

La Venoge
Industrie et logistique
UNE LECTURE DU TERRITOIRE
PAR SON HISTOIRE ECONOMIQUE

Enoncé théorique de Master
Guillaume Sandoz

Section d'Architecture – Faculté ENAC
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
Janvier 2018

Groupe de suivi
Professeur responsable de l'Enoncé
Prof. Vincent Kaufmann

Directeur pédagogique
Prof. Paola Viganò

Maître EPFL
Roberto Segà

<i>Avant-propos</i>	5
<i>1. La Venoge : histoire et topographie</i>	9
LE « CENTRE DU MONDE » ?	10
TROIS ÉPOQUES	11
<i>2. La Venoge politique et économique</i>	17
PROCESSUS ET ENJEUX A DIFFÉRENTES ÉCHELLES.....	18
<i>3. La Venoge industrielle et logistique</i>	31
TROIS SITES	33
L'ÈRE LOGISTIQUE	44
<i>4. Cartes</i>	55
<i>5. Enseignements</i>	81
CONSTATS ET QUESTIONNEMENTS	82
POTENTIELS DES SITES : QUELQUES PISTES	86
<i>6. Conclusion</i>	91
<i>7. Bibliographie</i>	95
<i>8. Annexes</i>	103

Avant-propos

Cette étude a pour cadre la région de la Venoge, en amont de l'agglomération Lausanne-Morges dans le canton de Vaud, en Suisse. Bien que l'histoire de cette rivière la lie également à un contexte plus large qui suit l'axe Léman-Rhin en longeant le Jura, ce travail va se concentrer plus précisément sur la séquence comprise entre deux nœuds ferroviaires de la ligne Lausanne-Yverdon : au nord, celui de l'embranchement vers Vallorbe depuis Eclépens, et au sud celui de l'embranchement pour Morges et Genève, à la hauteur de Bussigny. A l'intérieur de ce cadrage, le chemin de fer et la rivière se côtoient de près et traversent un paysage forestier, agricole et industriel parsemé de nombreux villages. La région, encore très rurale il y a deux siècles, est devenue au cours du temps la terre d'accueil de nombreux complexes industriels, puis tertiaires. Encore aujourd'hui, la région de la Venoge est en pleine mutation, et ces grands objets « posés au milieu de la nature », parfois en marge des localités, au détour d'une forêt ou d'un méandre de la rivière, semblent surréalistes mais participent en quelque sorte au caractère des lieux.

Le but poursuivi ici est de questionner le statut actuel et futur de la région de la Venoge, aujourd'hui sujette à de nombreux projets de développement politiques, économiques et urbains. Il est probable que, tout en étant un prolongement « servant » de la ville, l'urbanisation va continuer à se faire au sein et aux abords immédiats des localités, en conservant son caractère discontinu sur le territoire, comme le préconise la politique actuelle en matière d'aménagement en Suisse, et non en venant occuper les « vides » – pour la plupart des terrains agricoles et forestiers – qui séparent les lieux habités. Dans cette position de territoire « en développement », ponctué de villages et d'imposants sites d'activités industrielles et logistiques, finalement peu ou pas liés entre eux, quels impacts de la ville pouvons-nous observer sur la région ? Quels sont les potentiels, les forces à trouver dans un tel statut ? Comment apporter de la richesse et de la qualité à ces lieux, à la fois empreints d'une histoire agricole et industrielle, mais aussi d'un cadre naturel remarquable et relativement préservé ?

La recherche va tenter de discerner, comprendre et analyser les nombreux aspects qui sont en jeu et de les mettre en relation, en procédant à une lecture du territoire d'une part à travers son histoire, sa géographie, les objets, les traces et les éléments physiques qui s'y trouvent, et d'autre part par les phénomènes et processus politiques et économiques qui s'y jouent. Sans pour autant disposer de connaissances avancées en économie spatiale et en localisation d'entreprises, il sera présenté une vision du rôle économique qu'a pu avoir la région de la Venoge à travers les âges, parfois peu visible mais tout de même existant et important à l'échelle du canton et du pays, afin d'esquisser une « histoire économique » des lieux, utile pour comprendre la construction de son territoire.

Ainsi, après un aperçu de l'histoire des lieux, il s'agira d'étudier les mécanismes, à plusieurs échelles, qui y sont en évolution, en passant par leurs causes, leurs conséquences, les projets politiques, urbanistiques, les acteurs et les entités économiques et acteurs qui y tiennent un rôle. L'observation rapprochée de ces

sites et ces objets, certains devenus obsolètes, d'autres très récents, questionnera leur temporalité, leur durée de vie, en lien avec le système économique et l'époque, passée ou présente, auxquels ils se rattachent, et participeront également à la compréhension des enjeux à l'échelle du territoire. En second temps, après l'étude des aspects susmentionnés et leur observation sur le territoire, il s'agira d'en tirer des constats et de questionner le statut actuel et futur du cadastre choisi vis-à-vis de la ville, pour ensuite esquisser des éléments de réponse qui seront approfondis à l'occasion d'un projet développé dans la continuité de cette thèse et touchant à la fois à l'échelle de la région et à celle de sites en particulier.

En plus des illustrations présentes dans le texte, un recueil de cartes se trouve au chapitre 4 et aidera le lecteur à situer les différents endroits dont il est question au fil des chapitres. La carte de la page 65 localise les nombreux lieux mentionnés dans le texte.

1. La Venoge : histoire et topographie

LE « CENTRE DU MONDE » ?

Comme expliqué précédemment, il ne sera pas pris en compte l'entier du tracé de la Venoge, mais la séquence qui est délimitée au nord par le Mormont et au sud à Bussigny, où le bâti de l'agglomération devient contigu. Les localités dont il sera question sont Eclépens, Daillens, Cossonay, Penthelaz, Aclens et Vufflens-la-Ville, réparties entre le district de Morges et celui du Gros-de-Vaud. Au nord de la « charnière du Mormont », la plaine de l'Orbe s'étend jusqu'à Yverdon, chef-lieu du Nord vaudois, tandis qu'en aval de Vufflens-la-Ville, Bussigny marque l'entrée de l'Ouest lausannois.

La Venoge prend sa source dans la commune de l'Isle, au pied du Jura vaudois, puis s'écoule sur une longueur de trente-et-un kilomètres en traversant les pâturages jurassiens jusqu'à la Sarraz, puis les « plaines agricoles opulentes¹ », les forêts et les zones industrielles du Plateau jusqu'à son embouchure dans le Léman, entre les communes de St-Sulpice et de Préverenges². A l'inverse de sa voisine l'Orbe, devenant la Thièle, se jetant dans le lac de Neuchâtel et de Bienne pour enfin rejoindre l'Aar et le Rhin, la Venoge se dirige plein sud vers le Léman à partir d'Eclépens, comme le souligne le poète vaudois Jean Villard « Gilles » dans son célèbre poème écrit en 1956³. La ligne de partage des eaux entre Rhin et Rhône, entre mer du Nord et mer Méditerranée passe effectivement par le Mormont, « anomalie géologique⁴ », « accident tectonique local⁵ » et « promontoire rocheux calcaire qui s'élève au milieu du plateau molassique⁶ ». D'ailleurs, à l'ouest de celui-ci, le nom du lieu-dit « le Milieu du Monde », attesté dès le Moyen Age⁷, illustre bien la situation centrale de cet endroit. En effet, au XVI^e siècle, le seigneur du château de La Sarraz⁸ fait canaliser le Nozon, petit cours d'eau local se jetant alors dans l'Orbe, pour alimenter son moulin dit « Bornu ». En conséquence, le Nozon rejoint également la Venoge, ce qui a pour effet de relier les deux bassins versants et de créer ainsi le « Milieu du Monde⁹ » (cartes pp. 57-60).

1 « L'esprit des lieux, par Gilbert Salem et Guido Olivieri - VD.CH », <<https://www.vd.ch/themes/environnement/eaux/rivieres/venoge-pac/le-fleuve-vaudois/lesprit-des-lieux-g-salem-et-g-olivieri/>>, consulté le 16.11.2017.

2 Béboux François, « Venoge », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F8758.php>>, consulté le 19.11.2017.

3 Gilles, « La Venoge » in : *La Venoge et autres poèmes*, Editions du Verseau et Librairie Payot, Lausanne, 1960

4 CSD INGENIEURS SA, « Holcim Suisse SA Carrière de la Birette – La Sarraz Plan d'extraction et demande simultanée de permis d'exploiter Rapport géologiques et hydrogéologique (RGH) », Lausanne, 2015, p. 3

5 Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis et al., *Canal d'Entreroches : créer une voie navigable de la mer du Nord à la Méditerranée au XVII^e siècle : der Bau eines Schiffabtsweges von der Nordsee bis zum Mittelmeer im 17. Jabrbundert*, Bibliothèque historique vaudoise, Lausanne, 1987 (Cahiers d'archéologie 33), p. 27

6 *Ibidem*

7 Bovard Jacques-Etienne et Imsand Marcel, *La Venoge*, 24 heures, Lausanne, 1988 (Arts et paysages suisses), p. 99

8 Ce château est celui où furent fondés les Congrès internationaux d'architecture moderne – les CIAM – par Le Corbusier et ses confrères en 1928.

9 Delacrétaz Pierre, *Les Vieux moulins du Pays de Vaud et d'ailleurs*, Delplast, Romanel-sur-Lausanne, 1986, pp. 11-12

« *Histoires d'eaux*¹⁰ »

Le courant de la Venoge a depuis longtemps servi à actionner de nombreux moulins tout au long de son tracé (carte p. 61). A Penthalaz, deux sites dont il sera question plus tard accueillent d'importants moulins anciens. Il s'agit des Grands Moulins de Cossonay, mentionnés pour la première fois en 1463, lorsqu'un commissaire du Duc de Savoie répertorie les réparations nécessaires à leur apporter¹¹, et du Moulin de l'Islettaz, quelques centaines de mètres au nord. Jusqu'à l'époque de la Révolution, ils sont la propriété de seigneurs et leur apportent de bons revenus¹². En plus des activités de meunerie, la force hydraulique permet aussi de servir aux forges, aux battoirs et aux pressoirs¹³.

Pour des raisons politiques et au vu des expériences concluantes réalisées dans d'autres régions européennes comme la Hollande, Elie Gouret, militaire huguenot ayant quitté la France pour les Provinces Unies, envisage au début du XVII^e siècle de profiter à la fois de la stabilité politique et de la topographie favorable du Pays de Vaud – alors sous domination bernoise – pour créer un canal navigable « transhelvétique » qui relierait le lac de Neuchâtel au Léman – et donc le Rhin jusqu'aux Pays-Bas au bassin méditerranéen par le Rhône – *via* la plaine de l'Orbe, la faille d'Entreroches et la vallée de la Venoge¹⁴. En outre, la plaine de l'Orbe, au nord du Mormont, est à l'époque encore très marécageuse et souvent inondée. La construction d'un canal offrirait l'opportunité d'assainir et d'exploiter ces terres¹⁵. Depuis l'Antiquité déjà, le transport de marchandises – lourdes de surcroît – par voie navigable propose une alternative économiquement intéressante, par rapport à celui par voies terrestres qui souffrent régulièrement de dégâts et de manque d'entretien¹⁶.

Ainsi, en 1637, le gouvernement bernois ayant accordé une concession, et après les recherches de financement auprès d'actionnaires, la construction du canal d'Entreroches débute, pour se terminer onze ans plus tard¹⁷. Pour ses promoteurs, il est voué à devenir un axe commercial majeur – et lucratif – à travers l'Europe. Les principales marchandises qui y sont transportées sont le vin vaudois, de la Côte et de Lavaux (huit mille chars en 1719-1720), le sel de Bex, de Roche ou de France mais aussi d'autres denrées alimentaires, du bois, des pierres de construction et des objets artisanaux¹⁸ (carte p. 62).

10 Ce titre est emprunté à celui du premier chapitre de l'ouvrage de Pierre Delacrétaz, *Les Vieux moulins du Pays de Vaud et d'ailleurs* (1986), source important de ce travail.

11 Delacrétaz Pierre, *op. cit.*, p. 20.

12 *Ibidem*

13 *Ibid.*, pp. 24, 35

14 Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis *et al.*, *op. cit.*, pp. 39-40

15 *Ibidem*, p. 27

16 *Ibid.*, p. 11

17 *Ibid.*, pp. 46, 51

18 *Ibid.*, pp. 65-67

La section du canal qui devait relier Cossonay au Léman se serait avérée onéreuse, notamment parce que la dénivellation y est bien supérieure à celle du tronçon nord Entreroches-Yverdon (cinquante-neuf mètres contre dix-huit mètres¹⁹), nécessitant un nombre important d'écluses et de travaux²⁰. Elle ne sera jamais construite (carte p. 63). En outre et de manière générale, la partie sud du canal construit – de Cossonay à Entreroches – est coûteuse à entretenir et difficile à naviguer. C'est pourquoi le port du Bouquet, dans l'actuelle zone industrielle de Daillens, en amont de Cossonay, est ouvert en 1679. Les activités du port de Cossonay vont progressivement se déplacer au port du Bouquet dans les décennies suivantes²¹. Ainsi, la plupart des marchandises exportées de la région lémanique sont acheminées par la route jusqu'à Cossonay ou au Bouquet, puis embarquées vers le nord (94% du volume)²². Le canal connaîtra l'apogée de son trafic au début du XVIIIe siècle, en l'année comptable 1719-1720²³ (cartes pp. 62-64).

Des problèmes financiers, l'entretien coûteux et l'effondrement d'un pont au « Talan » (Talent, à Chavornay), mais aussi la perspective grandissante de la création d'un chemin de fer suivant le même tracé sonneront le glas de l'exploitation du canal d'Entreroches un siècle plus tard, en 1829²⁴. De façon similaire, l'idée de l'achèvement du canal resurgit à partir des années 1950, mais la construction d'un autre réseau à grande vitesse – cette fois-ci l'autoroute A1 – enterrera définitivement le projet²⁵. Les vestiges du canal d'Entreroches sont visibles dans la plaine de l'Orbe, au nord du Mormont - plaine asséchée par étapes entre 1868 et 1973²⁶ et servant maintenant à drainer les terrains agricoles²⁷ –, mais aussi dans la faille d'Entreroches, où il est encore possible de voir les anciens murs de soutènement du canal (photo ci-contre), et enfin dans la toponymie locale.

19 Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis *et al.*, *op. cit.*, p. 51

20 *Ibidem*, p. 71

21 *Ibid.*, p. 59

22 *Ibid.*, p. 67

23 *Ibid.*, p. 69

24 *Ibid.*, p. 73

25 Pillonel Ludovic, « Le rêve «échoué» du Canal d'Entreroches », *La Région*, 15.02.2016. En ligne : <<https://www.laregion.ch/le-reve-echoue-du-canal-dentreroches/>>, consulté le 07.01.2018.

26 « La Plaine de l'Orbe - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/index.php?id=16532>>, consulté le 06.01.2018.

27 Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis *et al.*, *op. cit.*, p. 31



*Vestiges du canal d'Entreroches.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*

A la cessation de l'exploitation du canal d'Entreroches viennent s'ajouter, quelques décennies plus tard, l'ouverture de la ligne ferroviaire Morges-Yverdon (1855), puis celle de Lausanne-Vallorbe (1870)²⁸, qui font décidément tomber en désuétude le commerce par voie navigable dans la région. La Suisse étant jusqu'alors une confédération – l'Etat fédéral est constitué en 1848 – cela implique que les cantons sont encore très indépendants et qu'ils tiennent des péages routiers à leurs frontières, donc qu'ils n'ont que peu d'avantages à développer un réseau ferré à l'échelle nationale. Cependant, la voie commerciale d'Entreroches coupée, le canal du Rhône au Rhin *via* la Saône (1833)²⁹, de l'autre côté du Jura, devient une alternative intéressante pour les commerçants, qui en contournant la Suisse la privent de revenus importants³⁰. Pour ces différentes raisons, ce n'est que tardivement que le transport ferroviaire sera planifié en Suisse, à l'inverse de pays européens soumis à un pouvoir central, comme le Royaume-Uni, qui en débute la construction sur son territoire dès 1825³¹. Les marchandises qui étaient transportées par barques le sont désormais par train. Il s'agit au début toujours principalement de sel et de vin³². L'arrivée du chemin de fer permet un essor économique important dans la région de la Venoge, notamment à Penthalaz. D'ailleurs, l'ouverture en 1897 de la ligne de funiculaire Penthalaz-Cossonay à côté de la gare, toujours active aujourd'hui, permet à la commune de Cossonay, bien qu'isolée en hauteur par rapport à la vallée de la Venoge et la localisation des industries, de profiter des avantages économiques de l'arrivée du chemin de fer³³ (carte p. 78).

Entre la fin du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle, nombreuses sont les entreprises qui ouvrent, ou s'agrandissent lorsqu'elles sont déjà existantes. Cela produit de nouveaux emplois et amène de nouveaux habitants³⁴. Les principaux complexes industriels à relever, et qui seront étudiés attentivement dans le troisième chapitre, sont les Grands Moulins de Cossonay, les Câbleries et Tréfileries de Cossonay et la cimenterie d'Eclépens (1953). On assiste également à un renouveau dans l'utilisation de l'énergie hydraulique : celle-ci est dorénavant utilisée pour produire de l'électricité, et à partir de 1898, toutes les localités longeant la Venoge de La Sarraz à Penthalaz – Cossonay compris – sont raccordées au réseau électrique venant de la centrale de Ferreyres, en amont, faisant entrer la région dans l'ère de la modernité³⁵.

28 Bouquet Jean-Jacques, « Eclépens », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/F/F2332.php>>, consulté le 27.12.2017.

29 « Canal du Rhône au Rhin », in: *Wikipédia*, 20.10.2017. En ligne : Wikipédia, <https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Canal_du_Rhon%C3%B4ne_au_Rhin&oldid=141691296>, consulté le 28.12.2017.

30 Merckling Nicolas, « Le rail, une histoire de 150 ans qui rapproche les Romands », *Le Temps*, 07.07.2005. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2005/07/07/rail-une-histoire-150-ans-rapproche-romands>>, consulté le 27.12.2017.

31 *Ibidem*

32 *Ibid.*

33 Crivelli Paola, « Cossonay (commune) », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/F/F2327.php>>, consulté le 28.12.2017.

34 *Ibidem*

35 Delacrétaz Pierre, *op. cit.*, p. 92

A partir de la seconde moitié du XX^e siècle, la région de la Venoge voit arriver de nouveaux types d'entreprises sur son territoire, à commencer par la zone industrielle d'Aclens et Vufflens-la-Ville (zone industrielle de la Plaine d'Aclens), qui se développe à partir des années 1960³⁶ et où la société Coop implante son centre logistique en 2005. Ainsi, entre 1997 et aujourd'hui, on peut relever parmi les derniers arrivants La Poste, Planzer, Coop, les hôpitaux universitaires cantonaux genevois et vaudois (HUG et CHUV, dont le centre logistique est en construction actuellement), chacun d'entre eux installant son propre complexe d'activités tertiaires dans le territoire qui nous intéresse.

Les facteurs expliquant cette « nouvelle vague » d'ouvertures de sites d'activités, principalement logistiques, seront développés dans les chapitres suivants. Ils trouvent leurs sources dans des aspects variés, que ce soit sur les plans politique, social ou économique. Parmi ces aspects, il est possible de citer des éléments très diversifiés, tels que la situation malgré tout centrale de la région de la Venoge, à proximité des villes de l'arc lémanique et à mi-chemin entre Lausanne et Yverdon, comme passage entre régions nord et sud de la Suisse, la politique des agglomérations débutée par la Confédération dans les années 1990, celle des pôles de développement entamée par le Canton de Vaud à partir de la même période, et de manière générale les mutations économiques que connaît le pays, notamment la libéralisation de certains types de marchés et l'entrée en vigueur de la libre circulation, ainsi que leurs conséquences sur l'emploi et les stratégies économiques (projet *REMA* de La Poste) entre autres. Sur le plan de la mobilité, certains facteurs jouent également un rôle, comme d'une part l'ouverture de l'autoroute A1 entre Yverdon-les-Bains et Lausanne (1980), qui vient amener une desserte automobile à grande vitesse et permet de relier la région au pays par la route, et d'autre part le regain d'intérêt pour le transport par rail de la part des entreprises. Cependant, l'implantation de centres logistiques à travers le territoire pose plusieurs problèmes, notamment par le trafic qu'elles engendrent, par l'espace qu'elles utilisent et par leur intégration au paysage³⁷.

36 « Commune d'Aclens - Histoire », *Commune d'Aclens*, <http://www.aclens.ch/net/net_aclens.asp?NoOFS=5621&Sty=&NumStr=10.05>, consulté le 06.01.2018.

37 Sevestre Aymeric, *Pôles de développement économiques et logistique d'entreprise*, Thèse de doctorat n°3830, Lausanne, EPFL, 2007, p. 100

2. La Venoge politique et économique

PROCESSUS ET ENJEUX A DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Afin de saisir les mécanismes qui opèrent dans la région étudiée, il est nécessaire de les contextualiser dans un cadre plus large, à l'échelle du pays, de la métropole lémanique et du Canton de Vaud. Ainsi, un certain nombre de phénomènes sociaux et politiques – qui trouvent leurs sources il y a déjà plus d'un siècle à toutes ces échelles – ont de l'influence sur des éléments qu'il est possible d'observer aujourd'hui dans le territoire. Sans prétendre à l'exhaustivité, les aspects majeurs en seront exposés ici.

*Suisse et métropolisation*³⁸

Avant l'ère industrielle, la Suisse est un territoire principalement rural, où la population des villes excède rarement vingt mille habitants³⁹. Dans une lettre écrite au Maréchal du Luxembourg en 1763, Jean-Jacques Rousseau décrit le pays et ses habitants comme suit :

« Telle est par exemple la distribution de leurs habitations [celles des Suisses], beaucoup moins réunies en villes et en bourgs qu'en France, mais éparses et dispersées çà et là sur le terrain avec beaucoup plus d'égalité. [...] on y trouve partout des maisons ; le village couvre toute la paroisse, et la ville s'étend sur tout le pays. La Suisse entière est comme une grande ville divisée en treize quartiers ^[40], dont les uns sont sur les vallées, d'autres sur les coteaux, d'autres sur les montagnes. [...] On ne croit plus parcourir des déserts quand on trouve des clochers parmi les sapins, des troupeaux sur des rochers, des ateliers sur des torrents.⁴¹ »

Cependant, entre 1798⁴² et le XXI^e siècle, la population suisse va augmenter d'un facteur de cinq, pour atteindre 8,42 millions d'habitants aujourd'hui⁴³. Cette croissance se fait en un premier temps hors des villes : en plaine comme en montagne, l'économie rurale se développe, notamment grâce à l'essor de la production de fromage, de céréales et de pommes de terre, ainsi que l'arrivée de manufactures le long des cours d'eau, à partir du premier quart du XIX^e siècle⁴⁴. De

38 Cette partie, traitant de l'évolution démographique, économique et spatiale de la Suisse pendant les deux derniers siècles, s'appuie sur l'ouvrage de MM. Matthey et Schuler, *Aménager le territoire : la gestion d'un bien commun* (2017).

39 Matthey Michel et Schuler Martin, *Aménager le territoire : la gestion d'un bien commun*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2017 (Collection le savoir suisse 123), p. 16

40 Lorsque Rousseau écrit cette lettre, la Suisse est encore la « Confédération des XIII cantons ».

41 « Archives culturelles de la Vallée de Joux », <http://www.histoirevalleedejoux.ch/articles/13_jean_jacques_rousseau_deux_lettres_sur_le_val_de_travers_en_1763>, consulté le 02.01.2018 ; <<http://www.histoirevalleedejoux.ch/documents/Rousseau,%20travers%20pour%20site%20.pdf>>, consulté le 02.01.2018, p. 5

42 Date de l'invasion française et instauration de la « République Helvétique » sous l'influence de Napoléon. Cf. Fankhauser Andreas, « République helvétique », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/F/F9797.php>>, consulté le 06.01.2018.

43 Matthey Michel et Schuler Martin, *op. cit.*, p. 15 ; « Population », *Confédération suisse*, 2016, <<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/effectif-evolution/population.html>>, consulté le 06.01.2018

44 Matthey Michel et Schuler Martin, *op. cit.*, pp. 16-17

plus, l'abandon des douanes entre les cantons, amené par la Constitution de 1848, participe à la progression du commerce intérieur⁴⁵. Cependant, la construction du réseau ferroviaire à partir des années 1850, comme exposé dans le premier chapitre, engendre l'implantation de l'industrie au sein et à proximité des villes, qui croissent alors de façon significative⁴⁶. Cela a pour effet de provoquer un exode rural et de développer la suburbanisation autour des villes, aux dépens des milieux ruraux⁴⁷. La Suisse ne fait pas partie des belligérants lors des deux Guerres, mais elle est tout de même touchée par leurs conséquences. Elle est également sujette à la dépression des années 1930. La croissance ralentit donc fortement pendant la première moitié du XXe siècle, en comparaison avec le précédent, et le développement urbain continue à se faire, majoritairement mais modestement, dans les villes⁴⁸.

