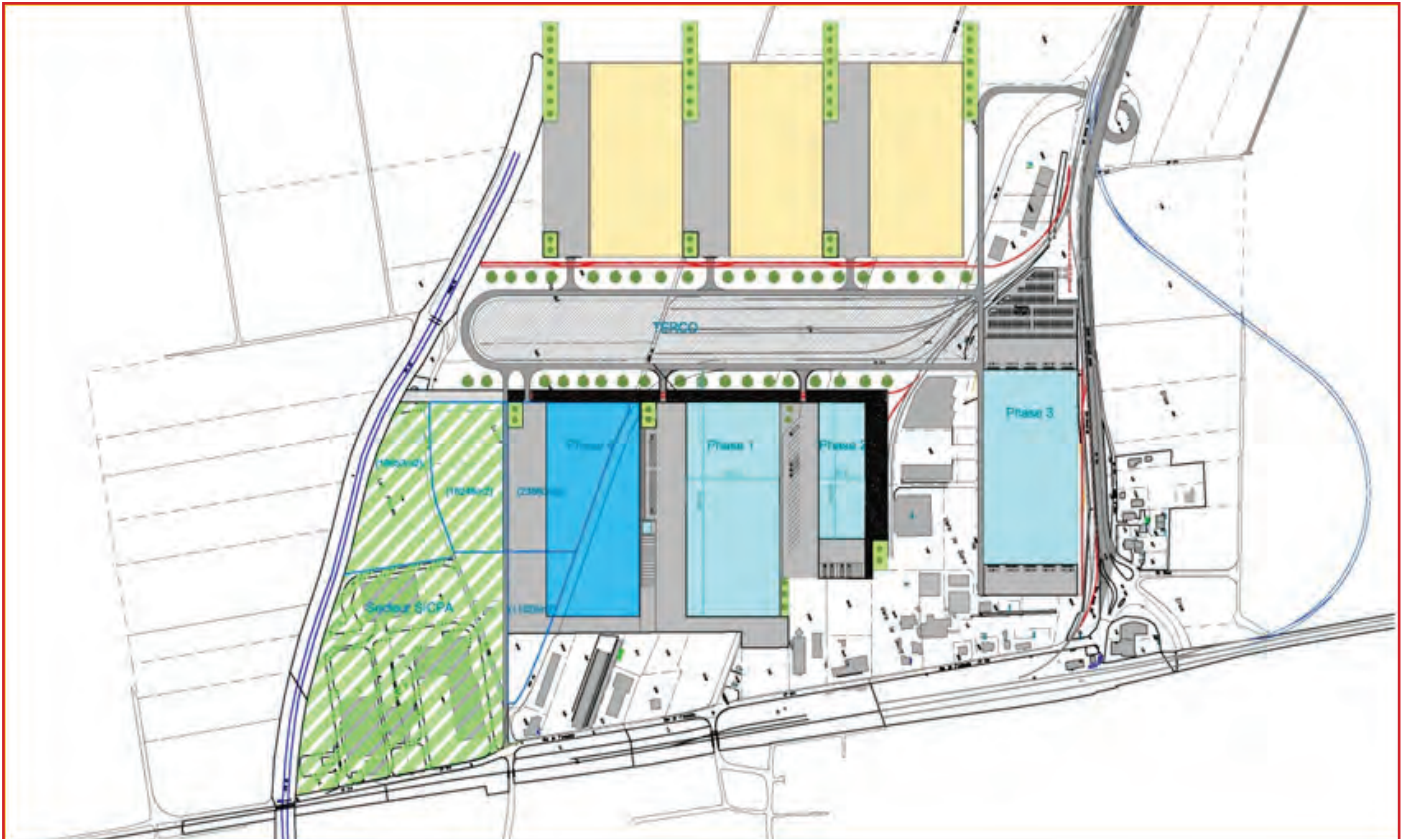
Il semble intéressant de relever le projet du Groupe français Dentresangle, avec la société française d'immobilier-logistique Concerto, qui ne sera finalement pas retenu. Il semblait évident pour eux que la structure d'alors de PESA et de ses bâtiments ne pouvait perdurer. Par contre, la zone industrielle adjacente, où PESA possédait des terrains, présentait un intérêt majeur. Il faut noter aussi que la zone industrielle de Chavornay faisait l'objet d'un Syndicat volontaire d'améliorations foncières, destiné à valoriser les terrains libres, en les équipant de routes d'accès et de canalisations. Aussi le groupe Concerto s'est approché d'un bureau d'ingénieurs à Lausanne, pour dresser des plans. Ce projet prenait en compte toute la zone industrielle de Chavornay.