Dans les décennies qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Suisse, comme ses voisins, connaît une période faste et opulente. L'avènement de la mobilité individuelle motorisée marque le début d'une nouvelle ère, exaltée par l'ouverture du premier tronçon autoroutier du pays à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964 de Lausanne, suivie par la mise en place du réseau national durant les décennies suivantes. En conséquence, dès les années 1970, la suburbanisation autour des centres fait place à la périurbanisation⁴⁹ et les effets indésirables qu'on lui connaît, tels l'étalement du bâti, le mitage du territoire, la dépopulation des villes et l'augmentation des mouvements pendulaires, qui entraînent la saturation des centres aux heures de pointe⁵⁰. La crise pétrolière de 1973 provoque une remise en question des modes de vies et d'urbanisation. C'est à la fin de cette décennie que le premier projet de Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) sera rédigé⁵¹ tandis qu'une autre loi, celle sur la protection de l'environnement (LPE), entre en vigueur en 1985⁵², marquant le début d'une prise de conscience à propos du territoire comme une ressource à préserver et utiliser de façon rationnelle. Sur le plan de la mobilité, alors que les lignes de tramways avaient été abandonnées dans plusieurs villes du pays, la mise en place de l'horaire cadencé par les Chemin de fer fédéraux (CFF), dans l'optique du projet « Rail 2000 », ouvre une période de regain d'intérêt pour les transports publics⁵³. La politique des agglomérations prônée par l'Etat depuis les années 1990 permet la « réhabilitation » progressive de la ville, en cherchant à la rendre à nouveau attractive tant sur le plan économique que par rapport à la

45 Cf. chapitre 1, « Rail et industrie »

46 Matthey Michel et Schuler Martin, *op. cit.*, p. 17

47 *Ibidem*, p. 22

48 *Ibid.*, p. 18

49 *Ibid.*, p. 22

50 *Ibid.*, pp. 28, 30

51 Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19790171/index.html>>, consulté le 07.01.2018.

52 Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html>>, consulté le 07.01.2018.

53 Schuler Martin, Dessemontet Pierre et al., *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel, Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 2007, p. 279

qualité de vie. Celle-ci était victime de dépeuplement, de problèmes de mobilité, et de « ségrégation sociale et fonctionnelle⁵⁴ » depuis les décennies précédentes. D'autre part, pendant la même période, le démantèlement du Bloc de l'Est, la chute de l'URSS et la récession bouleversent l'économie suisse et mondiale. Une décennie plus tard, les réformes entreprises par l'Etat (par exemple les régies fédérales transformées en sociétés de droit public) en réaction à la libéralisation des marchés et l'augmentation de la concurrence, ainsi que les accords de libre circulation avec l'Union européenne (2002) permettent de relancer l'économie suisse⁵⁵. Par contre, cela ne se traduit pas systématiquement de façon positive, notamment dans les régions situées en périphérie ou hors des centres, qui souffrent de ces mutations économiques : les emplois qui s'y trouvent peinent à s'adapter, se renouveler et se diversifier. Sur le plan spatial, l'implantation nouvelle de programmes d'importance nationale dans ces régions permet de les redynamiser, à l'instar des centres de tri de la Poste (notamment à Daillens et Eclépens dans le Gros-de-Vaud)⁵⁶, dont il sera question plus bas. Sur le plan de l'emploi, le secteur tertiaire s'est fortement développé en Suisse dans la seconde moitié du XXe siècle, au détriment du secteur secondaire (cartes pp. 26-27). Si certaines branches secondaires ont su s'adapter, se restructurer, comme la chimie vers le pharmaceutique, d'autres ont disparu, comme l'industrie textile⁵⁷. Enfin, d'après l'*Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, la région lémanique illustre bien l'explosion du tertiaire, lié à la métropolisation⁵⁸.

Economie et mobilité dans le canton de Vaud

La Suisse romande, particulièrement la région lémanique, connaît un dynamisme économique et démographique en augmentation⁵⁹. Loin d'un modèle de métropole monocentrique, la région lémanique se distingue par un réseau polycentrique de villes de taille moyenne, « qui s'assemblent comme les quartiers d'une métropole et forment un territoire très original.⁶⁰ » Politiquement, les entités qui s'y trouvent (Canton de Vaud, Canton de Genève, départements français voisins) tentent d'unir leur force, conscients de leur « destinée commune ». Bien que la région de la Venoge se trouve en périphérie de cette métropole, elle entretient des relations

54 Conseil fédéral, « Politique des agglomérations 2016+. Pour un développement cohérent du territoire suisse », 18.02.2015. En ligne : <https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/agglomerationspolitik/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf.download.pdf/politique_des_agglomerations2016delaconfederation.pdf>, consulté le 07.01.2018.

55 Matthey Michel et Schuler Martin, *op. cit.*, pp. 25-26

56 *Ibidem*

57 Schuler Martin, Dessemontet Pierre *et al.*, *op. cit.*, pp. 305-306, 311

58 *Ibidem.*, p. 318

59 « Le Bassin lémanique, futur moteur de croissance », *Tribune de Genève*, 16.10.2013. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/bassin-lemanique-futur-moteur-croissance/story/29545762>>, consulté le 10.01.2018 ; awp, « La Suisse romande dans le top 10 des régions les plus prospères d'Europe », *Bilan*, 10.05.2017. En ligne : <<http://www.bilan.ch/economie/suisse-romande-top-10-regions-plus-prosperes-deurope>>, consulté le 10.01.2018.

60 Comtesse Xavier, van der Poel Cédric et Blöchliger Hansjörg, *Le Fen au Lac : vers une Région métropolitaine lémanique*, NZZ Libro ; Éditions du Tricorne ; Avenir Suisse, Zürich : Genève, 2006, p. 19

fortes avec celle-ci, contenue dans le même bassin versant et lui servant d'« arrière-cour » industrielle et logistique. Selon la définition de François Ascher⁶¹, nous pouvons ainsi la considérer comme faisant partie intégrante du territoire de la « métapole » lémanique, partageant avec elle une réalité territoriale, économique et sociale. Comme le constatent Comtesse *et al.*, « [...] ne sommes-nous pas justement en train d'assister à la révélation d'un urbanisme nouveau alliant la campagne, des centres urbains et des edge cities dans une structuration inédite ? L'espace urbain campagnard n'est-il pas l'image emblématique d'un urbanisme postindustriel ? Servies par une économie fortement tertiaire, les grandes concentrations sont devenues moins nécessaires, l'implantation des entreprises plus espacées, les centres commerciaux plus décentralisés et la culture plus territorialisée.⁶² »

Sur le plan du développement économique, le Canton de Vaud relève dans son Plan directeur cantonal (PDCn)⁶³ l'importance d'un réseau d'interfaces rail-route pour le fonctionnement optimal du transport de marchandises (carte p. 28), ainsi que le défi posé par l'implantation de grands centres logistiques au sein du canton⁶⁴ (mesure « B22 »). Y sont définis quatre types d'interfaces : celles qui concernent l'activité logistique à proprement parler, celles – industrielles – où se trouvent la production et la transformation de biens, celles « dédiées aux besoins internes d'une agglomération » et celles qui regroupent des activités secondaires. La mission du Canton consiste à « structurer ce réseau d'interfaces, lui assurer un raccordement au réseau ferroviaire et des accès au réseau autoroutier, et localiser les centres proches des points de distribution pour réduire au minimum la part de transport par route.⁶⁵ » Dans la mesure « D11 » est exposée la « politique des pôles de développement » (PPDE). Celle-ci distingue deux types de sites stratégiques sujets à intervention : ceux de « développement mixte » (emploi et logement) et ceux de « développement d'activités », qui jouent un rôle primordial à l'échelle du canton par leur emplacement⁶⁶. Concrètement, le Canton cherche entre autres par cette mesure à « favoriser la densification des zones d'activités existantes, assurer une bonne desserte des sites par les transports publics et la mobilité douce, limiter les cas de reconversion de zones d'activités en zones d'habitation ou garantir la relocalisation des entreprises existantes », tout en veillant à la répartition équilibrée de ces pôles au sein du canton, la possibilité d'implanter de l'emploi et à maintenir un tissu économique diversifié par la variété d'emplois et d'activités qui s'y trouvent⁶⁷.

61 François Ascher décrit la métapole comme « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants. » in : Ascher François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995, p. 34

62 Comtesse Xavier, van der Poel Cédric et Blöchliger Hansjörg, *loc. cit.*

63 Canton de Vaud, Département du territoire et de l'environnement, « Plan directeur cantonal (PDCn). 4ème adaptation », 2017. En ligne : <<https://www.vd.ch/themes/territoire/amenagement/plan-directeur-cantonal/version-adoptee/>>, consulté le 08.01.2018.

64 *Ibidem*, pp. 121ss

65 *Ibid.*, p. 123

66 *Ibid.*, p. 202

67 Canton de Vaud, Département du territoire et de l'environnement, « Plan directeur cantonal (...) », *op. cit.*, p. 203

Dans le cadre cette politique des pôles de développement, qui a débuté en 1996⁶⁸ pour redynamiser l'économie régionale et pour pallier le manque de terrains disponibles pour implanter des activités entre autres⁶⁹, le Canton de Vaud définit des sites stratégiques d'activités et mixtes où sont coordonnés urbanisme, mobilité et environnement, le but étant d'utiliser la « composante territoriale comme support spécifique pour la création d'emplois, et de favoriser les synergies entre économie et aménagement du territoire⁷⁰ ». En s'attardant sur la localisation des sites stratégiques définis par le Canton (carte p. 29), il ressort que le tracé de l'axe Lausanne-Yverdon – qui correspond en partie à celui de la Venoge – accueille une densité relativement importante de ces « sites stratégiques d'activités » et « sites en cours de définition » [2011]⁷¹.

Pour chacun de ces sites est définie une spécificité, une « spécialité » en tenant compte de ses atouts territoriaux, sa localisation et les activités et infrastructures qui s'y trouvent actuellement. Ainsi, selon le « Rapport d'actualisation de la politique cantonale des pôles de développement (PPDE)⁷² » et les fiches qui s'y rapportent⁷³, le site « Aclens Vufflens », qui abrite un centre de distribution Coop, des industries et des entreprises de transport routier, est destiné à accueillir des activités logistiques en lien avec le rail⁷⁴. Celui de « Venoge Parc » à Penthelaz tend à devenir un « site d'activités industrielles et tertiaires, notamment logistique rail-route, avec développement de logements, services publics et commerces⁷⁵ », alors que le site de Daillens est voué à se développer en tant que « pôle pierreux » où sont stockés, transformés et expédiés des matériaux d'excavation⁷⁶. Enfin, dans le périmètre « Eclépens Les Marais », les parcelles réservées dans le cadre de l'extension du canal d'Entreroches sont vouées à se développer selon de nouveaux critères, étant donné que le projet du canal a été définitivement abandonné (voir chapitre 1)⁷⁷. Il y est aussi question d'intégration paysagère et d'amélioration de l'attractivité

68 Canton de Vaud, « Rapport sur l'actualisation de la politique cantonale des pôles de développement (PPDE) », *Site officiel du Canton de Vaud*, 2011. En ligne : <https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/economie_emploi/developpement_economique/fichiers_pdf/ppde-rapp-110608_ce-adoption.pdf>, consulté le 27.12.2017, p. 2

69 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 21

70 *Ibidem*, p. 3

71 Un extrait des documents relatifs aux pôles de développement économiques étudiés se trouve à l'annexe III.

72 Canton de Vaud, « Rapport (...) », *op. cit.*

73 Les fiches de site, actualisées en 2017, sont téléchargeables depuis cette page web : « Sites stratégiques - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/sites-strategiques/>>, consulté le 27.12.2017.

74 « Aclens Vufflens - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/aclens-vufflens/>>, consulté le 27.12.2017.

75 « Venoge Parc - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/venoge-parc/>>, consulté le 27.12.2017.

76 Canton de Vaud, « Rapport (...) », *op. cit.*, pp. 29-30

77 « Eclépens - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/eclepens/>>, consulté le 27.12.2017.

de la zone industrielle. A quelques kilomètres au nord d'Eclépens, hors du bassin versant de la Venoge, le site de Chavornay est tout de même pertinent à relever : il est censé constituer, en tant que pôle logistique et de transbordement rail-route⁷⁸, une plaque tournante vers l'étranger. En effet, pour TERCO, la principale entreprise de transbordement et de transport de marchandises qui occupe le site, « *il faut éviter que tout le trafic des marchandises se concentre sur l'axe nord-sud du Gothard entre Bâle et le nord de l'Italie ; les marchandises de Suisse occidentale ou de Suisse orientale ne servant alors qu'à alimenter cette grande artère. La Suisse occidentale a aussi ses propres intérêts pour des liaisons directes en France vers la Franche-Comté et la région Rhône-Alpes, ainsi qu'en Italie, vers le Piémont, la Ligurie et la Lombardie.*⁷⁹ »

Nous pouvons en conclure que selon les projets de l'Etat, la région de la Venoge est fortement prédestinée à devenir le support d'un important réseau de pôles de stockage, de transformation de marchandises et de transbordement, tourné vers la métropole lémanique mais aussi vers le nord du canton, du pays et l'extérieur. La localisation de nombre de ces sites stratégiques dans la région prouve donc à quel point cette « artère » est centrale – géographiquement et économiquement – pour le Canton de Vaud. Cependant, tous sont de type « activités » et non mixte « habitat et activités ». Ce constat pose une première question : cette classification ne risque-t-elle pas de provoquer – ou de renforcer – la monofonctionnalité de ces endroits ? En consultant les fiches de chaque site, nous pouvons nous rendre compte que les activités dont il est question concernent principalement la production industrielle et la logistique. L'expérience de l'urbanisme moderne montre que la ségrégation fonctionnelle, en plus de provoquer des mouvements pendulaires importants – qui plus est dans une région où hormis la ligne RER et ses quelques haltes, l'offre en transport public est relativement peu développée, ce qui pousse les travailleurs à utiliser leur voiture – engendre des lieux désertés hors des heures de travail et offrant souvent peu d'espaces publics de qualité et de possibilité d'interaction sociale. Bien sûr, certaines des entreprises logistiques qui s'y trouvent fonctionnent selon un horaire « 3x8 » et occupent donc les lieux en continu, mais cela ne suffit pas à les faire vivre. Il semble quelque peu « simpliste » de planifier d'injecter de l'activité économique sans procéder à une réflexion à propos des aspects spatiaux et sociaux de ces zones.

Les différents pôles stratégiques passés en revue, en plus d'être raccordés au réseau ferroviaire, se trouvent à proximité de l'autoroute A1 Yverdon-Lausanne/Genève. Cependant, la zone de l'échangeur de Crissier connaît une très forte fréquentation et devient complètement saturée aux heures de pointe, rendant difficilement efficace le transport routier. L'un des projets cantonaux relevant de la mobilité et concernant directement la Venoge a été de construire une nouvelle route cantonale (RC177), reliant la zone industrielle de la Plaine d'Aclens à la jonction

78 « Chavornay - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/chavornay/>>, consulté le 27.12.2017.

79 « Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO) », TERCO, <<http://www.terco.ch/fr/N244/transports-combines.html?M=479>>, consulté le 27.12.2017.

autoroutière de Cossonay, en amont de Crissier et Lausanne, qui ouvrira fin 2018⁸⁰. En effet, la traversée par les camions étant interdite dans certaines localités⁸¹, ceux-ci devaient emprunter la route industrielle passant par Bussigny pour rejoindre l'autoroute à Crissier. Le projet de la RC177 prévoit également une soixantaine de mesures environnementales, dont la renaturation d'un bras de la Venoge⁸². Plus au sud, il est en outre prévu d'ici à 2020 de construire une jonction autoroutière à la hauteur d'Ecublens, en direction de Morges et Genève, donc en aval de Crissier, toujours dans l'optique de désengorger le trafic⁸³, en répartissant ainsi le flux de camions sur trois entrées d'autoroute, contre une actuellement. Bien que beaucoup d'entreprises souhaitent favoriser le transport par rail aujourd'hui, il n'empêche que la distribution fine des marchandises se fait pour l'instant encore par camion (chapitre 3). Les nombreux pôles rail-route se trouvant dans la région étudiée ont donc besoin d'un tracé routier efficace jusqu'à la ville (annexe IV).

80 « RC 177 - Aclens - Vufflens-la-Ville - Pent haz - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/mobilite/routes/projets-routiers/rc-177-aclens-vufflens-la-ville-penthaz/>>, consulté le 08.01.2018.

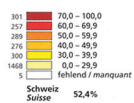
81 « Aclens Vufflens - VD.CH », *op. cit.*

82 Droguet Samuel, « Une nouvelle route cantonale au service de la complémentarité rail-route », *Tracés* (21), 28.10.2016, p. 11

83 Canton de Vaud, DIRH, DECS *et al.*, « Route cantonale 177 », 25.03.2014. En ligne : <https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/routes/fichiers_pdf/RC177_Dossier_presse_2014-03-25.pdf>, consulté le 08.01.2018 ;

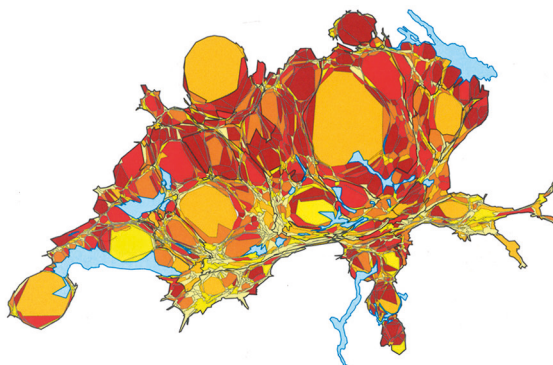
Chuard Patrick, « Les grands moyens pour éviter l'enfer dans l'Ouest lausannois », *24Heures*, 29.01.2016. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/grands-moyens-eviter-enfer-louest-lausannois/story/13321284>>, consulté le 27.10.2017.

Anamorphoses des secteurs d'activité, en 1965
Sekundärer Sektor / secteur secondaire

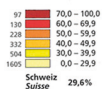


Anamorphose: Arbeitsplätze des sekundären Sektors, 1965
Anamorphose : actifs dans le secteur secondaire, 1965

Schweiz 1 493 700
Suisse

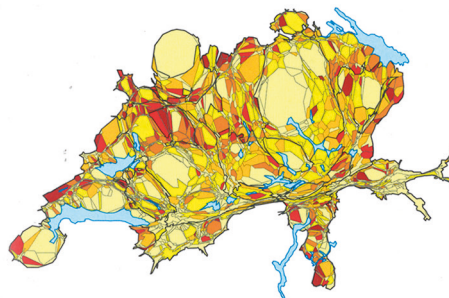


Anamorphoses des secteurs d'activité, en 2001
Sekundärer Sektor / secteur secondaire



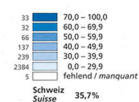
Anamorphose: Arbeitsplätze des sekundären Sektors, 2001
Anamorphose : actifs dans le secteur secondaire, 2001

Schweiz 979 263
Suisse



Evolution du secteur secondaire 1965-2001
Extrait de Schuler Martin, Dessemontet Pierre et al., op. cit., p.p. 350-351

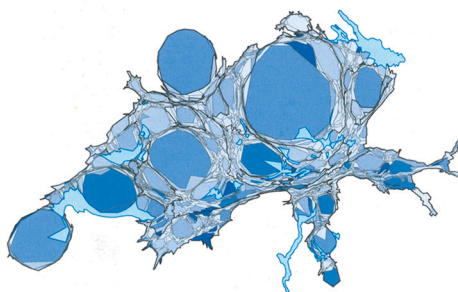
Anamorphoses des secteurs d'activité, en 1965
Tertiärer Sektor / secteur tertiaire



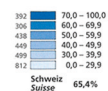
Schweiz
Suisse 35,7%

Anamorphose: Arbeitsplätze des tertiären Sektors, 1965
Anamorphose: actifs dans le secteur tertiaire, 1965

Schweiz
Suisse 1 017 226



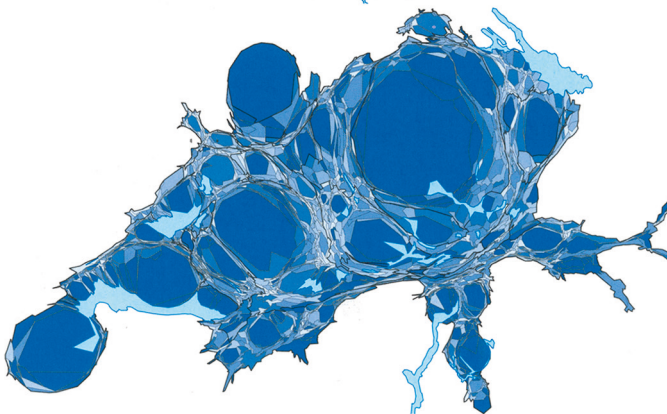
Anamorphoses des secteurs d'activité, en 2001
Tertiärer Sektor / secteur tertiaire



Schweiz
Suisse 65,4%

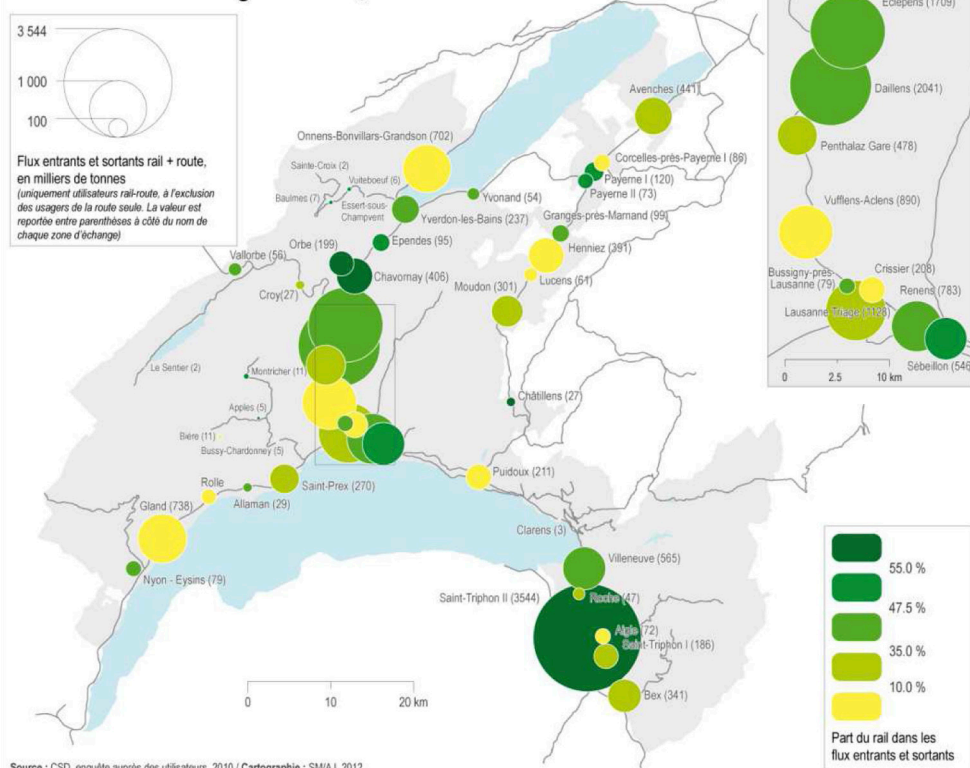
Anamorphose: Arbeitsplätze des tertiären Sektors, 2001
Anamorphose: actifs dans le secteur tertiaire, 2001

Schweiz
Suisse 2 161 324



Evolution du secteur tertiaire 1965-2001
Extrait de Schuler Martin, Dessemondet Pierre et al., op. cit., p.p. 350-351

Flux des sites d'échange rail-route, 2010



Principes de localisation - flux des sites d'échange rail-route, 2010.
Extrait du Canton de Vaud, Département du territoire et de l'environnement, op. cit., p. 122.



*Localisation et typologie des sites stratégiques de développement vaudois.
Extrait de Canton de Vaud, « Rapport sur l'actualisation de la politique cantonale des pôles de développement », p. 18*

3. La Venoge industrielle et logistique



*Penthalaz, Les Grands Moulins.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*

Dans ce chapitre, il sera question d'étudier trois endroits, parmi les nombreuses zones industrielles de la région, choisis pour leur impact conséquent sur le plan historique et territorial. Ces trois sites, compris dans des périmètres de pôles de développement décrits précédemment, appartiennent chacun à une époque et un type d'activité économique distincts, et se situent à des moments différents dans leur propre durée de vie par rapport aux autres. Si certains d'eux sont devenus obsolètes, ou l'étaient puis ont déjà entamé leur mutation, ils conservent des traces, des vestiges de leur logique de fonctionnement d'antan. Les phénomènes d'évolution du territoire et des logiques économiques exposés dans le chapitre précédent pourront être mis en relation avec ces sites et observés à leur échelle.

Sur le déclin : les Grands Moulins de Cossonay

Les Grands Moulins de Cossonay à Penthalaz⁸⁴ (« Grands Moulins ») sont attestés dès le XVe siècle et leur nom apparaît sur la première carte Dufour de la région (1849⁸⁵, carte p. 78). Comme il a été dit, la force hydraulique de la rivière a été depuis longtemps utilisée pour alimenter les moulins qui se tenaient sur ses bords (chapitre 1). Ceux de Cossonay sont localisés à une intersection importante, où se croisent la rivière et une ancienne voie de communication de Cossonay à Lausanne. D'ailleurs, à l'époque du canal d'Entreraches, c'est également à cet endroit que se situe le port de Cossonay, dernier port à l'extrémité sud du canal, où sont chargées sur des barques les marchandises issues de la région lémanique et amenées par la route (carte p. 64). Construites au XIXe siècle, les voies ferrées, la gare et la ligne de funiculaire se trouvent à côté des Moulins. A cette époque, les installations des Grands Moulins, qui abritaient jusqu'alors une machine à battre le blé, une scierie et une huilerie, sont modernisées⁸⁶ et raccordées au chemin de fer nouvellement arrivé, pour l'import et l'export de marchandises. Les turbines utilisent encore la force de l'eau, mais sont couplées à une alimentation électrique lorsque le débit hydraulique est insuffisant. Enfin, en 1925, alors que la société qui exploite les Moulins devient une société anonyme, tout le mécanisme y est automatisé, et des bâtiments sont successivement agrandis et ajoutés au fil du temps⁸⁷. En outre, une petite station hydroélectrique, rénovée récemment pour permettre la migration piscicole, est exploitée par la société en amont, à l'entrée du site des Câbleries⁸⁸.

84 Le village de Cossonay a été le chef-lieu du district éponyme jusqu'en 2008, et il est de manière générale plus connu que Penthalaz, cela explique que plusieurs entreprises sises sur cette dernière localité aient tout de même un nom faisant référence à Cossonay. De plus, celles-ci se situent dans le quartier de Penthalaz nommé « Cossonay-Gare », qui se développe à partir de la fin du XIXe siècle.

85 Office fédéral de la topographie *swisstopo*, <https://map.geo.admin.ch>

86 Delacrétaz Pierre, *op. cit.*, pp. 30-31

87 *Ibidem*

88 Favaro Giordano et sol-E Suisse Sa, « Réhabilitation de la petite centrale hydraulique des Grands Moulins sur la Venoge », 06.06.2012. En ligne : <https://arpea.ch/diapos/minihydraulique_060612/favaro.pdf>.

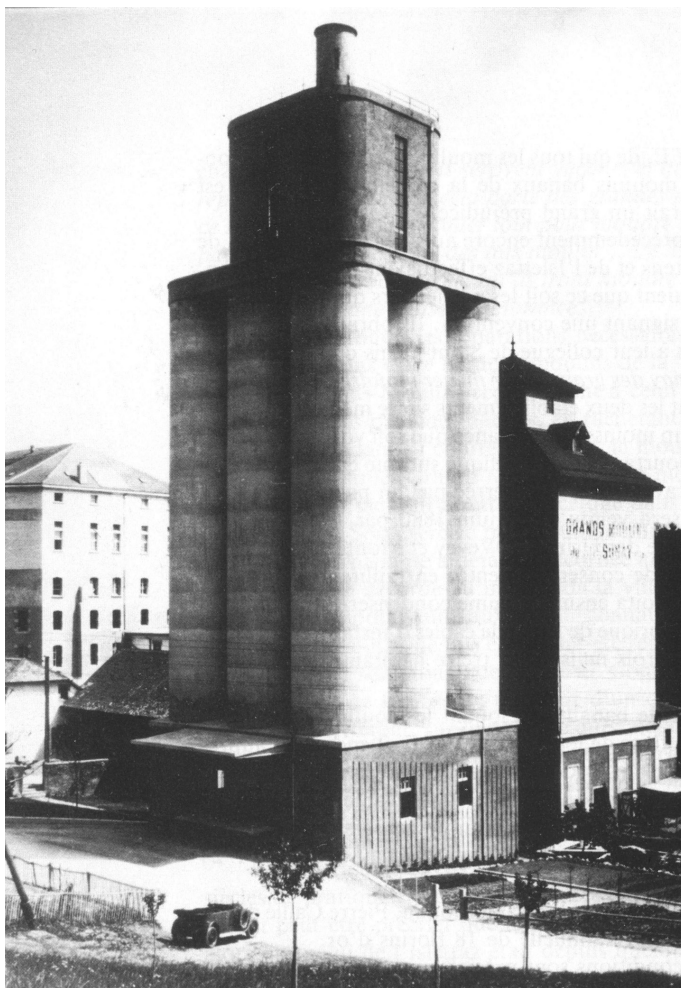
En 2016, la société Groupes Minoteries SA, qui avait racheté les Grands Moulins en 2013⁸⁹, annonce la fermeture du site de Penthalaz et le déplacement des activités à Granges-Marnand (Broye, Vaud) – où se tient le siège du groupe – pour des raisons financières⁹⁰. La capacité de production du site de Penthalaz était déjà réduite de moitié. Il est prévu de conserver les silos afin de stocker des marchandises, mais il n'a pas encore été décidé d'une affectation pour le reste du site. Enfin, début 2017, le groupe Fenaco rachète le site, suite à sa décision de réorganiser et regrouper ses activités au centre du canton de Vaud⁹¹. Le site de Penthalaz va donc continuer à collecter et conditionner les céréales issues des exploitations régionales, en combinant sa capacité de stockage importante (trente mille tonnes) avec celle des moulins d'Orbe (dix mille tonnes), alors que leur transformation se fera ailleurs dans le pays⁹². L'avenir économique de ce site est donc incertain, comme l'illustrent les changements fréquents de propriétaires et de stratégies d'exploitation, tandis que ses silos et diverses bâtisses trônent toujours à Penthalaz, symboles physiques du long passé industriel des lieux.

89 « Les Grands Moulins de Cossonay rachetés par un groupe suisse », *rts.ch*, 29.05.2013. En ligne : <<https://www.rts.ch/info/regions/val-de-romandie/4943243-les-grands-moulins-de-cossonay-rachetes-par-un-groupe-suisse.html>>, consulté le 08.01.2018.

90 « Groupe Minoteries: production transférée », *Tribune de Genève*, 12.04.2016. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/groupe-minoteries-production-transferee/story/13740325>>, consulté le 08.01.2018 ; Thöni Thomas, « Arrêt du dernier Moulin de Cossonay », *Tribune de Genève*, 12.04.2016. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/entreprises/arrêt-dernier-moulin-cossonay/story/12960536>>, consulté le 08.01.2018.

91 Muller Sylvain, « Fenaco investit à Penthalaz », *24Heures*, 27.03.2017. En ligne : <<https://www.24heures.ch/val-de-romandie/lausanne-region/fenaco-investit-penthalaz/story/20340420>>, consulté le 10.01.2018.

92 « Fenaco société coopérative reprend les silos et les immeubles du Groupe Minoteries SA à Penthalaz (VD) », *fenaco société coopérative - de la terre à la table*, <http://www.fenaco.com/fra/meldung_38318.shtml>, consulté le 10.01.2018.



*Les Grands Moulins de Cossonay après 1932.
Extrait de Delacrétaz Pierre, op. cit., p. 30*



*Eclépens. Vue du Mormont et de la cimenterie Holcim depuis l'est.
Photographie de l'auteur, novembre 2017.*

Le Mormont, bloc calcaire émergeant de la plaine de l'Orbe, entre les bassins versants du Rhône et du Rhin, est exploité depuis 1953 par la cimenterie d'Eclépens⁹³, propriété depuis 1992⁹⁴ de l'entreprise Holcim (aujourd'hui LafargeHolcim), le géant mondial du ciment. Comme nous l'avons vu plus haut, il est traversé par la faille d'Entreroches, où passait en son temps le canal qui lui doit son nom. Le choix de la localisation par l'entreprise de cimenterie – directement lié à la matière première, donc à l'aspect géologique spécifique de l'endroit (roche calcaire du Mormont et marne sur le versant opposé de la vallée, nécessaires à la production du ciment) – est également influencé par la situation centrale d'Eclépens en Suisse romande, à mi-chemin entre Lausanne et Yverdon, deux agglomérations du Canton de Vaud, ainsi que par le raccord immédiat au rail⁹⁵. Le fait de se situer au cœur de son bassin de distribution – le site d'Eclépens fournit 60% du ciment utilisé en Suisse romande⁹⁶ – est primordial dans l'industrie du ciment : celui-ci est onéreux à transporter, et doit être rapidement mis en œuvre lorsqu'il est combiné aux granulats et à l'eau pour former du béton, ce qui implique le besoin d'être à proximité sites de construction⁹⁷. De plus, Holcim peut faire valoir l'argument de la production locale auprès de ses clients. Il était donc évident que l'usine à proprement parler soit construite entre le pied de la carrière et la ligne ferroviaire, sur un ancien marais⁹⁸ (carte p. 76). Après son arrivée, une zone industrielle s'est développée dans les alentours, en marge du village d'Eclépens mais tout autour de la gare.

En 1993, la société CADCIME, dont Holcim est le principal actionnaire, installe un système de récupération de la chaleur résiduelle rejetée par la cimenterie, qui permet de chauffer à distance deux mille équivalents-ménages dans les localités environnantes (Eclépens, La Sarraz, Pompaples, zone industrielle de Daillens)⁹⁹. En 2015, le système est étendu et dessert quatre mille trois cents ménages (27 GWh/an)¹⁰⁰, puis c'est la piscine de La Sarraz qui y est raccordée en 2017¹⁰¹. Enfin, il est prévu pour 2020 que l'installation puisse fournir l'énergie nécessaire à cinq mille

93 « L'usine - Cimenterie d'Eclépens », *Cimenterie d'Eclépens*,
<<http://www.cimenterie-eclpens.ch/usine.html#notre-histoire>>, consulté le 31.10.2017.

94 Bouquet Jean-Jacques, *loc. cit.*

95 « L'usine - Cimenterie d'Eclépens », *Cimenterie d'Eclépens*,
<<http://www.cimenterie-eclpens.ch/usine.html#pourquoi-a-eclpens>>, consulté le 29.12.2017.

96 Roulet Yelmarc, « Au Mormont, le groupe Holcim mise désormais sur un plan B », *Le Temps*, 14.02.2014.
En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2014/02/14/mormont-groupe-holcim-mise-desormais-un-plan-b>>,
consulté le 31.10.2017.

97 Pozzi Gian, « Depuis cent ans, Holcim cimente le monde », *Bilan*, 12.11.2013.
En ligne : <<http://www.bilan.ch/entreprises-les-plus-de-la-redaction/depuis-cent-ans-holcim-cimente-le-monde>>, consulté le 31.10.2017.

98 Office fédéral de la topographie *swisstopo*, <https://map.geo.admin.ch>

99 Fuino Francesco, « Accueil », *Cadcime - Réseau de chauffage à distance*,
<<https://www.cadcime.ch/>>, consulté le 29.12.2017.

100 Borloz Emmanuel, « Le cimentier Holcim joue les chauffagistes », *24Heures*, 25.02.2015.
En ligne : <<http://www.24heures.ch/val-de-romandie/la-cote/cimentier-holcim-joue-chauffagistes/story/14212543>>, consulté le 31.10.2017.

101 « L'usine - Cimenterie d'Eclépens », *Cimenterie d'Eclépens*,
<<http://www.cimenterie-eclpens.ch/usine.html#notre-histoire>>, consulté le 31.10.2017.

ménages¹⁰². Ce sont ainsi 2,6 millions de litres de mazout qui sont économisés annuellement en chauffage¹⁰³, et huit mille tonnes de CO₂ émises en moins par année¹⁰⁴.

Au début des années 2010, Holcim entreprend des études en prévision de l'exploitation future de la carrière, ce qui a pour effet de provoquer une forte opposition au sein des associations écologistes et de protection de la nature, qui qualifient l'activité de Holcim de « pillage du Mormont¹⁰⁵ ». Pour Holcim et l'Etat, il s'agit d'un besoin d'intérêt public : la hausse de l'utilisation du ciment par le secteur de la construction, qui répond à la demande croissante de logements en Suisse romande, justifie une extension de l'exploitation de la carrière dans l'espace et dans le temps¹⁰⁶. En outre, l'entreprise emploie plus d'une centaine de personnes, ce qui en cas de fermeture aurait un impact non négligeable sur la région¹⁰⁷. Holcim promet aussi des mesures pour favoriser le développement de la faune et de la flore dans la carrière. Finalement, en juin 2016, après avoir trouvé un compromis dans le sens d'une extension vers l'ouest et non vers le sommet du Mormont, au nord, l'Etat de Vaud accepte le plan d'extension de la carrière vers le lieu-dit « La Birette » et accorde à Holcim le droit de l'exploiter à partir de 2020, et ce jusqu'à 2029.

102 « Du chauffage à distance grâce à la cimenterie - Cimenterie d'Eclépens », Cimenterie d'Eclépens, <<http://www.cimenterie-eclpens.ch/news/article/24.html>>, consulté le 29.12.2017.

103 Fuino Francesco, *loc. cit.*

104 Borloz Emmanuel, *loc. cit.*

105 Barraud Lauriane, « Des citoyens s'opposent à l'extension de la carrière du Mormont », *24Heures*, 23.10.2013. En ligne : <<https://www.24heures.ch/val-de-romandie/la-cote/citoyens-s-opposent-l-extension-carriere-mormont/story/23525108>>, consulté le 31.10.2017.

106 Holcim, Communiqué de presse du 14.06.2016.

107 « L'usine - Cimenterie d'Eclépens », *Cimenterie d'Eclépens*, <<http://www.cimenterie-eclpens.ch/usine.html#pourquoi-a-eclpens>>, consulté le 29.12.2017.



*Eclépens. Silo à la cimenterie Holcim.
Photographie de l'auteur, novembre 2017.*



*Penthalaz, Halle industrielle des anciennes Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*

Comme il a été dit plus haut, l'arrivée du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle a favorisé le développement de plusieurs localités et entreprises se trouvant le long du tracé qui va de Morges (puis Lausanne) à Yverdon. A Penthalaz, l'entreprise des Câbleries et Tréfileries de Cossonay¹⁰⁸ (« Câbleries ») en est l'exemple le plus parlant. Le site se trouve le long de la Venoge, et il est surplombé de plus d'une centaine de mètres par la colline de Cossonay. Par sa proximité et son histoire, il partage une réalité territoriale commune avec celui des Grands Moulins. Situés à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, tous deux abritèrent des moulins dès le Moyen Age, puis furent liés par la suite à l'histoire du canal d'Entreroches.

Le site de l'Islettaz (ou l'Ilette) hébergeait ainsi depuis le Moyen Age un moulin qui concurrençait les Grands Moulins¹⁰⁹ et qui est encore attesté sur la carte topographique de 1870 (cartes p. 78). Il accueille en son temps également les « Hasles du Canal » où sont stockées des marchandises avant leur départ vers le nord. Le site est ensuite racheté en 1880 par une société de production alimentaire basée à Vevey, qui en fait une fabrique de boîtes de conserves. Après la faillite de celle-ci, Arthur Warnery devient propriétaire des lieux et les exploite comme condenserie. Finalement, la société Aubert et C^{ie} en fera, dès 1898, une florissante entreprise de fabrication de fils et de câbles¹¹⁰, année où la région est raccordée à l'électricité par ailleurs. Les Câbleries vont s'étendre progressivement, par ajouts successifs, au cours de la première moitié du XX^e siècle, allant même jusqu'à faire remblayer un bras du cours de la Venoge pour gagner en surface au sol, comme le montre la carte topographique de 1926¹¹¹.

Si l'on en croit les chiffres, les années 1920 sont une période faste pour l'entreprise, puisque qu'elle emploie près d'un millier de travailleurs (contre quinze en 1899 et sept cent dans les années 1970) et qu'elle devient une société anonyme en 1923¹¹². En 1995, elle fusionne avec les « Câbles Cortaillod », son « homologue neuchâtelois » (fondé en 1879¹¹³), et avec qui elle entretenait des accords sous la forme d'un cartel durant le XX^e siècle, les plaçant toutes deux au sommet du marché national¹¹⁴. La société résultant de cette fusion est rachetée par Alcatel en 1997, qui devient trois ans plus tard Nexans¹¹⁵. Alors qu'en 1998, Alcatel avait supprimé 150 places

108 Cf. note 84. En outre, dans le cas des Câbleries, l'entreprise s'étend de part et d'autre de la Venoge, frontière communale.

109 Delacrétaz Pierre, *op. cit.*, p. 28

110 *Ibidem*, pp. 22-23, 29

111 Office fédéral de la topographie *swisstopo*, <https://map.geo.admin.ch>

112 Bébox François, « Penthalaz », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2345.php>>, consulté le 27.12.2017.

113 Klausser Eric-André, « Câbles Cortaillod », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F41955.php>>, consulté le 27.12.2017.

114 Rebetez Brigitte, « Le cartel des câbles qui rapportait gros à Cortaillod et Cossonay », *arcinfo.ch*, 10.02.2008. En ligne : <<https://www.arcinfo.ch/articles/economie/le-cartel-des-cables-qui-rapportait-gros-a-cortaillod-et-cossonay-79093>>, consulté le 08.01.2018.

115 « Nexans en Suisse - Nexans », *Nexans Schweiz AG*, <http://www.nexans.ch/eservice/Switzerland-fr_CH/navigate_151130/Notre_histoire.html>, consulté le 08.01.2018.

de travail sur le site de Cossonay¹¹⁶, la fermeture du site est annoncée quinze ans plus tard, pour les années suivantes afin de relocaliser la production à Cortaillod¹¹⁷. En outre, un incendie survient en 2015, ravageant l'une des halles¹¹⁸. L'ère des Câbleries semble alors définitivement révolue. Cependant, la société Venoge Parc SA acquiert le site à la fin des années 2000, et toutes ses parts sont ensuite rachetées par l'entreprise de transport et de logistique Planzer, qui cherche un endroit dans la région où implanter un nouveau centre de transbordement¹¹⁹. Ainsi, une multitude de petites entreprises et ateliers du secteur secondaire, souvent liés à l'industrie de la construction, la métallurgie, mais aussi l'Office d'exécution des peines du Canton et un centre collecteur de La Poste, se trouvent aujourd'hui sur le site. En outre, Planzer vient de terminer la construction de son nouveau centre (2017), dont il sera question au chapitre suivant. Le site du Moulin de l'Islettaz, devenu celui des Câbleries, a donc connu un nombre important d'activités et d'entreprises au cours des cinq derniers siècles.

116 Oberli Patrick, « Alcatel supprime 200 emplois en Suisse - Le Temps », *Le Temps*, 20.06.1998. En ligne : <<https://www.letemps.ch/economie/1998/06/20/alcatel-supprime-200-emplois-suisse>>, consulté le 08.01.2018.

117 Piñon Contessa, « Cossonay: une entreprise centenaire transférée à Neuchâtel », *La Côte*, 15.10.2013. En ligne : <<https://www.lacote.ch/articles/regions/val-de-romandie/cossonay-une-entreprise-centenaire-transferee-a-neuchatel-294214>>, consulté le 08.01.2018.

118 « Les anciennes câbleries de Cossonay en flammes », *24Heures*, 09.08.2015. En ligne : <<https://www.24heures.ch/val-de-romandie/anciennes-cableries-cossonay-flammes/story/25693649>>, consulté le 08.01.2017.

119 « Venoge Parc - Bienvenue », *Venoge Parc SA*, <<http://venogeparc.ch/>>, consulté le 08.01.2018 ; « Venoge Parc - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/venoge-parc/>>, consulté le 08.01.2018.



*Penthalaz. Au coeur du site des anciennes Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*

Localisation, logistique, mobilité

Il n'est pas question de développer ici un discours technique et poussé sur l'économie spatiale et la localisation de l'industrie, mais simplement d'éclaircir certains aspects qui y sont relatifs, afin de saisir au mieux les enjeux présents dans l'« artère logistique » qu'est la région de la Venoge pour la métropole lémanique et le canton de Vaud.

La logistique, considérée un temps comme activité annexe à la production industrielle, s'est positionnée au fil du temps comme élément stratégique et central au sein des méthodes des entreprises¹²⁰. Elle consiste en « l'organisation des flux de biens qui sont nécessaires à la production ou qui en sont issus¹²¹ ». A l'époque actuelle, elle a toujours un rôle prépondérant. Par exemple, les nouvelles habitudes engendrées par les technologies de l'information créent des besoins, notamment logistiques : la vente par correspondance qui s'est fortement développée grâce à Internet – hors des boutiques « traditionnelles » – a fait augmenter le volume de colis de façon significative durant les dernières années¹²². Cela nécessite donc des infrastructures capables de gérer de façon rapide et efficace le regroupement et la distribution de colis ou de marchandises, en un lieu central et relié à un réseau. Ainsi, les entreprises actives dans la logistique tendent à faire converger leurs activités au sein de grands centres régionaux (de traitement, de stockage ou de distribution) en lien avec le bassin de clients qu'ils desservent, toujours dans le but d'optimiser et de rationaliser le stockage et la distribution de marchandises.

Pour des questions d'accessibilité, de surface nécessaire et de prix du terrain, les centres construits aujourd'hui, souvent de taille importante, le sont hors des centres-villes, mais en périphérie et proches de l'agglomération ou la région à laquelle ils sont liés. Leurs sièges régionaux ou nationaux, quant à eux, restent en ville¹²³. Par exemple, les installations du Centre de tri des colis de La Poste à Daillens occupent une halle d'une surface de plancher de près de trois hectares¹²⁴, surface difficilement disponible, et qui plus est peu abordable au centre de la ville. Cependant, à l'échelle de leur bassin de distribution (la Suisse romande exceptés le Jura bernois et le Canton du Jura), les deux centres occupent une place centrale, entre les agglomérations lémaniques, fribourgeoises, le Nord vaudois et le Valais.

120 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 31

121 Ascher François, *op. cit.*, p. 106

122 Gauthey François, « Extension de l'installation de tri de Daillens », Conférence de presse, 20.09.2016.

En ligne : <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/entreprise/medias/communiqués-de-presse/2016/la-poste-augmente-ses-capacités-au-centre-colis-de-daillens>>, consulté le 30.10.2017.

123 Mangin David, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, Paris, 2004, p. 149

124 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 100

Sur le plan de la mobilité, des décisions politiques, comme la « Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds » (LRPL, 1997/2000¹²⁵), la « Loi sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes » (LTTM, 2008/2010¹²⁶) et l'article 84 de la Constitution¹²⁷, ont poussé les principales entreprises de transport à favoriser le rail, ou le transport mixte « train-camion¹²⁸ ». Dans le cas de la région étudiée, on assiste à une multiplication de « pôles rail-route », sites de transbordement où les marchandises sont amenées par wagons, puis chargées dans des camions afin d'assurer une distribution plus fine auprès des destinataires et des clients situés en ville (et inversement à rassembler en un point les marchandises des expéditeurs pour les envoyer par train dans un autre centre ailleurs dans le pays). La notion, souvent employée, de *last mile logistics* se réfère justement à cette desserte fine, dernière étape de la chaîne de transport. Celle-ci s'avère la plus coûteuse et la plus sujette à des retards dus à la congestion et à la difficulté d'accès des camions en milieu urbain, c'est pourquoi il est souhaité que la plus grande proportion du trajet se fasse par rail, dont le prix par tonne au kilomètre est nettement plus bas¹²⁹. De ce fait, la région de la Venoge propose une situation idéale, hors du périmètre dense de l'agglomération de Lausanne-Morges mais très bien reliée et proche de celle-ci, et même à une échelle supérieure, de la métropole lémanique.

Comme il a été mentionné dans le chapitre précédent, l'économie connaît un tournant pendant la dernière décennie du XXe siècle. La libéralisation des marchés et l'ouverture à la concurrence internationale provoquent une remise en question et des mutations au sein des stratégies étatiques et privées. En Suisse, l'exemple de La Poste, qui sera développé plus tard, illustre à nouveau bien cette tendance : l'entreprise est transformée en société anonyme à la fin des années 1990 (bien que toujours détenue en majorité par l'Etat) et procède à une refonte de son fonctionnement, en passant par la rationalisation, la restructuration et l'optimisation de celui-ci.

125 Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000031/index.html>>, consulté le 09.01.2018.

126 Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (Loi sur le transfert du transport de marchandises, LTTM), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20070628/index.html>>, consulté le 09.01.2018.

127 Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Article 84, *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html#a84>>, consulté le 09.01.2018.