Chavornay-Parc



Ce projet a été présenté non seulement au Syndicat d'améliorations foncières, mais également aux instances communales. Il peut donc être considéré comme public.

Dans le plan ci-dessous, qui couvre toute la surface de la zone industrielle de Chavornay, il était prévu plusieurs phases. Les deux premières phases devaient être réalisées sur les terrains libres, puis la phase 3 impliquait la démolition du bâtiment administratif et des halles actuelles. La halle 4 pouvait être réalisée ultérieurement. Le plan prenait aussi en compte les zones de réserve du PPA et prévoyait 3 halles, à l'ouest de TERCO (en olive sur le plan). Le terminal devenait l'élément central du projet, avec une voie de circulation sur son pourtour.



Pour PESA et la douane, il était prévu dans le bâtiment no 2 des bureaux, des halles, en zone libre et sous douane, un long quai de chargement, un quai ferroviaire, des zones d'attente et de parking, des sanitaires pour les chauffeurs routiers etc. Le projet était vraiment complet.





La Commune trouva ce projet beaucoup trop important et massif, préférant des halles plus petites. Les Français se retirèrent et la recherche de partenaires se poursuivit.

Chapitre XIII – Conclusion

Que tirer comme conclusion de ces 132 années d'existence ?

A l'évidence, on peut relever que, durant toutes ces années, les dirigeants du Port Franc de Lausanne, de la Société des Entrepôts de Lausanne, puis du LEB avec Trensco et enfin de PESA ont été des pionniers.

En étant les initiateurs du premier port franc suisse en 1886, puis du premier terminal rail-route public, en développant plus tard en Suisse romande des entrepôts douaniers ouverts sous la responsabilité des clients, en militant pour le développement du transport combiné en Suisse romande, ils ont contribué peu ou prou à l'essor économique du Canton de Vaud.

Et de reprendre le proverbe latin de Virgile :

Audaces fortuna juvat (le succès sourit aux audacieux).



On ne peut répéter l'histoire – il faut pouvoir s'adapter aux nouvelles situations, aux nouvelles exigences, aux nouvelles techniques, car le monde du transport et de la logistique est en constante évolution. Ayant pratiqué l'aviron dans mon jeune temps, j'ai parfois tenu le rôle de barreur avec une ficelle dans chaque main pour actionner le petit gouvernail. Alors que les rameurs tournaient le dos au but, c'était au barreur de regarder vers l'avant et de guider le frêle esquif vers le but choisi. Pour diriger l'entreprise, cela a été la même chose – je n'aurais rien pu faire sans des collaborateurs compétents et motivés, sur lesquels on pouvait compter. Qu'ils en soient remerciés ; c'est aussi à eux que cet historique est dédié.

PESA a été et reste une belle aventure.



- I L'église et la place Saint-François - F. von Martens et A. Deroy, lithographie, vers 1850, coll. du Musée historique Lausanne – réf. I.18.A.524
- I Douane d'Ouchy, Anonyme, photographie, 1856, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.P.49.111

- II Lausanne vue de Montbenon - J. DuBois et F. Salathé, aquatinte, vers 1830, coll. du Musée historique Lausanne – réf. I.10.O.14.b
- II Le Grand-Pont vu de Montbenon - F. von Martens, aquatinte, vers 1850, coll. du Musée historique Lausanne – réf. I.27.A.13
- II Ancienne Douane de la rue César-Roux - Adrien Constant de Rebecque, photographie, 1869, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.D.2.10.67.001
- II Ancienne Douane de rue César-Roux - Edmond Bornand, photographie, 1886, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.R.36.016
- II Plan d'une grue intérieure - Archives cantonales vaudoises – réf. SB 285/132.8598/3