128 Planzer, « Construction du 13e centre rail Planzer à Penthelaz », 11.09.2017. En ligne : <<http://planzerwebsitestorage.blob.core.windows.net/files/Content/pdfs/dossier-de-presse-penthelaz-fr.pdf>>, consulté le 20.10.2017, pp. 3-4

129 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 60



*Penthalaz, Vue du centre logistique de Planzer depuis le nord.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*

Dans les parties suivantes, il sera question d'étudier des sites d'activités récemment implantés – ou en cours de construction – dans la région de la Venoge, entre Eclépens et Bussigny. Il est déjà possible de constater qu'après la période du commerce navigable par le canal d'Entreroches, puis celle de l'essor industriel entre la fin du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle, ces nouveaux sites représentent une « couche » supplémentaire s'ajoutant à l'histoire économique des lieux, et résolument tournée vers les services et la logistique.

Planzer

L'entreprise Planzer, active dans le transport de marchandises en tous genres et la logistique, a choisi le site des anciennes Câbleries de Cossonay à Penthelaz, étudié précédemment, qu'elle a racheté en 2008¹³⁰, pour implanter le dernier jalon de son réseau de pôles rail-route mis en place à travers tout le pays¹³¹. Celui-ci, d'une surface totale de 26'210 m² répartie entre stockage, zone de transbordement et bureaux¹³², est destiné à desservir tout le canton de Vaud¹³³. Le choix de la localisation, outre la proximité avec le marché ciblé, est principalement dû à l'infrastructure existante des Câbleries, partiellement abandonnée mais affectée comme zone d'activités, et au raccordement au chemin de fer. En effet, depuis les années 1980, l'entreprise mise sur le transport ferroviaire pour acheminer ses marchandises. Elle rachète plusieurs entreprises dans les décennies suivantes, notamment en 1996 l'entreprise CargoRail des CFF¹³⁴. Le transport par rail couvre aujourd'hui, selon ses chiffres, 60% du fret total, lui donnant ainsi une image d'entreprise durable et « propre¹³⁵ ». D'ailleurs, citant le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Planzer explique que le trafic de marchandises annuel va augmenter jusqu'au chiffre de trente-sept milliards de tonnes par kilomètre d'ici les deux prochaines décennies¹³⁶, ce qui ne peut que l'encourager à développer son réseau de pôles rail-route. En ouvrant son centre à Penthelaz, Planzer va fermer celui qui se situe à Tolochenaz (Morges, Vaud), mais rapatrier ses cent-soixante employés qui l'occupent actuellement¹³⁷.

130 Planzer, « Communiqué de presse. Mise en service du Centre Rail Planzer de Penthelaz », 07.12.2017.

En ligne : <<http://planzerwebsitestorage.blob.core.windows.net/files/Content/pdfs/unternehmen/news/Communiqu%C3%A9%20de%20presse%20Planzer%20Penthelaz.pdf>>, consulté le 03.01.2018.

131 *Ibidem*, p. 17

132 Planzer, « Construction du 13e centre rail Planzer à Penthelaz », *op. cit.*, p. 5

133 *Ibidem*, p. 3

134 *Ibidem*, pp. 2-3 ;

« D'hier à aujourd'hui. », *Planzer Transport SA*, <<http://www.planzer.ch/fr/unternehmen/geschichte>>, consulté le 10.01.2018.

135 « Un transport visionnaire, notre train-train quotidien », *Planzer Transport SA*, <<http://www.planzer.ch/fr/unternehmen/umwelt>>, consulté le 10.01.2018.

136 Planzer, « Construction du 13e centre rail Planzer à Penthelaz », *op. cit.*, p. 4

137 Corset Jean-Marc, « Planzer implante son nouveau centre rail-route géant à Cossonay », *Tribune de Genève*, 19.05.2017. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/entreprises/planzer-implante-nouveau-centre-railroute-geant-cossonay/story/15753207>>, consulté le 20.10.2017.

Comme mentionné plus haut, l'ancien site des Câbleries continue d'abriter, outre le nouveau centre de Planzer, une quarantaine de petites entreprises secondaires et tertiaires, à qui Planzer loue des locaux, employant près de quatre cent personnes¹³⁸. La rivière de la Venoge traverse le site en longueur, et il est possible d'emprunter un chemin qui la longe. Cependant, l'intérieur du périmètre industriel est clôturé, et le cheminement le long de l'eau vers le nord ne mène à rien en particulier. Il n'y a ainsi pas d'échanges possibles entre le site d'activités et son environnement naturel (photos annexe I, p. 113), de plus que, situé à quelques centaines de la gare seulement, il reste très « dissimulé » et peu enclin à attirer des visiteurs ou des clients.

La Poste

La Poste devient en 1998 un établissement de droit public détenu par la Confédération, lorsque les PTT (Poste, télégraphes, téléphones), après plus de trois quarts de siècle d'existence, se séparent en deux entités – la seconde étant Swisscom – pour répondre à la libéralisation du marché de la télécommunication¹³⁹. À partir de 2001, La Poste entreprend une réforme de son système afin de le rationaliser et effectuer des économies. Le réseau d'offices postaux est restructuré, il passe de 3'500 à 2'500 unités en réponse à la diminution des prestations effectuées au guichet (envoi de courrier, de colis, paiements)¹⁴⁰.

En 2002, le projet *REMA* (*Reengineering Mailprocessing*) est lancé, avec pour objectif de toujours plus rationaliser le processus de traitement du courrier et améliorer la productivité de l'entreprise. Ainsi, les dix-huit centres nationaux de tri du courrier sont petit à petit remplacés par trois nouveaux centres¹⁴¹, à Härkingen (SO), Zürich-Mülligen (ZH) et Eclépens (VD)¹⁴². En 2004, le marché des colis est libéralisé lui aussi, et La Poste procède à une stratégie similaire en ouvrant trois nouveaux centres de tri pour les colis à Härkingen (SO), Frauenfeld (TG) et Daillens (VD)¹⁴³. Enfin, en 2009, le projet *REMA* est terminé et La Poste compte donc trois centres colis, trois centres courrier, six centres logistiques et deux centres de vidéocodage¹⁴⁴. En 2017, l'entreprise annonce la construction de trois nouveaux centres colis afin de décharger ceux existants¹⁴⁵. Ainsi, les deux centres de tri des colis et du courrier situés

138 « Venoge Parc - Bienvenue », *op. cit.*

139 Kronig Karl et FP, « Postes, téléphones et télégraphes (PTT) », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F27154.php>>, consulté le 20.11.2017.

140 La Poste Suisse, « Histoire de la Poste », *La Poste*, <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/informations-interessantes-sur-la-poste/histoire-de-la-poste>>, consulté le 29.10.2017.

141 *Ibidem*

142 La Poste Suisse, « Aperçu des centres courrier », *La Poste*, <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/informations-interessantes-sur-la-poste/decouvrir-la-poste/aperçu-des-centres-courrier>>, consulté le 20.11.2017.

143 La Poste Suisse, « Centres colis », *La Poste*, <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/informations-interessantes-sur-la-poste/decouvrir-la-poste/centres-colis>>, consulté le 20.11.2017.

144 La Poste Suisse, « Histoire de la Poste », *loc. cit.*

145 La Poste Suisse, « La Poste construit trois centres colis régionaux », *La Poste*, <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/entreprise/medias/communiqués-de-presse/2017/la-poste-construit-trois-centres-colis-regionaux>>, consulté le 29.10.2017.

dans la Venoge, à quelques kilomètres l'un de l'autre, respectivement à Daillens et à Eclépens, forment le « nerf postal romand¹⁴⁶ », puisqu'ils distribuent, à l'exception du Jura et du Jura bernois, l'entier de la Suisse romande.

Situé sur l'ancien site de la Régie fédérale des alcools (RFA ; autorité fédérale gérant l'import, la fabrication et l'imposition des boissons alcooliques¹⁴⁷), qui l'occupe de 1971 à 1997, le centre colis de Daillens ouvre en 1999¹⁴⁸ (voir cartes p. 77). En son temps, le Port du Bouquet était situé à proximité (chapitre 1). Le centre de La Poste possède un emplacement idéal et central dans la zone qu'il dessert¹⁴⁹, connecté à la ligne ferroviaire Lausanne-Yverdon, à proximité immédiate de l'embranchement pour Vallorbe et la France, déjà utile à l'époque où se tenait ici la RFA. Ce site, parmi la douzaine en compétition à l'époque, apporte en outre l'avantage que les camions ne passent pas par l'intérieur la localité pour accéder à l'autoroute A1¹⁵⁰. En 2016, alors que le centre génère environ deux cent cinquante emplois¹⁵¹, l'installation est étendue et sa capacité de tri des colis passe de dix-neuf à vingt-deux mille unités par heure¹⁵². Le centre de tri du courrier d'Eclépens, à deux kilomètres au nord du centre de Daillens et situé face à la carrière du Mormont que Holcim exploite, débute son activité en 2008 et répond à la même logique d'implantation : il est relié à la ligne Lausanne, non loin de l'embranchement vers Vallorbe mais aussi d'une entrée d'autoroute. A son ouverture, il occupe environ quatre cent employés¹⁵³, pour un traitement quotidien de 2,8 millions de lettres, le tout dans un bâtiment de 26'800 m²¹⁵⁴.

146 Châtelain Camille, « Dans le centre nerveux du géant postal », *Le Temps*, 09.07.2008. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2008/07/09/centre-nerveux-geant-postal>>, consulté le 30.10.2017.

147 « Régie fédérale des alcools », in: *Wikipédia*, 07.02.2017. En ligne : Wikipédia, <https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9gie_f%C3%A9d%C3%A9rale_des_alcools&oldid=134351368>, consulté le 29.12.2017.

148 Stubenvoll Marianne, « Daillens », *Dictionnaire historique de la Suisse*, <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2330.php>>, consulté le 03.12.2017.

149 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 92.

150 Pont Michel, « Le supercentre de distribution postale de Daillens occupera 450 personnes », *Le Temps*, 24.03.1999. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/1999/03/24/supercentre-distribution-postale-daillens-occupera-450-personnes>>, consulté le 03.12.2017.

151 « Le centre de colis de Daillens (VD) accroît sa capacité de tri », infoSport, *rts.ch*, 20.09.2016, <<https://www.rts.ch/info/regions/valud/8030123-le-centre-de-colis-de-daillens-vaud-accroit-sa-capacite-de-tri.html>>, consulté le 30.10.2017.

152 La Poste Suisse, « La Poste augmente ses capacités au centre colis de Daillens », *La Poste*, <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/entreprise/medias/communiques-de-presse/2016/la-poste-augmente-ses-capacites-au-centre-colis-de-daillens>>, consulté le 29.10.2017.

153 Châtelain Camille, *loc. cit.*

154 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 100

La société Coop avait acquis des terrains déjà dans les années 1960 sur la plaine d'Aclens, en vue d'y bâtir un centre commercial¹⁵⁵. Cette zone industrielle présente également l'avantage d'être raccordée directement à la ligne Yverdon-Lausanne, et l'embranchement pour Morges et Genève ne se situe que quelques kilomètres au sud. Coop finit par y implanter un centre de distribution pour la Suisse romande en 2005, à la suite de la fusion de différents services au sein de l'entreprise en 2001 et de sa nouvelle stratégie économique consistant à centraliser ses stocks et la gestion de transports. Ce nouveau centre de distribution, qui génère plus de cinq cent emplois¹⁵⁶, en remplace sept autres qui se trouvaient en Suisse romande¹⁵⁷. En 2015, l'entreprise annonce la construction d'un nouveau centre administratif dans la même zone industrielle, et la transformation et l'extension de la partie existante. Le but affiché est de pouvoir limiter les émissions de CO₂ en augmentant encore le transport par le rail¹⁵⁸. La décision a été motivée par le projet de construction de la RC177 (chapitre 2), qui rejoint l'accès autoroutier à la hauteur de Cossonay. En effet, la traversée de la localité de Vufflens-la-Ville étant interdite aux camions, ceux-ci étaient contraints de se rabattre sur la jonction de Crissier, au sud de la zone industrielle, qui comme nous l'avons vu souffre d'une congestion importante. Ce nouveau centre de gestion va également remplacer deux anciens sites logistiques – ceux de La Chaux-de-Fonds et de Renens –, tout en rapatriant les emplois qui s'y trouvent et en créant mille quatre cent nouveaux d'ici à 2023¹⁵⁹.

En outre, la société « Camion Transport » qui, comme son nom l'indique, est spécialisée dans le transport et la logistique, profite également de l'ouverture de la RC177 pour se déplacer de Sébeillon, un quartier en mutation au centre de Lausanne, à Aclens/Vufflens pour y ouvrir son centre logistique, représentant un investissement de quarante millions de francs (contre nonante millions pour Coop)¹⁶⁰. Il peut être constaté que les enjeux liés à la mobilité sont cruciaux pour le secteur de la logistique, particulièrement à cet endroit, « aux portes de la ville », qui présente un grand potentiel dans la mesure où l'équipement en infrastructures routières et ferroviaires y est suffisant. Le projet de la RC177, « bloqué » entre 2009 et 2014, a empêché temporairement le développement de la zone industrielle, les acteurs privés n'acceptant de s'y implanter qu'à condition de l'acceptation dudit projet.

155 Sevestre Aymeric, *op. cit.*, p. 86

156 *Ibidem*, p. 27

157 Danesi Marco, « » Centrale de distribution de Coop à Aclens : Les rondes des hommes à roulettes », *Domaine Public*, 27.10.2006, <<https://www.domainepublic.ch/articles/9289>>, consulté le 09.01.2018.

158 Coop simplifie ses structures de distribution en Suisse romande, Communiqué de presse, 20.05.2015. En ligne : <<http://www.coop.ch/content/medien/fr/communiques-de-presse/2015/coop-simplifie-ses-structures-de-distribution-en-suisse-romande.html>>, consulté le 09.01.2018.

159 « Coop simplifie ses structures de distribution en Suisse romande », *20minutes.ch*, 20.05.2015. En ligne : <<http://www.coop.ch/content/medien/fr/communiques-de-presse/2015/coop-simplifie-ses-structures-de-distribution-en-suisse-romande.html>>, consulté le 09.01.2018.

160 Muller Sylvain, « Coop et Camion Transport dévoilent leurs projets », *24Heures*, 09.02.2015. En ligne : <<https://www.24heures.ch/val-de-romandie/lausanne-region/coop-camion-transport-devoilent-projets/story/19812694>>, consulté le 09.01.2018.

Plus au sud, à l'entrée de la localité de Bussigny dans le district de l'Ouest lausannois, un autre grand centre logistique est en train de voir le jour (ouverture fin 2018). Il s'agit de la « plateforme logistique mutualisée UCP-Plexus », destinée au Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) et aux Hôpitaux universitaires genevois (HUG)¹⁶¹. Ces deux entités, situées respectivement à Lausanne et à Genève, manquaient de place de stockage en leurs murs et ont entrepris la création d'un centre logistique « décentralisé », profitant ainsi de l'espace libéré pour aménager des fonctions qui doivent se trouver au sein de leur établissement¹⁶². Ce centre doit pouvoir rationaliser la réception et la distribution des marchandises. De plus, il accueillera une partie des cuisines du CHUV. Il paraît donc assez logique que la localisation choisie pour le nouveau site se trouve quelques centaines de mètres en amont des nœuds ferroviaire et autoroutier, où le flux venant d'Yverdon se sépare pour aller en direction de Lausanne d'une part, et vers Genève d'autre part (carte p. 74). En outre, ce choix reflète bien la conception actuelle d'une entité urbaine – la métropole lémanique – englobant les principales agglomérations disposées autour du lac, les questions politiques, économiques et spatiales de cette métropole ne s'arrêtant pas à des limites administratives communales, cantonales ou nationales.

Pour clore ce chapitre, relevons que les grandes entreprises nationales ou cantonales, privées ou publiques, tout en conservant leur siège administratif au cœur des grandes villes, séparent et disposent sur tout le territoire leurs différents secteurs d'activités. Dans le cas présent, les centres logistiques sont implantés au centre de leur bassin de distribution, répartis en des lieux stratégiques et connectés à la route et au rail dans tous le pays, formant ainsi un réseau qui couvre l'intégralité du territoire. Les choix concernant l'implantation de ces centres sont donc faits suivant des réflexions à l'échelle nationale.

161 « UCP-PLEXUS - Direction des constructions, ingénierie, technique et sécurité - CHUV », *CHUV : Centre hospitalier universitaire vaudois*, <http://www.chuv.ch/cits/cits_home/cits-projets-de-construction/cits-plexus.htm>, consulté le 10.01.2018.

162 *Ibidem*



*Dailens. Vue de l'aire de transbordement du Centre colis de La Poste.
Photographie de l'auteur, novembre 2017.*



*Eclépens. Vue du quai de chargement du Centre courrier de La Poste.
Photographie de l'auteur, novembre 2017.*

4. Cartes

Ce chapitre clot la partie narrative de ce travail en présentant des cartes de la région de la Venoge. Celles-ci expriment à plusieurs échelles les relations entre sites d'activités, réseaux de mobilité, environnement bâti et naturel. Il s'y trouve aussi des cartes extraites d'ouvrages concernant l'histoire de la région. En seconde partie, des extraits de la carte nationale de l'Office fédéral de la topographie à l'échelle 1: 50'000 montrent comment ont évolué les sites et leur contexte entre 1850 et 2013, notamment suite à la construction du réseau ferroviaire (1855 et 1870) et le développement des industries et centres d'activités.

Les éléments observés sur le territoire de la vallée de la Venoge, décrits par le texte et rendus visibles par les cartes, seront synthétisés puis questionnés dans le chapitre suivant.



200 km

Rhône et Rhin à travers l'Europe



50 km

La Venoge, affluente du Rhône par le Léman. L'Orbe et le Nozon, affluents du Rhin par la Thièle, les lacs de Neuchâtel et de Bienne, et l'Aar



5 km

Ligne de partage des eaux du Rhin et du Rhône. Bassin versant de la Venoge

*Elle est née au pied du Jura.
Mais, en passant par La Sarraz,
Elle a su, battant la campagne,
Qu'un rien de plus, crénom de sort!
Elle était sur le versant nord :
Grand départ pour les Allemagnes.*

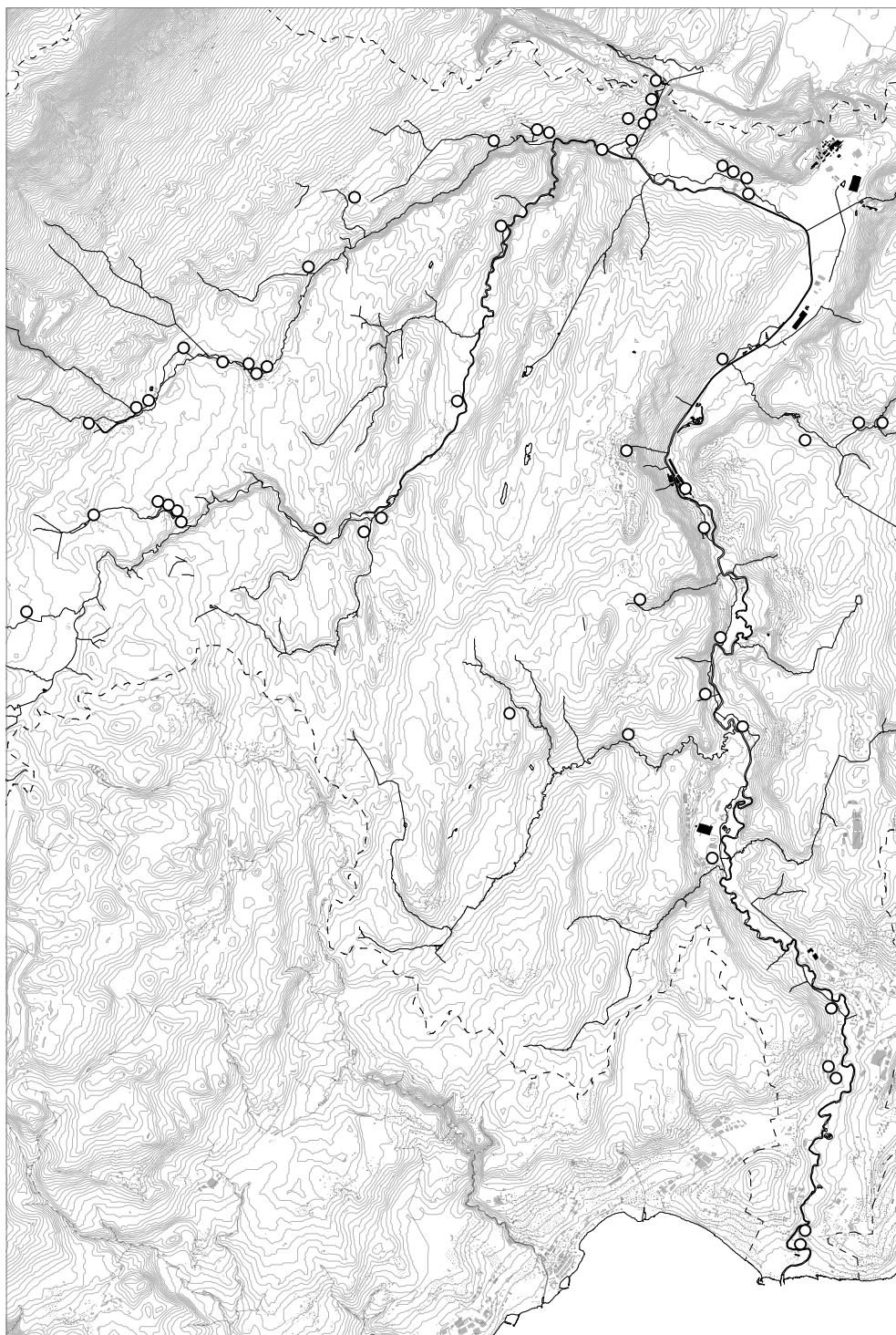
*Elle a compris, elle a eu peur,
Quand elle a vu l'Orbe, sa sœur.
— Elle était aux premières loges —
Filer tout droit sur Yverdon,
Vers Olten ! elle a dit : pardon !
— La Venoge.*

Extrait de Gilles, « La Venoge » in : La Venoge et autres poèmes, Editions du Verseau, Lausanne, 1960



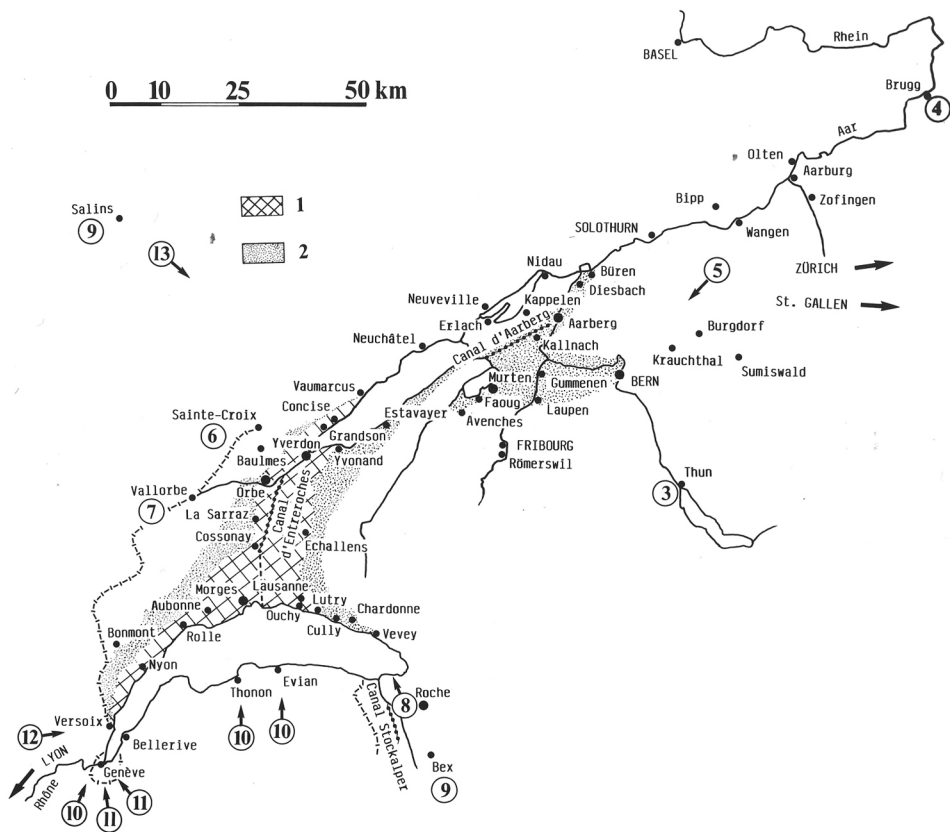
200 m

*La Sarraz et Pompaples. Le "Milieu du Monde" entre le Nozon au nord, la Venoge au sud et le Mormont à l'est.
En noir, le Moulin Bornu, et en traitillé la ligne de partage des eaux*



2000 m

*Installations hydrauliques ayant existé sur la Venoge et ses affluents
D'après Delacrétaz Pierre, Les Vieux Moulins (...), p. 80*

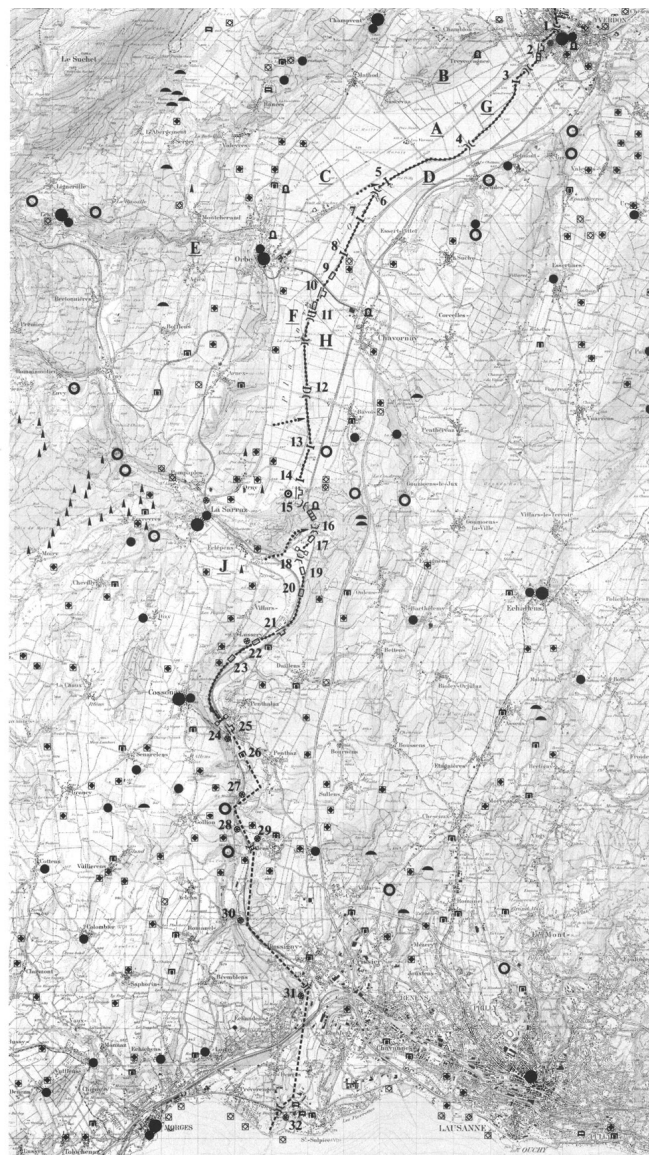


1. Zone où l'on trouve des clients dans la plupart des localités.
2. Zone où la clientèle est nombreuse. Les localités marquées sur la carte sont celles où l'on trouve des clients et des fournisseurs.
3. Barques pour le canal
4. Cordes (1750)
5. Céréales
6. Bois
7. Clous
8. Sel de Roche
9. Salines
10. Vin de Savoie
11. Sel de Moutiers
12. Sel marin
13. Sel de Salins

Bassin commercial du canal.
Extrait de Greve Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis et al., op. cit., p. 66

-  – Vor- und frühgeschichtliche Siedlungsstätte
Site d'habitat préhistorique et protohistorique
-  – Gallo-römische Bauten
Etablissement gallo-romain
-  – Mittelalterliche, befestigte, einzelstehende Siedlung
Habitat médiéval fortifié et isolé
-  – Hochgelegener befestigter Ort
Site fortifié de hauteur
-  – Römischer Meilenstein
Borne milliaire romaine
-  – Mittelalterliche Siedlung
Agglomération médiévale
-  – Vor- und frühgeschichtlicher Friedhof
Cimetière pré-et protohistorique
-  – Tumulus (Grabhügel)
Tumulus
-  – Hochmittelalterlicher Friedhof
Cimetière du haut moyen âge
-  – Münzfunde
Trouaille monétaire
-  – Industrieanlage
Site industriel
-  – Kanal von Entreroches –
verwirklichter Kanal
Canal d'Entreroches –
Canal réalisé
-  – Kanal von Entreroches –
geplanter Kanal
Canal d'Entreroches –
Canal projeté
-  – Speisungsstaustufe
Bief d'alimentation
-  – Hafen
Port
-  – »Dévidet«
Dévidet
-  – Tor
Porte
-  – Schleuse
Ecluse
-  – Brücke
Pont
-  – Mühle
Moulin

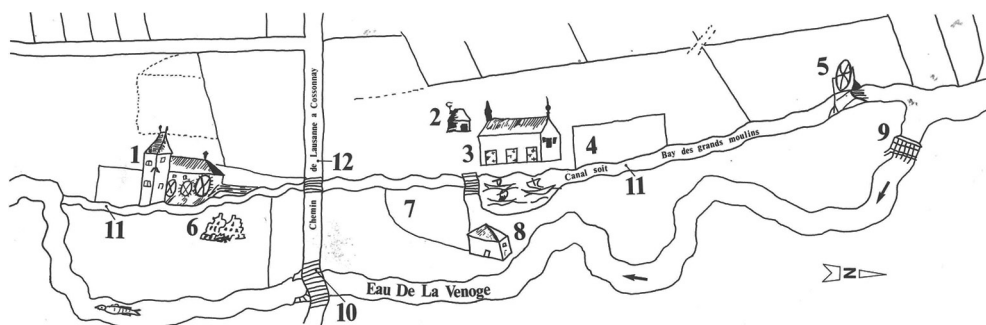
A – Thièle
B – Ancien Muijon
C – Canal occidental
D – Canal oriental
E – L'Orbe
F – Le Nozon
G – Ancienne Thièle
H – Talent
I – Venoge



1 – Pont de Gleyres
2 – Ecluses et Port d'Yverdon
3 – Le Saut
4 – Pont d'Epandes
5 – Porte Jean-Jacques ou Saint-Jacques
6 – Pont Bossu
7 – Porte de la Verne
8 – Porte de la Sasule, ou Sauge
9 – Les Hollandaises
10 – Port du Talan
11 – Les Six-Portes
12 – Porte Neuve ou la Dame
13 – Porte de l'Isan
14 – Porte du Briguet
15 – Port, écluse et Maison d'Entreroches
16 – Pont de Pierre

17 – Ecluse du Grand-Grenier
18 – Pont d'Oulens
19 – Ecluse de la Maladière
20 – Ecluse de la Roche, ou Roue
21 – Port du Bouquet
22 – Ecluse de la Raveyre
23 – Ecluse du Bois-de-Vaux
24 – Grands Moulins
25 – Port de Cossonay
26 – Moulin Bornu
27 – Moulinet
28 – Moulin d'Amour
29 – Moulin de la Palaz
30 – Moulin du Choc
31 – Moulin d'Echandens
32 – Moulin de la Patenerie

Carte générale du canal et des sites archéologiques.
Extrait de Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis et al., op. cit., p. 29



1. Les Grands-Moulins

2. Four

3. Halles

4. Chenevière

5. Dévidet

6. Ruines de la Grange des Grands-Moulins

7. Jardin

8. Maison

9. Les Six-Portes

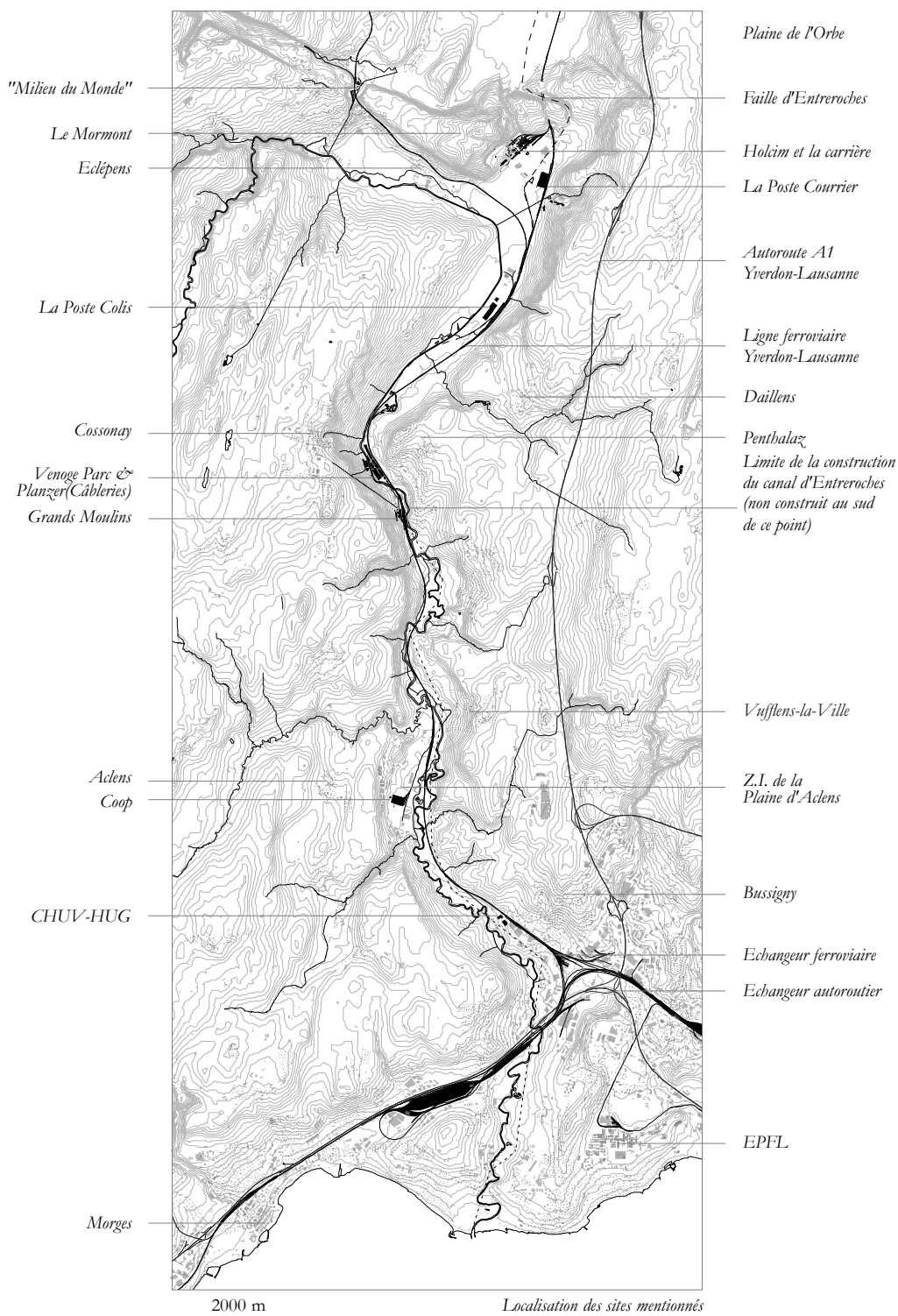
10. Pont

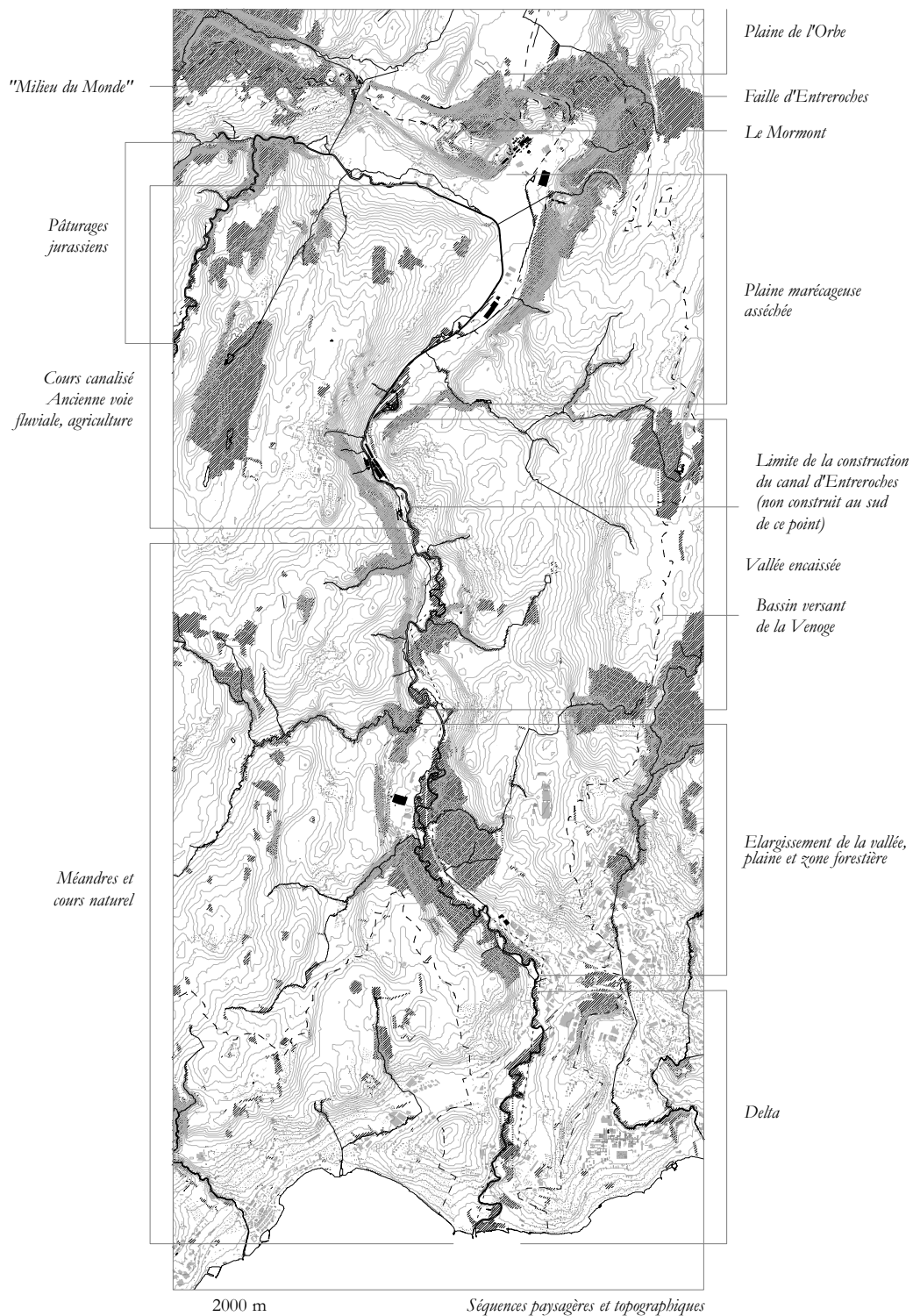
11. Canal et Bief des Grands-Moulins

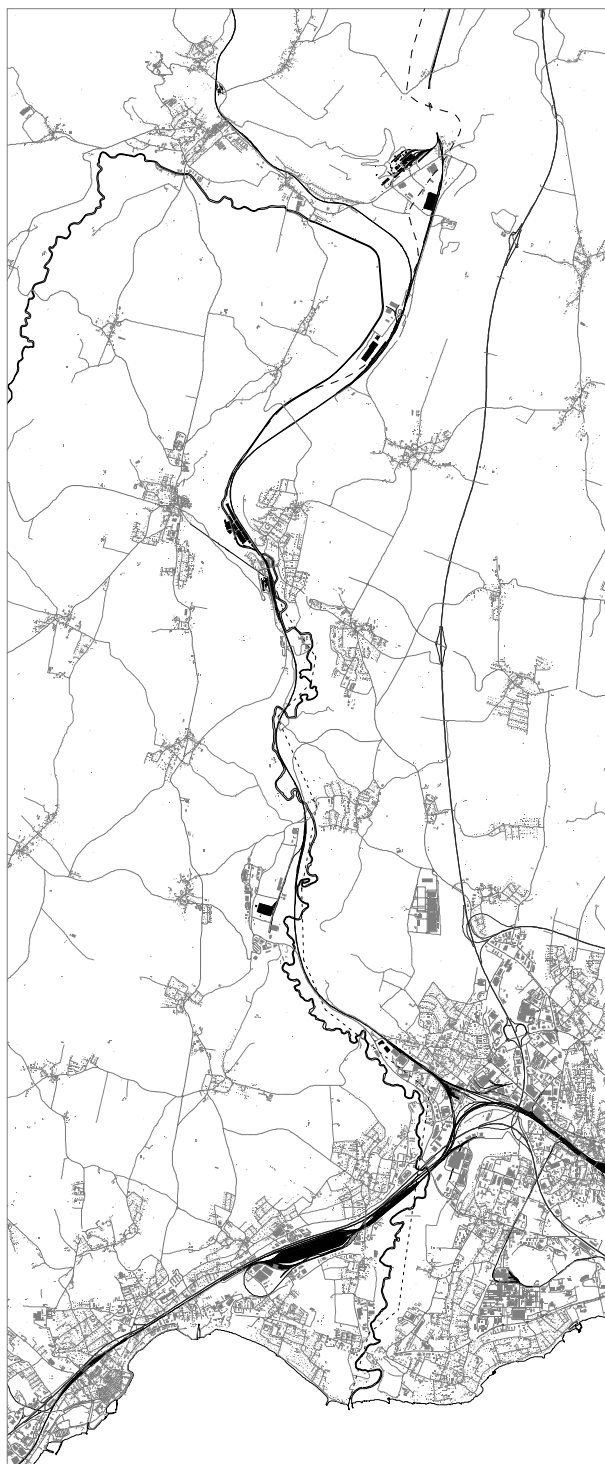
12. Chemin de Lausanne à Cossonay

Le Port de Cossonay en 1673.

Extrait de Greve Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis et al., op. cit.

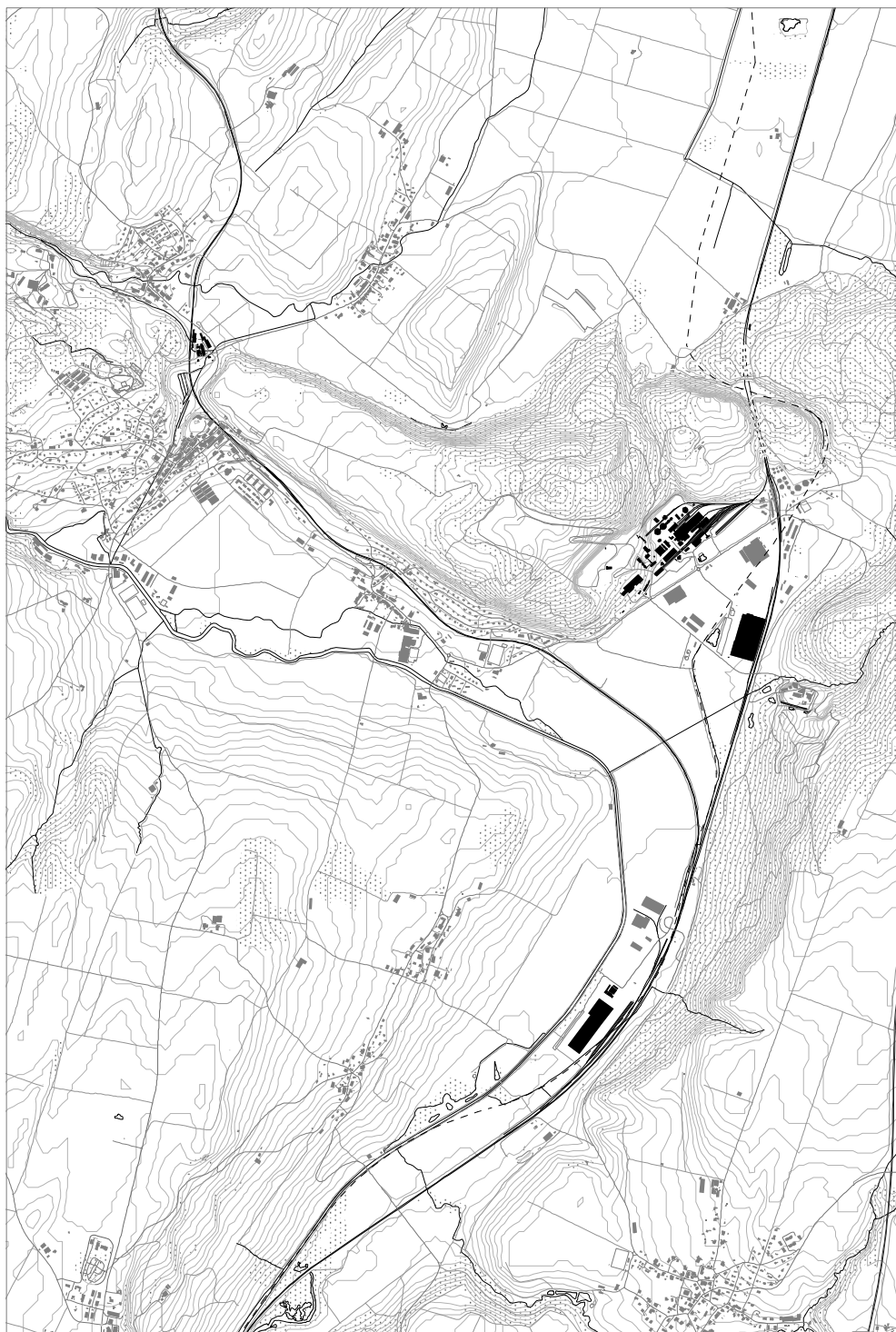






2000 m

Bâti et réseaux principaux



500 m

*La Sarraz, Ecleppens et Daillens.
Le Mormont, la cimenterie Holcim et les centres de tri de La Poste.*



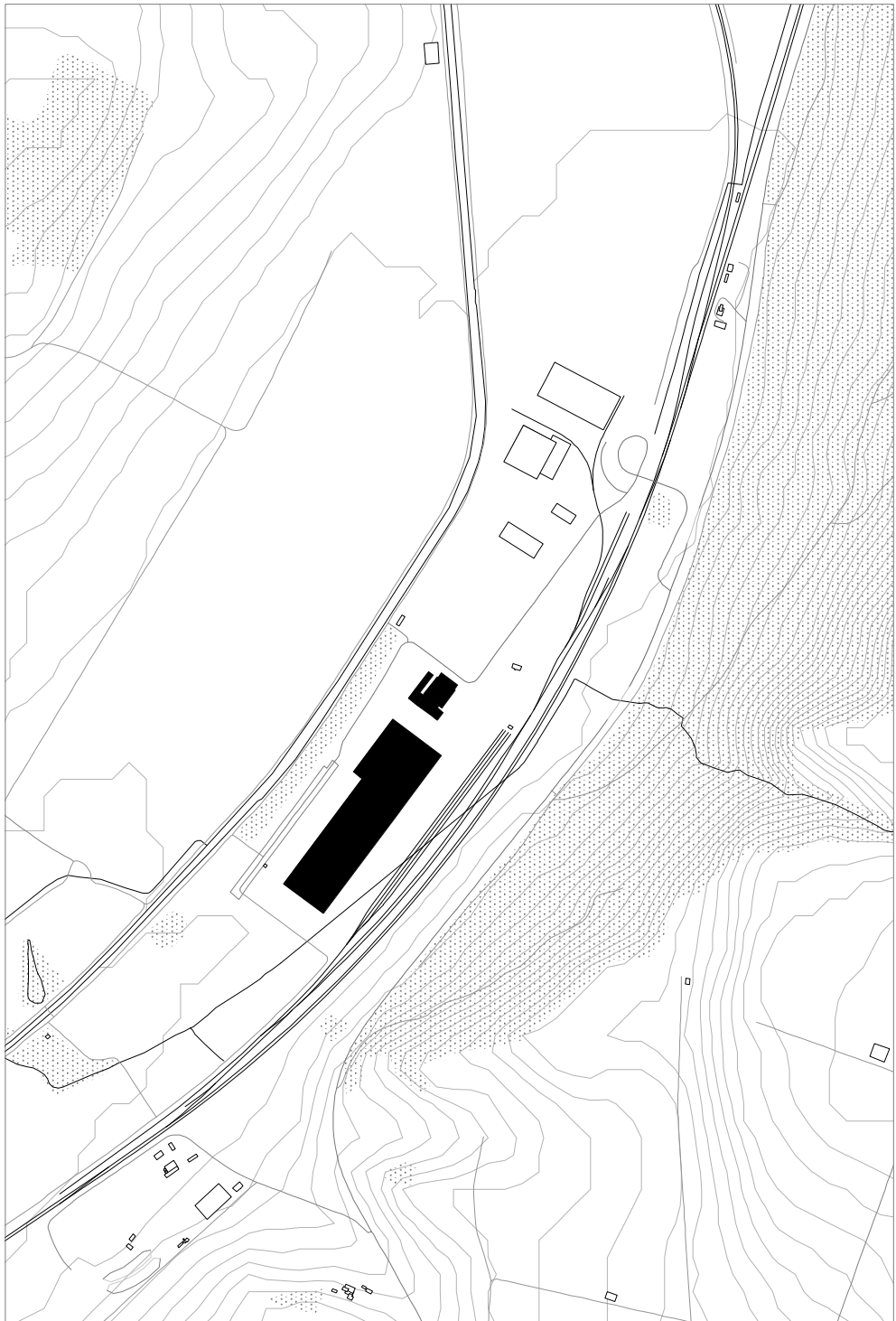
500 m

Cossonay, Penthalaz, Aclens et Vuillens-la-Ville. Venoge Parc et Planzer (Câbleries), les Grands Moulins et la zone industrielle de la Plaine d'Aclens (Coop), reliée à la jonction autoroutière par la RC177 (traitillé)