- III Gare des marchandises - Frédéric Mayor, photographie, 1913, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.D.16.15.402
- III Vue sur les travaux de comblement de la Vallée du Flon à proximité du Grand-Pont - Charnaux Frères, photographie, 1875, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.2.0121.004
- III Chantier de l'Entrepôt fédéral à la rue de Genève - Anonyme, photographie, 1885, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.G.5.7
- III Entrepôt fédéral en construction à la rue de Genève - Anonyme, photographie, 1886, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.G.5.8
- III L'Entrepôt fédéral et la Vallée du Flon - Anonyme, photographie, 1887, coll. du Musée historique Lausanne - 8.J.161
- III Le hameau de l'Ermitage et l'Entrepôt fédéral - Anonyme, photographie, 1908, coll. du Musée historique Lausanne – réf. 7.H.116.2
- III Les magasins du Lausanne-Ouchy à la rue de Genève - Robert de Greck, photographie, 1906, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.02.02.001

- IV La gare de marchandises et les entrepôts du Flon Anonyme, photographie, vers 1909, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.AA.1.E.19.002
- IV Vue sur le quartier du Flon - Anonyme, carte postale, vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne - P.2.M.A.2.0103.E.001
- IV Travaux de voûtage du Flon à proximité de l'Entrepôt fédéral Anonyme, photographie, 1893, coll. du Musée historique Lausanne – réf. 8.J.166
- IV Station de Sainte-Luce du Lausanne-Ouchy - Anonyme, photographie, vers 1880, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.03.009
- IV Port marchand du Lausanne-Ouchy - Robert de Greck, photographie, 1906, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.03.003
- IV Pont de transbordement d'Ouchy - Madeleine et Elisabeth Fontannaz, carte postale, vers 1955, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.M.U.05.02.02.001
- IV Vue sur la station de Sainte-Luce du Lausanne-Ouchy et la gare -Anonyme, photographie vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.03.005

- IV Vue sur la station de Sainte-Luce du Lausanne-Ouchy - Adolphe Dulex, photographie, vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.D.10.A.1.G.4.004
- IV Wagons de voyageurs et de marchandises à la station de Sainte-Luce du Lausanne-Ouchy - Anonyme, photographie, vers 1950, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.G.4.50
- IV Wagon de bière Cardinal sur la place de la Gare - Anonyme, photographie, vers 1950, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.1.A.1.G.4.52
- IV La gare de marchandises du Flon - Robert de Greck, photographie, 1904, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.02.02.006
- IV Vue sur les élévateurs de wagons de la gare de marchandises du Flon - Anonyme, photographie vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.02.009
- IV Vue sur les élévateurs de wagons de la gare de marchandises du Flon/Bel-Air - Anonyme, photographie vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.02.006
- IV Vue sur les élévateurs de wagons de la gare de marchandises du Flon/Bel-Air - Anonyme, photographie vers 1910, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.F.04.03.02.008
- IV Vue sur le Grand-Pont depuis la place Bel-Air - Anonyme, carte postale, vers 1905, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.M.A.1.G.23.035
- IV Le LEB à l'avenue de Morges - G.A. Schetty, carte postale, 1970, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.M.U.07.05.001
- IV Panneau de la gare Lausanne-Chauderon du LEB - Lorna Bornand, photographie, 1991, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.B.01.06.001
- IV Vue sr la gare du LEB à l'avenue d'Echallens - Anonyme, carte postale, vers 1935, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.M.A.1.E.1.008
- IV Vue sur les entrepôts du Flon - André Kern, photographie, vers 1920, coll. du Musée historique Lausanne – réf. 7.H.270

- V Vue sur les entrepôts du Flon et le Tribunal de Montbenon - Anonyme, photographie, vers 1945, coll. du Musée historique Lausanne – réf. 7.H.263.1
- V Vue aérienne sur la gare de Sébeillon - Photo Aéroport Lausanne, photographie, 1953, coll. du Musée historique Lausanne – réf. P.2.D.20.A.5.0305-0303.001

- VI Tuilerie Barraud - Scierie Dutoit SA - Chavornay
 Tuilerie Barraud – carte postale, Archives Pesa
 François Mermod

SOURCES

Musée historique de Lausanne

Archives cantonales vaudoises

Tamedia Communications d'Entreprises pour les articles de la Gazette de Lausanne, du Nouvelliste Vaudois, Feuille d'Avis de Lausanne, 24 Heures

Bibliothèque cantonale Universitaire – Archives de la presse romande

Archives de l'Association Vaudoise des transitaires (AVT)

Archives de l'Association des Transitaires de Suisse-occidentale (ATSO)