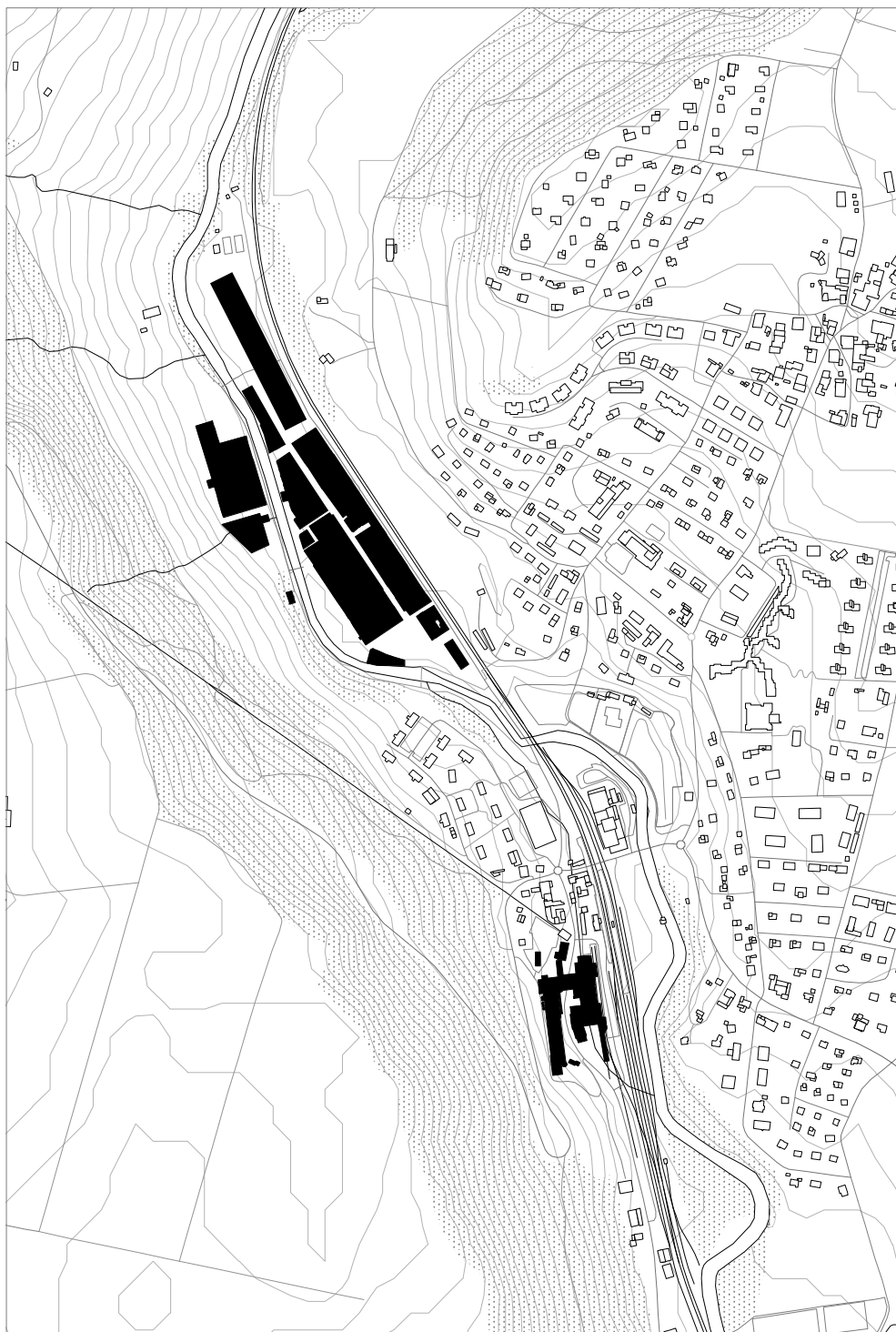
200 m

Eclépens. La cimenterie Holcim et le centre de tri du courrier de La Poste



200 m

Daillens. Le centre de tri des colis de La Poste



200 m

Cossonay et Penthalaz, Les Câbleries (Venoge Parc) et les Grands Moulins



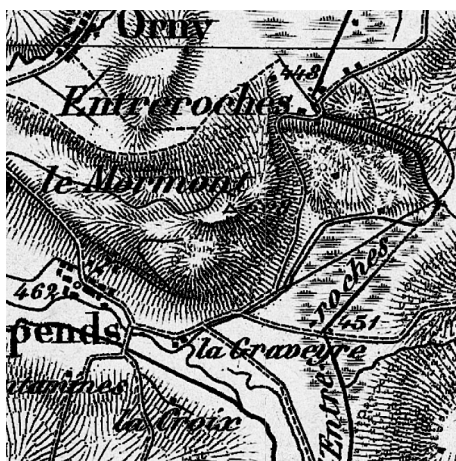
200 m

Aclens et Vufflens-la-Ville. La zone industrielle et d'activités, comprenant le centre Coop.

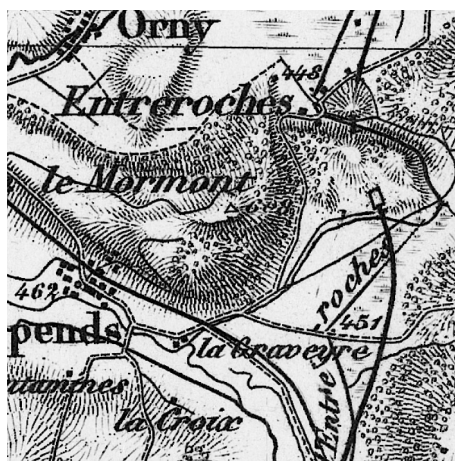


200 m

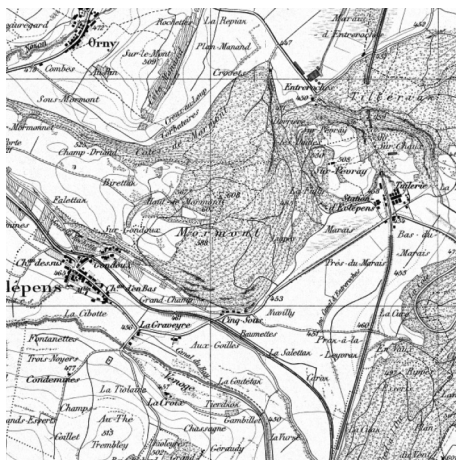
Bussigny. Le centre UCP-Plexus des hôpitaux universitaires cantonaux



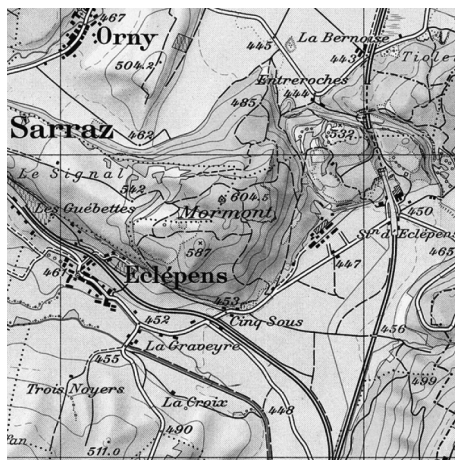
1850 - Traces du canal d'Entreroches et marais



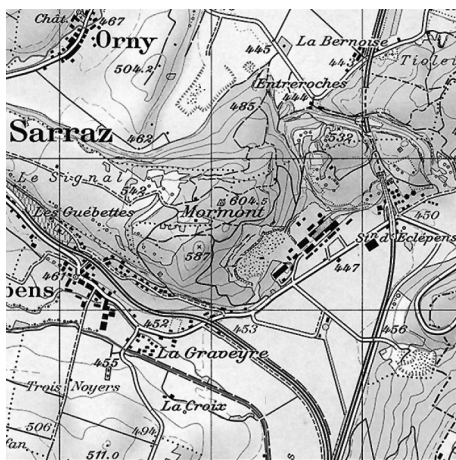
1870 - Quinze ans après l'arrivée du rail



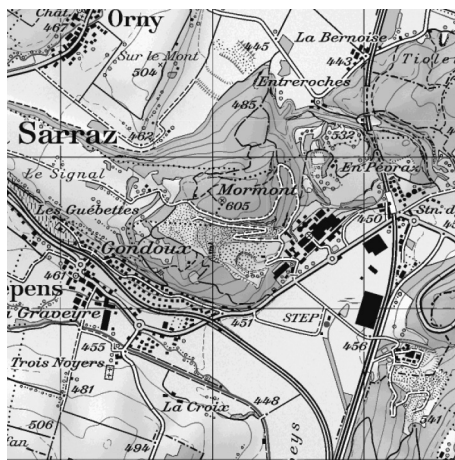
1920 - Entreprise de tuilerie le long des voies



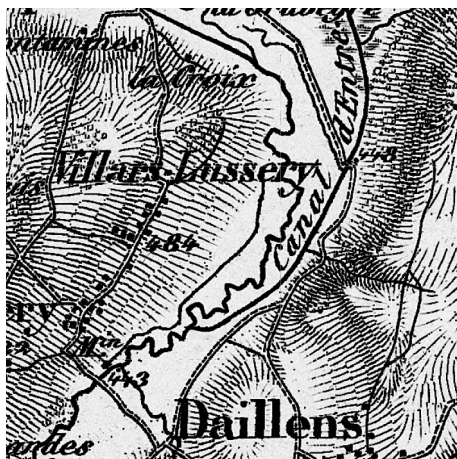
1960 - La cimetière a débuté son activité sept ans auparavant



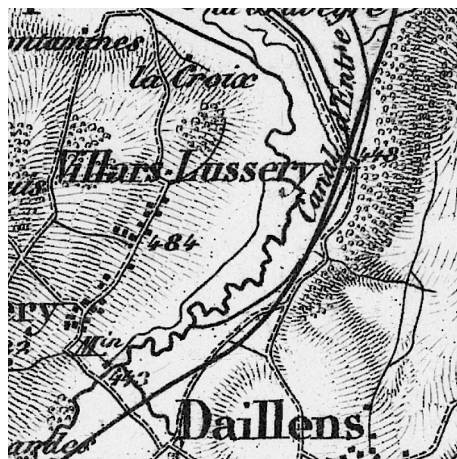
1980 - Le Mormont continue à être exploité



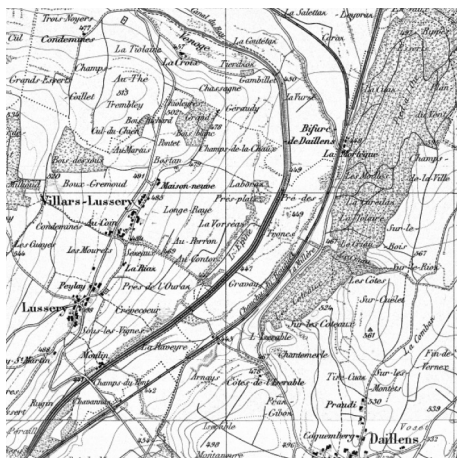
2013 - Le Centre courrier s'est implanté cinq ans auparavant



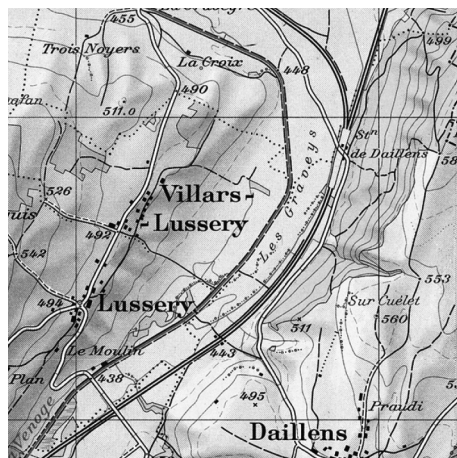
1850 - Traces du canal d'Entreroches et marais



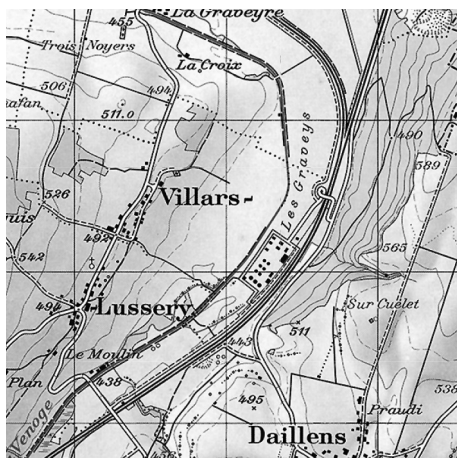
1870 - Quinze ans après l'arrivée du rail



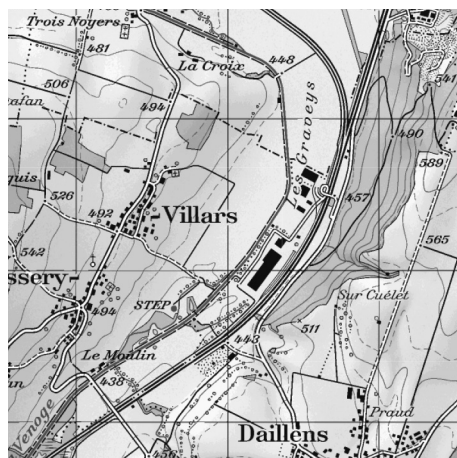
1920 - Assainissement de la plaine, la Venoge est canalisée



1960



1980 - La Régie fédérale des alcools est arrivée il y a neuf ans



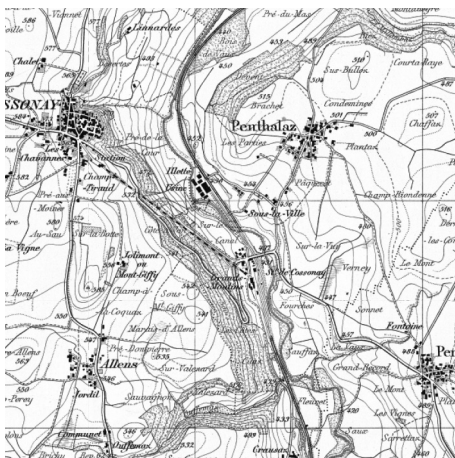
2013 - Le Centre collis a remplacé la RFA en 1997



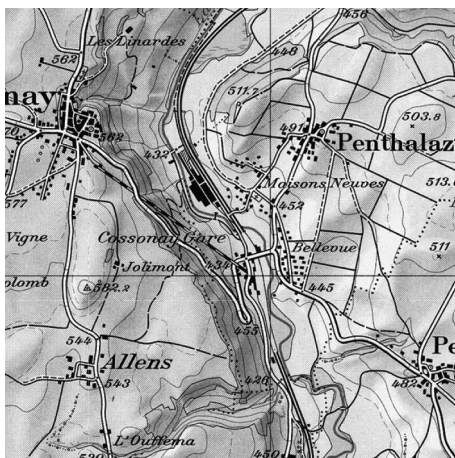
1850 - Grands Moulins et Moulin de l'Isletta indiqués



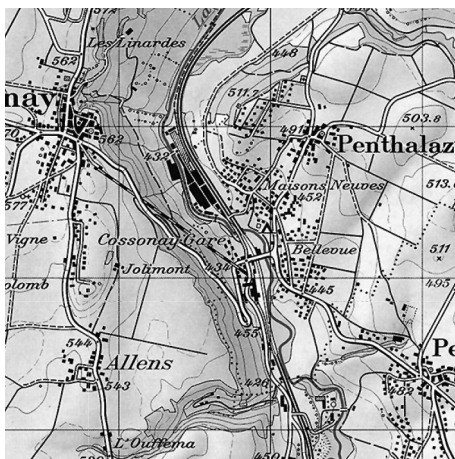
1870 - Quinze ans après l'arrivée du rail



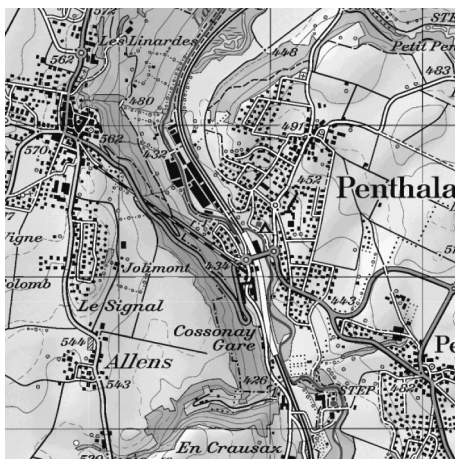
1920 - L'entreprise des Câbleries est en plein essor



1960 - Les Câbleries s'étendent encore, au détriment de la Venoge



1980 - La périurbanisation augmente tandis que les Câbleries et les Moulins s'agrandissent toujours



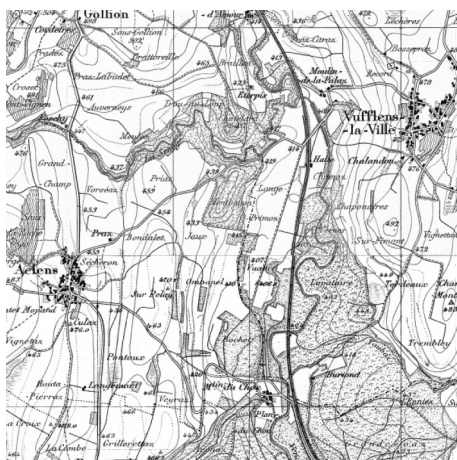
2013 - La fermeture des Câbleries est annoncée



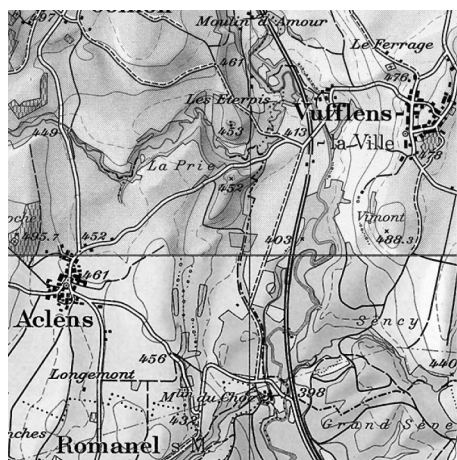
1850 - La Venoge « sauvage » qui alimente le Moulin du Choc



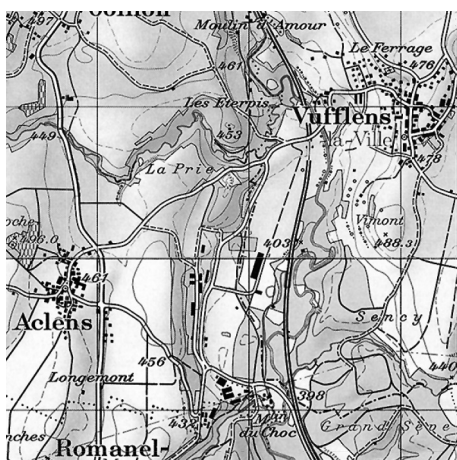
1870 - Quinze ans après l'arrivée du rail



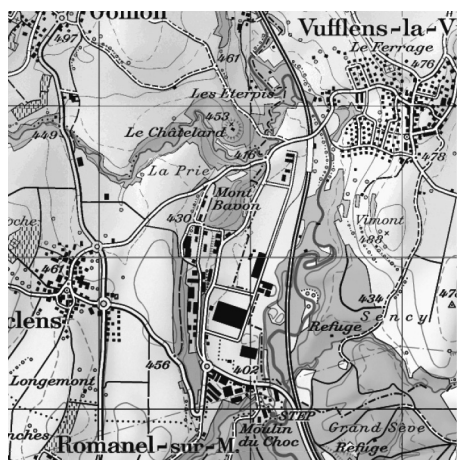
1920



1960



1980 - La zone industrielle commence à se développer



2013 - Coop et plusieurs grandes entreprises occupent les lieux

5. *Enseignements*

La Venoge au sein de la Suisse

La vallée de la Venoge a depuis longtemps revêtu une importance capitale pour la région et le pays, que ce soit il y a trois siècles par le commerce navigable rendu possible par le canal d'Entreroches, ou aujourd'hui en accueillant un nombre non négligeable de pôles de transbordement. A l'époque du canal, elle était un lieu de passage entre le Léman et la Suisse alémanique ou l'Europe du nord, et fonctionnait économiquement suivant une logique locale ; aujourd'hui, il semblerait difficile de la dissocier de la métropole lémanique, qu'elle sert mais aussi de qui elle dépend. Ainsi, au vu de l'histoire de cette région et des décisions politiques et processus économiques la concernant actuellement, il paraîtrait pertinent d'exploiter, de perpétuer ce rôle stratégique de « pivot économique » entre nord et sud du pays, non pas simplement comme vallée servante de la ville, mais bien comme ayant une histoire et un caractère propre. Un projet d'avenir pour la région de la Venoge ne peut se contenter de la planifier comme un territoire ségrégué fonctionnellement, entre « cités-dortoirs » et centres logistiques à la solde de la ville¹⁶³. Il s'agirait donc, tout en renforçant son attractivité économique, de chercher à cristalliser des polarités autour des sites existants, en profitant des structures qu'ils offrent pour conserver une part de production, peut-être sous des formes qui correspondent mieux à l'économie actuelle – c'est-à-dire à l'aide de petites entreprises plus évolutives et autonomes¹⁶⁴ que des grands sites de production uniques – et d'y injecter des programmes nouveaux, plus publics. En effet, des espaces multifonctionnels et mixtes semblent mieux capables d'être reconvertis, réutilisés ou transformés en fonction des mutations économiques et sociales que l'avenir réserve¹⁶⁵.

Localisation et territoire

Au regard des différents sites étudiés dans les chapitres précédents, un constat peut être fait concernant le lien qu'ils entretiennent avec le territoire. En ce sens, nous pouvons distinguer plusieurs époques. Avant la révolution industrielle, l'économie locale de la région de la Venoge – illustrée par la culture du sol, la meunerie et le commerce navigable sur le canal d'Entreroches – est liée directement à des éléments physiques et immédiats. En effet, au Moyen Age, les moulins situés sur la Venoge étaient construits à des endroits très précis, dépendant principalement de la régularité du débit d'eau et de la topographie. Au début du XIXe siècle, de premières fabriques apparaissent le long des rivières, utilisant tout comme les moulins la force hydraulique pour le fonctionnement des machines, d'abord directement, puis par le biais de l'électricité qu'elle peut produire¹⁶⁶. Lorsque l'ère industrielle débute en Suisse, à

163 Ascher François, *op. cit.*, pp. 48, 265-266

164 *Ibidem*, p. 102

165 *Ibidem*, p. 246

166 Matthey Michel et Schuler Martin, *op. cit.*, pp. 16-17 ; Delacrétaz Pierre, *op. cit.*, p. 92

partir de la moitié du XIX^e siècle, les sites industriels se localisent directement le long des voies ferrées, notamment pour leur approvisionnement en matières premières. Enfin, à l'époque actuelle, toujours dépendantes du raccordement au chemin de fer, mais aussi au réseau (auto)routier, les entreprises tendent à se situer à un endroit optimal et central au sein de leur bassin de distribution.

Il est aussi possible d'observer une tendance à un « élargissement » du bassin commercial des entreprises¹⁶⁷, toujours plus en lien avec une échelle métropolitaine, globale, et toujours moins associé au contexte local. Avant la révolution industrielle, on trouvait des moulins, fours et pressoirs dans chaque seigneurie, et les sujets étaient contraints à les utiliser tout en devant payer des taxes (« banalités ») à leur seigneur pour s'en servir. Aujourd'hui, un centre logistique sera construit à un emplacement idéal entre des carrefours ferroviaires et routiers à l'échelle du pays, voire du continent. Schématiquement, l'« ère logistique » fait se développer un réseau étudié et précis de « grandes boîtes » à travers le pays, raccordées aux liaisons ferroviaires et routières nationales. Ainsi, l'échelle du territoire qui décide de la localisation d'un site d'activités et son aire de distribution n'a fait que de s'agrandir au cours des derniers siècles. En conséquence, la question des échanges avec l'environnement local est négligée aujourd'hui, tant sur le plan économique qu'urbain, créant de grandes boîtes « autistes à leurs voisins et à la ville », pour reprendre le terme de David Mangin, qui ajoute cependant que « *les boîtes ne sont pas des formes architecturales répréhensibles en soi, sinon il faudrait réécrire l'histoire de l'architecture du Parthénon à Mies Van der Rohe*.¹⁶⁸ » Mangin parle alors des centres commerciaux tels qu'on en trouve en France, mais nous pouvons y trouver bien des similarités avec les centres logistiques de la Venoge. En outre, la zone d'activités de Crissier, dans l'Ouest lausannois, ressemble tout à fait à celles que Mangin étudie.

Ces « boîtes à chaussures » n'entretiennent donc que peu ou pas de relations avec leur contexte proche. De plus, l'un des problèmes urbanistiques commun à tous ces grands complexes, qu'ils soient de type commercial, industriel ou logistique, est leur manque d'accessibilité en transports publics ou à pied et l'échelle de leurs espaces extérieurs dimensionnés pour l'automobile. Bien sûr, dans le cas de lieux de production, l'acheminement de biens par camions est nécessaire et dicte des choix architecturaux, mais si l'on envisage d'apporter de la qualité et de la mixité à ces endroits monofonctionnels, dans le but de les faire dialoguer avec leur environnement urbain et naturel, ces espaces inhospitaliers doivent être repensés et intégrés au contexte environnant.

167 Sevestre Aymeric, op. cit., p. 1

168 Garcez Cristina et Mangin David (sous la direction de), *Du Far West à la ville. L'urbanisme commercial en questions*, Parenthèses, Marseille, 2014 (Territoires en projet), p. 11

La crise des années 1990 et les nouvelles stratégies économiques qui en ont découlé l'ont montré (chapitre 2) : l'activité économique d'une région n'est jamais à l'abri d'une récession ou de changements brusques et conséquents sur l'emploi local, d'autant plus lorsqu'elle n'est pas centrale et que son offre d'emplois est peu diversifiée. Le marché de l'emploi en Suisse a été relativement préservé par la crise de la dernière décennie par rapport à ses voisins européens, mais il est difficile de savoir si et combien de temps cette stabilité et cette « bonne santé » vont durer. Sans pour autant faire des prévisions sur le futur de la situation économique – il s'agit d'une étude d'urbanisme –, il semble judicieux de garder en tête que les paradigmes peuvent être bouleversés en très peu de temps¹⁶⁹. Ainsi, pourquoi ne pas réfléchir à des formes industrielles et d'activités capables de supporter de tels chamboulements ? C'est-à-dire flexibles et adaptables le plus possible, proposant une offre d'emploi variée, tout en conservant une production industrielle locale de qualité, à valeur ajoutée. L'industrie suisse, notamment pharmaceutique, microtechnique et horlogère, est réputée, et son lien avec la recherche est indéniable¹⁷⁰. Peut-être donc que le futur de l'économie régionale de la Venoge doit passer par une relation plus forte avec les domaines des technologies, de la formation et de la recherche, déjà bien implantés le long de l'arc lémanique, par exemple en cherchant à attirer des secteurs de production à haute valeur ajoutée et des emplois qualifiés.

Temporalité

La flexibilité pose aussi la question de la durée de vie des complexes construits hier et aujourd'hui, puisque les processus économiques et spatiaux semblent « s'accélérer » et que l'obsolescence des sites intervient de plus en plus vite¹⁷¹. Ceux-ci sont-ils capables de survivre à un changement économique ? Car « *une architecture et un urbanisme durent généralement, en Europe tout au moins, plus longtemps que les fonctions qui les ont fait naître : villes palimpsestes [...], villes stratifiées ou sédimentées [...]* »¹⁷². A ce propos, le site de l'Islettaz (Câbleries) fait figure d'exemple, lui qui a accueilli – et qui continue de le faire – une multitude d'entreprises au long de son existence. Mais effectivement, il y a aujourd'hui un décalage entre la durée de vie prévue initialement d'une construction et la rapidité avec laquelle les stratégies des entreprises. Cela rend les structures obsolètes dans des délais plus courts. Qui peut prédire que dans dix ou vingt ans, telle structure sera encore d'actualité et correspondra aux besoins de l'époque ? Sur le plan de l'architecture, cela doit-il se traduire par des structures neutres permettant une multiplicité d'usages, voire provisoires – le seul paradigme

169 Ascher François, *op. cit.*, pp. 102, 205

170 Monnier Philippe, « Johann Schneider-Amman : «Oui, je crois à la réindustrialisation» », *agefi.com*, 18.11.2016, <<http://www.agefi.com/nc/quotidien-agefi/suisse/detail/edition/2016-11-18/article/johann-schneider-amman-le-president-de-la-confederation-ne-pense-pas-que-la-suisse-manque-de-politique-industrielle-bien-au-440863.html>>, consulté le 10.01.2018.

171 Ascher François, *op. cit.*, pp. 102, 205

172 *Ibidem*, p. 244

étant la relation à la ville par l'économie et les infrastructures de transport ? Peut-être, mais il reste que l'une des richesses de la région étudiée est bel et bien la présence de traces du passé, de plusieurs époques encore lisibles aujourd'hui.

Mémoire, histoire et vestiges

Au long de son histoire, le territoire de la Venoge a connu de nombreux rebondissements, en témoignent l'ancienneté de ses sites industriels et l'ampleur de projets territoriaux comme celui du canal d'Entreroches, mais aussi les découvertes archéologiques qui s'y font encore aujourd'hui. Cependant, cette histoire reste discrète et peu visible pour le « visiteur » non averti, et gagnerait à être révélée, mise en avant. Il ne s'agirait pas, dans une vision passéiste ou nostalgique, de transformer certains des objets industriels encore présents en « bâtiments-musées », comme des coquilles vides. Cependant, ils sont des vestiges des différents « âges » qu'a traversés la région et méritent à cet égard une certaine attention, permettant de comprendre en partie comment s'est construit ce territoire. Alors, pourquoi ne pas chercher aujourd'hui à les réaffecter, les recycler et les valoriser d'une certaine manière, afin de leur donner une fonction nouvelle en plus de leur statut patrimonial ?

POTENTIELS DES SITES : QUELQUES PISTES

Force est de constater que malgré leurs relations variées au système économique et à l'époque actuelle, les complexes étudiés posent systématiquement des problèmes d'intégration au sein du contexte dans lesquels ils se trouvent, notamment par les nuisances qu'ils engendrent – pollution, atteinte physique au sol, trafic routier – et la déconnexion entre, d'une part leur propre échelle et celle du bâti environnant, et d'autre part par rapport à l'espace urbain. En effet, l'échelle locale, celle des abords immédiats, est assez peu importante dans le fonctionnement des complexes industriels et logistiques passés en revue, toujours reliés au grand territoire, hormis lorsqu'ils requièrent des éléments présents sur le territoire (courant de l'eau, roche calcaire). La plupart du temps, la qualité de l'espace environnant des sites fait défaut, n'ayant pas été spécialement prise en compte lors de la construction des objets industriels et logistiques. Cependant, au regard de leur situation actuelle et de leur degré d'obsolescence – ou non –, nous pouvons déceler des potentiels qu'ils détiennent et tenter d'esquisser des pistes à développer en vue du projet qui se tiendra dans la continuité de ce travail.

Les Grands Moulins

Le site des Grands Moulins à Penthaz, en cours de désaffectation, reste un élément historique majeur pour la région. Sa situation centrale, à la croisée d'axes de communication, continue à être stratégique fonctionnellement et symboliquement. Mais de façon générale, la zone de la gare de Penthaz ne présente que peu de qualités concernant ses aspects esthétique et fonctionnel, et mériterait d'être repensée, tant par rapport à l'usage qu'à son intégration vis-à-vis de la localité de Penthaz, et dans une moindre mesure de celle de Cossonay. L'infrastructure des Grands Moulins pourrait alors être réaffectée à des fonctions plus publiques, en lien avec cette nouvelle « polarité » locale, tout en conservant l'usage de ses silos à des fins de stockage comme il est actuellement prévu. L'hétérogénéité de ses divers bâtiments, agglutinés en un « collage » presque surréaliste propose sans doute des typologies inédites qu'il serait intéressant de pouvoir rénover ou réutiliser dans la mesure du possible et de la flexibilité qu'ils offrent.

Holcim

La remise en son état d'origine du Mormont semble quelque peu absurde, car si une telle décision était prise, où trouver un volume de remblai comparable à ce qui a été extrait depuis soixante-cinq ans ? De plus, si ce site a été choisi en son temps, c'est bien pour son aspect géologique hors du commun dans la région. Dans ce cas, où aller chercher un matériau comparable pour « colmater » le Mormont ? La piste d'une renaturation au fil du temps, à partir de l'état du site tel qu'il sera dans

une décennie – ou deux, si l’Etat et Holcim parviennent à nouveau à faire taire les oppositions –, a l’air plus probable et il pourrait en conséquence devenir un biotope remarquable au vu de la faune et flore particulières qui s’y trouvent, voire une attraction sous la forme d’un parc naturel et archéologique¹⁷³. Ces questions seraient du ressort d’un projet biologique et paysager.

Dans le périmètre plus large de la zone industrielle d’Eclépens, des considérations sur son futur économique sont à prendre en compte : que vont devenir les entreprises qui entretiennent une relation de « commensalisme » avec la cimenterie ? CRIDEC, notamment, gère les déchets produits par Holcim, tandis que CADCIME utilise l’énergie rejetée par le four pour chauffer les ménages des localités voisines. Ainsi, la fin de l’exploitation de la carrière aura des retombées directes et indirectes sur toute une partie de la région, qui reste tout de même stratégique par son emplacement au pied du Mormont, à la frontière de deux bassins hydrologiques et économiques. Il sera alors question de réfléchir à la reconversion économique de la zone en prenant en compte son emplacement-charnière au cœur du pays.

Venoge Parc et Planzer (anciennes Câbleries)

Venoge Parc, bien qu’exploité aujourd’hui par de nombreuses petites entreprises, gagnerait à s’ouvrir au public et à la ville, lui qui est très proche du quartier de Cossonay-Gare et pourtant très déconnecté, replié sur lui-même. La réflexion sur la requalification d’un axe, tant de mobilité douce que fonctionnel et paysager – la Venoge le longe – entre les Grands Moulins, la gare et l’extrémité nord du site des Câbleries semblerait utile et bénéfique pour toute la zone, lui redonnant une cohérence et une continuité au sein du tissu bâti.

Le site en soi de Venoge parc, nous l’avons vu, a été capable d’accueillir un nombre élevé d’entreprises très diverses depuis cinq siècles. De plus, la contiguïté de la forêt et de la rivière lui confèrent un caractère unique qui mériterait d’être exploité, accentué. Quant à la mixité, la proximité de l’habitat pourrait également offrir comme opportunité de la cohabitation avec les activités qui se trouvent dans le site industriel, afin de les réintégrer à l’espace urbain et leur donner une nouvelle valeur. Bien sûr, il ne s’agirait pas d’y implanter du logement directement, car les nuisances sonores qu’engendrent camions et trains pendant la nuit et l’imposante colline qui se dresse au sud-ouest, réduisant l’ensoleillement, rendent cette idée difficile, mais des programmes communs aux habitants des alentours et aux employés du site permettraient de développer l’interpénétration d’activités et des espaces publics.

A propos de reconversion de sites industriels existants et historiques, nous pouvons relever le projet « blueFACTORY », pas si éloigné du cadrage de notre étude, et dont la réaffectation, adaptée à des besoins actuels en fonction de mutations

173 Holcim, « Communiqué de presse », 14.06.2016. En ligne: <<http://www.holcim.ch/fr/medias/news/communiquede-presse/article/carriere-du-mormont-la-birette-eclépens-vd.html>

économiques et urbaines, est exemplaire : la société Cardinal, brasserie historique de la ville de Fribourg, est rachetée par son concurrent danois Carlsberg. Celui-ci maintient d'abord la production sur le site, puis le fait fermer pour centraliser celle-ci chez Feldschlösschen – autre brasseur – en Suisse alémanique. Le site fribourgeois, d'abord voué à l'abandon, est racheté et réaménagé en quartier d'innovation, sous l'impulsion de la Ville et du Canton de Fribourg. Aujourd'hui, il regroupe sous un même toit de nombreuses entreprises (quinze PME, treize *start-ups* et quatre « plateformes technologiques¹⁷⁴) qui souhaitent profiter de rencontres et de synergies rendues possibles par leur proximité¹⁷⁵, dans un site préexistant et réaffecté. Pour reprendre ce qui a été cité plus haut, l'agrégation de petites entreprises plutôt qu'une seule grande société au sein d'un site, a l'air de mieux correspondre aux réalités économiques actuelles en termes de flexibilité et de potentiel d'évolution¹⁷⁶.

Centres logistiques : La Poste, Coop, CHUV-HUG

Concernant les centres logistiques construits récemment, il peut être supposé que leur fonctionnement va pouvoir durer encore de la même façon durant les prochaines décennies, ou du moins les prochaines années, si l'on en croit la politique actuelle du Canton, le contexte économique actuel et le développement de l'activité logistique et du transport intermodal. Malgré tout, nous avons pu voir que de manière générale les processus urbains, économiques et sociaux avaient tendance à accélérer, et il est ainsi difficile de prévoir de façon précise les formes de l'économie de demain et leur impact sur les infrastructures et constructions physiques. Cependant, sur le plan urbain, ces différents centres présentent l'avantage d'être reliés et accessibles, même en étant isolés du tissu bâti comme dans le cas du centre de tri du courrier de Dailens. D'autre part, à une échelle réduite, leur type architectural et leur trame structurelle (de grands espaces couverts neutres et libres) offrent une flexibilité remarquable, laquelle pourrait, au premier abord, permettre aisément leur recyclage et leur transformation à moindres coûts pour une utilisation différente, nouvelle. Comme il a été dit, la flexibilité et l'adaptabilité des espaces et de l'architecture semblent être des paradigmes de la ville de demain¹⁷⁷. La zone industrielle de la Plaine d'Aclens présente un potentiel fort de développement, par sa bonne connectivité à tout l'arc lémanique et la surface importante qu'elle couvre. Si ce rapport stratégique à la métropole est évident, il gagnerait tout de même à être renforcé. De manière symbolique, il marque aussi l'« entrée » de l'agglomération Lausanne-Morges depuis l'axe jurassien, et pourrait devenir ainsi un genre de vitrine de l'innovation lémanique, où se rencontrent la recherche et l'industrie.

174 « Notre communauté de blueFACTORIENS », *blueFACTORY*, <<http://www.bluefactory.ch/fr/notre-communaute-de-bluefactoriens>>, consulté le 10.01.2018.

175 « Notre société », *blueFACTORY*, <<http://www.bluefactory.ch/fr/notre-societe>>, consulté le 10.01.2018.

176 Ascher François, *op. cit.*, pp. 102

177 *Ibidem*, pp. 101, 244

6. Conclusion

Le but de ce travail a été de pouvoir comprendre, à travers l'évolution économique des derniers siècles, la construction d'un territoire par les objets qui s'y situent, leur forme et leur localisation. Comme sur un palimpseste, la séquence étudiée a permis de relever des traces et des objets, d'époques différentes mais toujours visibles, situés sur le terrain. Si le fonctionnement de certains sites a duré plusieurs siècles, évoluant, se transformant, accueillant de nouvelles affectations ou disparaissant, d'autres sont très récents et reflètent des stratégies d'entreprises actuelles. Il est difficile de prévoir la conjoncture économique des décennies à venir, tout comme les formes bâties qui vont en émerger, mais il est évident que la partie de la région de la Venoge qui est longée par l'axe ferroviaire gagne en importance stratégique pour la métropole au fil du temps. Elle n'est plus une région autonome ou rurale, mais échange avec la métropole, abritant des fonctions que cette dernière ne peut pas ou plus contenir, tout en profitant de son dynamisme économique. La force de la région, mais aussi ce sur quoi elle repose, est sa capacité à générer de l'emploi en lien avec la ville. L'histoire nous apprend qu'elle a toujours su s'adapter d'une manière ou d'une autre à son époque, et c'est ce caractère de support flexible et évolutif qui semble être un potentiel fort pour la poursuite d'un projet à cet endroit.

Il est clair que le développement économique de la Venoge, sous l'impulsion de la ville, lui est bénéfique, mais il doit tout de même être considéré avec du recul : de nombreuses questions qui touchent à d'autres aspects urbanistiques et sociaux ne sont pas prises en compte lorsqu'est évoqué un tel développement de la région sur le plan de l'emploi et des activités. Ainsi, il s'agira, à la suite de ce travail, de proposer des solutions concernant les aspects qui font défaut au sein des objets étudiés : la relation qu'ils entretiennent avec leur environnement immédiat, notamment le cadre naturel de la vallée de la Venoge, la qualité de l'espace public qu'ils proposent actuellement, la mixité programmatique et la perméabilité des sites, l'accessibilité et la mobilité cycliste et piétonne entre autres. Une approche interscalaire semble ici pertinente, prenant en compte d'une part les enjeux économiques liés à la métropole lémanique et au pays, et d'autre part les spécificités propres des sites en particulier. Le projet va donc tenter d'intégrer l'échelle globale de la région pour lui donner de la clarté et de la cohérence, au vu des aspects métropolitains dont il est question, mais également l'échelle locale en renforçant la polarité de certains sites, tout en respectant le bâti et le caractère existant et spécifique de la vallée de la Venoge.

7. Bibliographie

Ascher François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995.

Bovard Jacques-Etienne et Imsand Marcel, *La Venoge*, 24 heures, Lausanne, 1988 (Arts et paysages suisses).

Comtesse Xavier, van der Poel Cédric et Blöchliger Hansjörg, *Le Feu au Lac : vers une Région métropolitaine lémanique*, NZZ Libro ; Éditions du Tricorne ; Avenir Suisse, Zürich ; Genève, 2006.

Delacrétaz Pierre, *Les Vieux moulins du Pays de Vaud et d'ailleurs*, Delplast, Romanel-sur-Lausanne, 1986.

Garcez Cristina et Mangin David (sous la direction de), *Du Far West à la ville. L'urbanisme commercial en questions*, Parenthèses, Marseille, 2014 (Territoires en projet).

Grewe Klaus, Weidmann Denis, Pelet Paul-Louis et al., *Canal d'Entreroches : créer une voie navigable de la mer du Nord à la Méditerranée au XVIIe siècle : der Bau eines Schiffabrtsweges von der Nordsee bis zum Mittelmeer im 17. Jahrhundert*, Bibliothèque historique vaudoise, Lausanne, 1987 (Cahiers d'archéologie 33).

Mangin David, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, Paris, 2004.

Matthey Michel et Schuler Martin, *Aménager le territoire : la gestion d'un bien commun*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2017 (Collection le savoir suisse 123).

Schuler Martin, Dessemontet Pierre et al., *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel, Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 2007.

TRAVAUX ACADÉMIQUES

Sevestre Aymeric, *Pôles de développement économiques et logistique d'entreprise*, Thèse de doctorat, Lausanne, EPFL, 2007.

Barraud Lauriane, « Des citoyens s'opposent à l'extension de la carrière du Mormont », *24Heures*, 23.10.2013. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/la-cote/citoyens-s-opposent-lextension-carriere-mormont/story/23525108>>, consulté le 31.10.2017.

Muller Sylvain, « Coop et Camion Transport dévoilent leurs projets », *24Heures*, 09.02.2015. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/coop-camion-transport-devoilent-projets/story/19812694>>, consulté le 09.01.2018.

Borloz Emmanuel, « Le cimentier Holcim joue les chauffagistes », *24Heures*, 25.02.2015. En ligne : <<http://www.24heures.ch/vaud-regions/la-cote/cimentier-holcim-joue-chauffagistes/story/14212543>>, consulté le 31.10.2017.

« Les anciennes câbleries de Cossonay en flammes », *24Heures*, 09.08.2015. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/anciennes-cbleries-cossonay-flammes/story/25693649>>, consulté le 08.01.2017.

Muller Sylvain, « Fenaco investit à Penthaz », *24Heures*, 27.03.2017. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/fenaco-investit-penthaz/story/20340420>>, consulté le 10.01.2018.

Chuard Patrick, « Les grands moyens pour éviter l'enfer dans l'Ouest lausannois », *24Heures*, 29.01.2016. En ligne : <<https://www.24heures.ch/vaud-regions/grands-moyens-eviter-enfer-louest-lausannois/story/13321284>>, consulté le 27.10.2017.

Pozzi Gian, « Depuis cent ans, Holcim cimente le monde », *Bilan*, 12.11.2013. En ligne : <<http://www.bilan.ch/entreprises-les-plus-de-la-redaction/depuis-cent-ans-holcim-cimente-le-monde>>, consulté le 31.10.2017.

awp, « La Suisse romande dans le top 10 des régions les plus prospères d'Europe », *Bilan*, 10.05.2017. En ligne : <<http://www.bilan.ch/economie/suisse-romande-top-10-regions-plus-prosperes-deurope>>, consulté le 10.01.2018.

Oberli Patrick, « Alcatel supprime 200 emplois en Suisse - Le Temps », *Le Temps*, 20.06.1998. En ligne : <<https://www.letemps.ch/economie/1998/06/20/alcatel-supprime-200-emplois-suisse>>, consulté le 08.01.2018.

Pont Michel, « Le supercentre de distribution postale de Daillens occupera 450 personnes », *Le Temps*, 24.03.1999. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/1999/03/24/supercentre-distribution-postale-daillens-occupera-450-personnes>>, consulté le 03.12.2017.

Merckling Nicolas, « Le rail, une histoire de 150 ans qui rapproche les Romands », *Le Temps*, 07.07.2005. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2005/07/07/rail-une-histoire-150-ans-rapproche-romands>>, consulté le 27.12.2017.

Châtelain Camille, « Dans le centre nerveux du géant postal », *Le Temps*, 09.07.2008. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2008/07/09/centre-nerveux-geant-postal>>, consulté le 30.10.2017.

Roulet Yelmarc, « Au Mormont, le groupe Holcim mise désormais sur un plan B », *Le Temps*, 14.02.2014. En ligne : <<https://www.letemps.ch/suisse/2014/02/14/mormont-groupe-holcim-mise-desormais-un-plan-b>>, consulté le 31.10.2017.

« Le Bassin lémanique, futur moteur de croissance », *Tribune de Genève*, 16.10.2013. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/bassin-lemanique-futur-moteur-croissance/story/29545762>>, consulté le 10.01.2018

« Groupe Minoteries: production transférée », *Tribune de Genève*, 12.04.2016. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/groupe-minoteries-production-transferee/story/13740325>>, consulté le 08.01.2018

Thöni Thomas, « Arrêt du dernier Moulin de Cossonay », *Tribune de Genève*, 12.04.2016. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/entreprises/arret-dernier-moulin-cossonay/story/12960536>>, consulté le 08.01.2018.

Corset Jean-Marc, « Planzer implante son nouveau centre rail-route géant à Cossonay », *Tribune de Genève*, 19.05.2017. En ligne : <<https://www.tdg.ch/economie/entreprises/planzer-implante-nouveau-centre-railroute-geant-cossonay/story/15753207>>, consulté le 20.10.2017.

Danesi Marco, « » Centrale de distribution de Coop à Aclens : Les rondes des hommes à roulettes », *Domaine Public*, 27.10.2006, <<https://www.domainepublic.ch/articles/9289>>, consulté le 09.01.2018.

Rebetez Brigitte, « Le cartel des câbles qui rapportait gros à Cortaillod et Cossonay », *arcinfo.ch*, 10.02.2008. En ligne : <<https://www.arcinfo.ch/articles/economie/le-cartel-des-cables-qui-rapportait-gros-a-cortaillod-et-cossonay-79093>>, consulté le 08.01.2018.

« Les Grands Moulins de Cossonay rachetés par un groupe suisse », *rts.ch*, 29.05.2013. En ligne : <<https://www.rts.ch/info/regions/vaud/4943243-les-grands-moulins-de-cossonay-rachetes-par-un-groupe-suisse.html>>, consulté le 08.01.2018.

Piñon Contessa, « Cossonay: une entreprise centenaire transférée à Neuchâtel », *La Côte*, 15.10.2013. En ligne : <<https://www.lacote.ch/articles/regions/vaud/cossonay-une-entreprise-centenaire-transferee-a-neuchatel-294214>>, consulté le 08.01.2018.

« Coop simplifie ses structures de distribution en Suisse romande », *20minutes.ch*, 20.05.2015. En ligne : <<http://www.coop.ch/content/medien/fr/communiques-de-presse/2015/coop-simplifie-ses-structures-de-distribution-en-suisse-romande.html>>, consulté le 09.01.2018.

« Le centre de colis de Daillens (VD) accroît sa capacité de tri », *infoSport*, *rts.ch*, 20.09.2016, <<https://www.rts.ch/info/regions/vaud/8030123-le-centre-de-colis-de-daillens-vd-accroit-sa-capacite-de-tri.html>>, consulté le 30.10.2017.

Pillonel Ludovic, « Le rêve «échoué» du Canal d'Entreroches », *La Région*, 15.02.2016. En ligne : <<https://www.laregion.ch/le-reve-echoue-du-canal-dentreroches/>>, consulté le 07.01.2018.

Monnier Philippe, « Johann Schneider-Ammann: «Oui, je crois à la réindustrialisation» », *agefi.com*, 18.11.2016, <<http://www.agefi.com/nc/quotidien-agefi/suisse/detail/edition/2016-11-18/article/johann-schneider-ammann-le-president-de-la-confederation-ne-pense-pas-que-la-suisse-manque-de-politique-industrielle-bien-au-440863.html>>, consulté le 10.01.2018.

SITES WEB

Confédération suisse

Office fédéral de la topographie *swisstopo*, <https://map.geo.admin.ch>

Conseil fédéral, « Politique des agglomérations 2016+. Pour un développement cohérent du territoire suisse », 18.02.2015. En ligne : <https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/agglomerationspolitik/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf.download.pdf/politique_des_agglomerations2016delaconfederation.pdf>, consulté le 07.01.2018.

« Population », *Confédération suisse*, 2016, <<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/effectif-evolution/population.html>>, consulté le 06.01.2018

Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19790171/index.html>>, consulté le 07.01.2018.

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html>>, consulté le 07.01.2018.

Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000031/index.html>>, consulté le 09.01.2018.

Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (Loi sur le transfert du transport de marchandises, LTTM), *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20070628/index.html>>, consulté le 09.01.2018.

Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Article 84, *Confédération suisse*, <<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html#a84>>, consulté le 09.01.2018.

Canton de Vaud

« L'esprit des lieux, par Gilbert Salem et Guido Olivieri », <<https://www.vd.ch/themes/environnement/eaux/rivieres/venoge-pac/le-fleuve-vaudois/lesprit-des-lieux-g-salem-et-g-olivieri/>>, consulté le 16.11.2017.

« La Plaine de l'Orbe - VD.CH », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/index.php?id=16532>>, consulté le 06.01.2018.

« Plan directeur cantonal (PDCn). 4ème adaptation », <<https://www.vd.ch/themes/territoire/amenagement/plan-directeur-cantonal/version-adoptee/>>, consulté le 08.01.2018.

« Rapport sur l'actualisation de la politique cantonale des pôles de développement (PPDE) », *Site officiel du Canton de Vaud*, 2011. En ligne : <https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/economie_emploi/developpement_economique/fichiers_pdf/ppde-rapp-110608_ce-adoption.pdf>, consulté le 27.12.2017.

« Sites stratégiques », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economie-regionale/poles-de-developpement/sites-strategiques>>, consulté le 27.12.2017.

« RC 177 - Aclens - Vufflens-la-Ville - Penthaz », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/mobilite/routes/projets-routiers/rc-177-aclens-vufflens-la-ville-penthaz/>>, consulté le 08.01.2018.

« Route cantonale 177 », 25.03.2014. En ligne : <https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/routes/fichiers_pdf/RC177_Dossier_presse_2014-03-25.pdf>, consulté le 08.01.2018.

Dictionnaire historique de la Suisse

Béboux François, « Venoge », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F8758.php>>, consulté le 19.11.2017.

Bouquet Jean-Jacques, « Eclépens », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2332.php>>, consulté le 27.12.2017.

Crivelli Paola, « Cossonay (commune) », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2327.php>>, consulté le 28.12.2017.

Fankhauser Andreas, « République helvétique », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F9797.php>>, consulté le 06.01.2018.

Stubenvoll Marianne, « Daillens », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2330.php>>, consulté le 03.12.2017.

Béboux François, « Penthaz », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2345.php>>, consulté le

27.12.2017.

Klauser Eric-André, « Câbles Cortailod », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F41955.php>>, consulté le 27.12.2017.

Kronig Karl, « Postes, téléphones et télégraphes (PTT) », <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F27154.php>>, consulté le 20.11.2017.

Wikipédia

« Canal du Rhône au Rhin », <https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Canal_du_Rh%C3%B4ne_au_Rhin&oldid=141691296>, consulté le 28.12.2017.

« Régie fédérale des alcools », <https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9gie_f%C3%A9d%C3%A9rale_des_alcools&oldid=134351368>, consulté le 29.12.2017.

Sites d'entreprises

blueFACTORY, <<http://www.bluefactory.ch/fr/notre-societe>>, consulté le 10.01.2018.

Cadcime - Réseau de chauffage à distance, <<https://www.cadcime.ch/>>, consulté le 29.12.2017.

Cimenterie d'Eclépens,
<<http://www.cimenterie-eclepens.ch/usine.html#notre-histoire>>, consulté le 31.10.2017.

CHUV : Centre hospitalier universitaire vaudois, <http://www.chuv.ch/cits/cits_home/cits-projets-de-construction/cits-plexus.htm>, consulté le 10.01.2018.

Nexans, <http://www.nexans.ch/eservice/Switzerland_fr_CH/navigate_151130/Notre_histoire.html>, consulté le 08.01.2018.

Venoge Parc SA, <<http://venogeparc.ch/>>, consulté le 08.01.2018.

Planzer, « Construction du 13e centre rail Planzer à Penthalaz », 11.09.2017. En ligne : <<http://planzerwebsitestorage.blob.core.windows.net/files/Content/pdfs/dossier-de-presse-penthalaz-fr.pdf>>, consulté le 20.10.2017, pp. 3-4

Planzer, « Communiqué de presse. Mise en service du Centre Rail Planzer de Penthalaz », 07.12.2017. En ligne : <<http://planzerwebsitestorage.blob.core.windows.net/files/Content/pdfs/unternehmen/news/Communiqu%C3%A9%20de%20presse%20Planzer%20Penthalaz.pdf>>, consulté le 03.01.2018.

Planzer Transport SA, <<http://www.planzer.ch/fr/unternehmen/geschichte>>, consulté le 10.01.2018.

La Poste Suisse, <<https://www.post.ch/fr/>>, consulté entre le 20.10 et le 20.11.2017.

Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), <<http://www.terco.ch/fr/N244/transports-combines.html?M=479>>, consulté le 27.12.2017

Autres

Archives culturelles de la Vallée de Joux, <http://www.histoirevalleedejoux.ch/articles/13_jean_jacques_rousseau_deux_lettres_sur_le_val_de_travers_en_1763>, consulté le 02.01.2018

Gilles, « La Venoge » in : La Venoge et autres poèmes, Editions du Verseau et Librairie Payot, Lausanne, 1960

Coop simplifie ses structures de distribution en Suisse romande, Communiqué de presse, 20.05.2015. En ligne : <<http://www.coop.ch/content/medien/fr/communiques-de-presse/2015/coop-simplifie-ses-structures-de-distribution-en-suisse-romande.html>>, consulté le 09.01.2018.

CSD INGENIEURS SA, « Holcim Suisse SA Carrière de la Birette – La Sarraz Plan d'extraction et demande simultanée de permis d'exploiter Rapport géologiques et hydrogéologique (RGH) », Lausanne, 2015

Droguet Samuel, « Une nouvelle route cantonale au service de la complémentarité rail-route », *Tracés* (21), 28.10.2016.

Favaro Giordano et sol-E Suisse Sa, « Réhabilitation de la petite centrale hydraulique des Grands Moulins sur la Venoge », 06.06.2012. En ligne : <https://arpea.ch/diapos/minihydraulique_060612/favaro.pdf>.

fenaco société coopérative, <http://www.fenaco.com/fra/meldung_38318.shtml>, consulté le 10.01.2018.

Gauthey François, « Extension de l'installation de tri de Daillens », Conférence de presse, 20.09.2016. En ligne : <<https://www.post.ch/fr/notre-profil/entreprise/medias/communiques-de-presse/2016/la-poste-augmente-ses-capacites-au-centre-colis-de-daillens>>, consulté le 30.10.2017.

Holcim, « Communiqué de presse », 14.06.2016. En ligne: <<http://www.holcim.ch/fr/medias/news/communiquede-presse/article/carriere-du-mormont-la-birette-eclepens-vd.html>>.

ICONOGRAPHIE

Sauf mention contraire, les photographies présentées ici ont été prises par l'auteur entre octobre 2017 et janvier 2018. Les cartes et les plans sont dessinés par l'auteur à l'aide des logiciels QGis et Vectorworks, sur la base de géodonnées issues de GeoVITE (<https://geodata4edu.ethz.ch>) et de l'Office fédéral de la topographie *swisstopo* (<https://www.map.geo.admin.ch>).

8. *Annexes*

- I. Promenade d'Entreroches à Bussigny*
- II. Documentation : les Câbleries et Tréfileries de Cossonay*
- III. Documentation : fiches des sites stratégiques PPDE*
- IV. Documentation : route cantonale RC177*

I. Promenade d'Entreroches à Bussigny

Photographies des lieux et des entreprises abordés dans l'étude, réalisées par l'auteur entre novembre 2017 et janvier 2018.



*Pompaples. Le Moulin Bornu, au « Milieu du Monde ».
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*La plaine de l'Orbe au nord du Mormont.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Canal d'Entreroches. La maison du commis.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Tunnels ferroviaires dans la faille d'Entreroches.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



Vestiges du canal d'Entreroches
Photographie de l'auteur, janvier 2018.



Vestiges du canal d'Entreroches. Mur de soutènement
Photographie de l'auteur, janvier 2018.



*Eclépens. La cimenterie Holcim.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Eclépens. La cimenterie Holcim.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Lussery. Vue sur la vallée de la Venoge et la zone industrielle d'Eclépens.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Eclépens. Le centre de tri du courrier de La Poste.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Daillens. Le centre de tri des colis de La Poste.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Daillens. La Venoge en crue.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Penthalaz, Ancienne écluse sur la Venoge.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaz, Installation hydroélectrique sur la Venoge.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaz, La Venoge à travers le site des Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaz, La Venoge à travers le site des Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaç, Le nouveau centre de Planzer.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaç, Le site des Câbleries et le nouveau centre de Planzer.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthaz, L'entrée du site des Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthaz, Le site des Câbleries.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaz, Les Grands Moulins et la gare.
Photographie de l'auteur, décembre 2017.*



*Penthalaz, Les Grands Moulins.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Penthalaz, Potagers entre les voies ferrées et la Venoge.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Penthalaz, Les Grands Moulins.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Zone industrielle de la Plaine d'Acles. Halle logistique en construction.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Zone industrielle de la Plaine d'Acles. Centre de distribution de la Coop.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Bussigny. La Venoge en crue.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*



*Bussigny. Le centre des CHUV/HUG en construction.
Photographie de l'auteur, janvier 2018.*

II. Documentation : les Câbleries et Tréfileries de Cossonay

« Les usines de la S.A. des Câbleries et Tréfileries, à Cossonay-Gare », *Bulletin technique de la Suisse romande*, 1928 (54).

L'article 10 oblige les patrons de bateaux immatriculés à être porteurs d'un certificat d'immatriculation délivré par les autorités compétentes du bureau d'immatriculation et contenant au moins les mentions indiquées à l'article premier pour les registres. Il a été admis que ce certificat pourrait être remplacé par un duplicata, afin de tenir compte d'un usage de la batellerie allemande d'après lequel un certificat original est remis entre les mains du créancier hypothécaire (Pfandgläubiger) lorsque le bateau est hypothéqué.

L'article 11 détermine les tribunaux compétents dans les cas d'infractions aux dispositions de la convention.

D'après les termes de cet article, lorsqu'il s'agit d'infractions à l'obligation d'immatriculation, est compétent le juge du lieu où l'immatriculation doit être effectuée lorsqu'elle ne peut l'être qu'en un seul endroit, et les juges des différents lieux où le propriétaire a le choix d'y procéder dans les cas prévus à l'alinéa 3 de l'article 3.

Une fois le bateau immatriculé, les autorités du lieu d'immatriculation sont compétentes en ce qui concerne les infractions qui ont trait aux obligations se rapportant à cette immatriculation. Il a paru toutefois que ce système ne permettrait pas d'assurer la répression efficace de ces infractions lorsque la contravention est constatée dans un Etat autre que celui où siège le tribunal compétent. Aussi l'article 11 prévoit-il qu'en pareil cas les autorités de l'Etat où la contravention est constatée prennent les mesures voulues pour assurer la répression de cette contravention par les autorités compétentes.

Lorsqu'il s'agit de violation aux dispositions permettant d'identifier les bateaux, compétence a été donnée aux autorités du lieu où l'infraction a été constatée. Il s'agit dans ce dernier cas d'infractions continues qu'il y a avantage, en effet, à poursuivre sur place dès que le procès-verbal en est dressé.

L'article 12 énumère les exceptions à l'obligation pour le propriétaire d'immatriculer son bateau. Ces exceptions visent les bateaux de plaisance, les bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes, les bateaux en construction, enfin les bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés. Ces exceptions n'ont pas pour objet de mettre obstacle à ce qu'une loi nationale prévoie l'obligation d'immatriculation pour les catégories de bateaux ci-dessus énumérées. Il a paru qu'une pareille obligation ne présentait pas d'intérêt international, mais qu'un pays pouvait trouver nécessaire de soumettre à l'immatriculation certains bateaux de plaisance, de même que certains bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes, par exemple des canots automobiles qui peuvent avoir une puissance très grande avec un tonnage très réduit. Dans le cas où l'un des bateaux exceptés de l'obligation conventionnelle d'immatriculation vient à être immatriculé soit en raison du fait que le propriétaire fait usage de la faculté que la Convention lui réserve d'immatriculer son bateau, soit en vertu d'une législation nationale, les dispositions de la Convention sont applicables à ce bateau. Il en est ainsi, par exemple des dispositions destinées à prévenir la double immatriculation et celles qui ont trait à l'hypothèque des bateaux immatriculés.

Toutefois en ce qui concerne l'immatriculation et l'hypothèque des bateaux en construction, le Comité a admis certaines restrictions. Certains membres estimaient que les bateaux en construction ne pouvaient être immatriculés et leurs hypothèques inscrites que dans les registres du pays où le bateau est en cours de construction. D'autres ont été au contraire d'avis qu'il convenait de sanctionner une pratique existant dans les relations entre certains pays et qui consiste à immatriculer et à hypothéquer le bateau non pas dans le pays de construction, mais dans le pays où il est destiné à être immatriculé après achèvement de la construction. Le Comité a cru trouver à cette difficulté une solution en réservant aux Etats contractants le droit de passer des accords particuliers sanctionnant cette pratique. C'est ce que spécifie le dernier alinéa de l'article 12. Les effets de ces accords qui seront communiqués à tous les Etats parties à la Convention, devront être reconnus par ces Etats. Afin qu'aucun doute ne puisse subsister à cet égard, une mention très explicite a été insérée à cet effet dans le protocole de clôture.

Le Chapitre II se rapporte à la propriété.

L'article 13 prévoit le renvoi à la loi du pays d'immatriculation pour la détermination des règles à suivre en matière d'acquisition entre vifs des droits de propriété sur un bateau, avec un tempérament toutefois, c'est que cette loi doit prévoir soit une inscription de la propriété au registre d'immatriculation, soit la mise en possession de l'acquéreur. Certains experts des pays qui reconnaissent l'une ou l'autre de ces formes par où se manifeste extérieurement la transmission de propriété n'ont pas cru en effet qu'il fût possible d'admettre l'application dans leurs pays d'une loi étrangère qui ne fit pas dépendre la transmission de propriété de l'accomplissement de l'une au moins de ces formalités. Cette disposition ne vise au surplus que les conditions de transfert du droit réel et ne touche en rien à la question de forme ou de validité du contrat.

Il a été fait mention de registres sur lesquels l'inscription devait être effectuée, étant entendu — et c'est pourquoi le mot « registres » a été mis au pluriel — qu'il n'y aurait pas nécessairement un seul registre pour l'immatriculation, la propriété et les hypothèques et que des registres matériellement distincts pourraient être tenus pour l'immatriculation et la publicité des droits, à condition que ces registres concordent, afin qu'on puisse se référer de l'un à l'autre. Cette latitude a fait l'objet d'une mention au protocole de clôture.

Il convient enfin de remarquer que la Convention ne règle pas le cas où la loi du pays d'immatriculation ne remplirait pas l'une des conditions rappelées ci-dessus. Dans ce cas, la détermination de la loi applicable au transfert des droits de propriété sur un bateau demeure donc réservée à la législation nationale et à la jurisprudence des tribunaux.

L'article 14 se rapporte aux transmissions à cause de mort. Le Comité a estimé qu'il convenait de spécifier que la question de la loi applicable en cas de transmission à cause de mort n'était pas tranchée par le texte qu'il a établi. Cette question doit recevoir ses solutions habituelles, sans que l'on crée un régime spécial pour les bateaux. Il a cependant été admis que la loi du pays d'immatriculation pouvait exiger des héritiers et légataires une inscription de leur propriété pour pouvoir aliéner ou hypothéquer le bateau. Cette inscription doit être effectuée sur les « registres » visés à l'article premier, ce terme ayant le sens indiqué à propos de l'article 13.

(A suivre.)

Les usines de la S. A. des Câbleries et Tréfileries, à Cossonay-Gare.

Compte rendu d'une visite que la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes et la Section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes ont faite, récemment, de ces très intéressantes installations.

La S. A. des Câbleries et Tréfileries de Cossonay livre au commerce, tous genres de conducteurs pour courant électrique, non isolés ou isolés et des accessoires pour leur utilisation. Elle fabrique donc des fils, cordes et barres de cuivre électrolytique, de bronze ou d'aluminium, des conducteurs isolés au caoutchouc, pour installations intérieures, des câbles sous plomb isolés au caoutchouc, au papier imprégné ou papier sec pour courant fort, haute et basse tension ou pour courant faible : liaisons téléphoniques et télégraphiques, sonnerie, etc., des tubes isolants pour les installations intérieures, des feuillets de fer plombé et étamé, etc.

Elle dispose, à cet effet, des ateliers suivants : 1. Laminage et tréfilerie de cuivre. — 2. Câblerie. — 3. Fabrication des câbles et fils isolés au caoutchouc. — 4. Atelier des tubes isolants. — 5. Laminage à froid. (Fig. 1.)

1. Laminage et tréfilerie de cuivre.

Dans cet atelier, le cuivre électrolytique reçu sous forme de « wire-bars » de 100 à 120 kg est réchauffé dans un four à gaz, à la température de 900°C avant de passer dans un premier

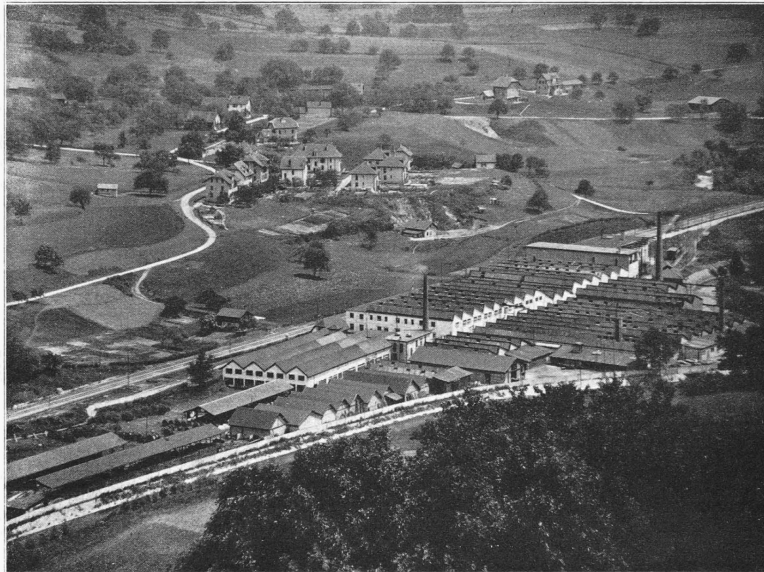


Fig. 1. — Vue générale des usines de la S. A. des Câbleries et Tréfileries, à Cossonay.
(A l'arrière-plan : maisons ouvrières et du personnel.)

laminoir ou *train dégrossisseur* et de là, sans interruption, dans un deuxième laminoir, ou *train finisseur* qui livre le cuivre après une série de passes, sous forme de fils ou de barres.

Le cuivre ainsi obtenu est recouvert d'une couche d'oxyde de cuivre noir et devra être *décapé* dans un bain d'acide sulfurique dilué avant de pouvoir passer à la tréfilerie pour y subir l'étirage à froid.

Une série de bancs à étirer, simples ou à passes multiples pourvus de filières appropriées donneront au cuivre le profil et le diamètre désiré (voir fig. 2). Cet atelier livre depuis le fil le plus fin jusqu'aux fils des lignes de contact, et des barres de profils divers utilisées dans la construction des machines électriques et des centrales.

Au sortir des machines, le fil de cuivre est à l'état *écroui*, c'est-à-dire durci et pourra être utilisé ainsi pour les conducteurs aériens non isolés. Pour tous les conducteurs isolés, par contre, on utilise du métal à l'état recuit ou mou, opération qui se fait dans un *four à passage* continu chauffé au gaz.

Certains fils de cuivre sont *étamés*, opération délicate qui consiste à faire passer ces fils au travers d'un bain d'étain en fusion au sortir duquel leur surface doit être absolument lisse et brillante.

Les fils de cuivre une fois terminés sont livrés au magasin d'où ils ressortiront, soit pour être livrés aux différents ateliers, soit pour être expédiés aux clients.

2. Câblerie.

La câblerie fournit d'une part des câbles pour *courant fort*, c'est-à-dire transport d'énergie, et d'autre part, des câbles pour *courant faible*.

Dans les câbles à *courant fort*, les différents conducteurs, massifs ou cordés sur des câbleuses appropriées pour obtenir la section prescrite, sont isolés au moyen de rubans de papier enroulés en spirale, l'épaisseur de cet isolement variant avec la tension de service prévue. Deux ou plusieurs conducteurs sont ensuite assemblés pour former un câble, puis le faisceau ainsi formé est imprégné de masse isolante dans des chaudières spéciales. Cette imprégnation se fait à chaud et dans le vide, pour éliminer toute trace d'humidité et d'air dans l'isolation.

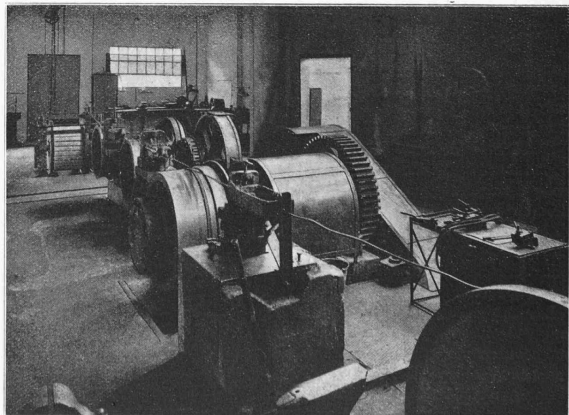


Fig. 2. — Machine à étirer le fil à trolley.

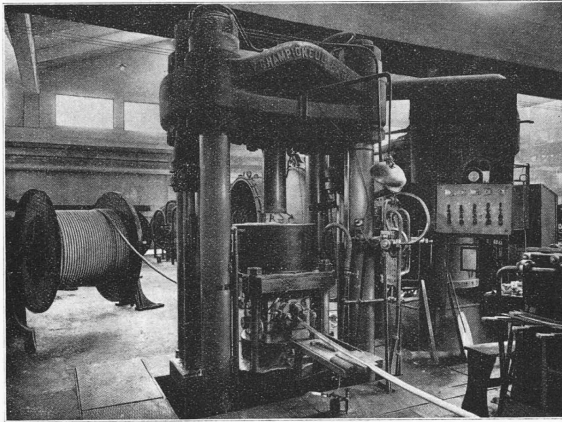


Fig. 3. — Presse à plomb «Champigneul», type vertical.

En sortant de ces chaudières, les câbles reçoivent une chemise de plomb dans une *presse hydraulique* à haute pression, actionnée par une pompe *ad hoc* (voir fig. 3).

A l'encontre des câbles de la première catégorie, les câbles à *courant faible*, pour la plupart des câbles téléphoniques, ne reçoivent qu'une isolation de rubans de papier séché, puis une couverture de plomb, comme les câbles à courant fort.

Les câbles sous plomb sont en outre protégés contre les détériorations chimiques ou mécaniques par une couche de jute asphalté, puis par une armature composée de deux feuillets de fer recouvert d'une deuxième couche de jute asphalté.

3. Fabrication des câbles et fils isolés au caoutchouc.

Le caoutchouc reçu sous forme de *crêpe blanc* ou *feuille fumée*, est utilisé sous forme de « mélange » qui contient les ingrédients nécessaires à la vulcanisation : soufre, oxyde de zinc, etc., en proportions données. Ce mélange se fait dans des machines dites *mélangeurs* dans lesquelles la masse à traiter est malaxée par deux cylindres chauffés à la vapeur.

Le mélange terminé, le caoutchouc est transformé en larges feuilles de faible épaisseur par la *calandre*, composée d'un jeu de trois gros cylindres également chauffés à la vapeur.

Ces feuilles forment des rouleaux qui seront coupés en *galettes* de différentes largeurs par une machine spéciale à couteaux circulaires. Les rubans de mélange ainsi obtenus seront utilisés dans les machines à isoler les conducteurs de *cuivre étamé*, machines qui sont soit des *laminoirs à cylindres cannelés*, soit des *boudineuses*.

Les fils, recouverts d'une gaine de mélange, reçoivent encore un guipage de ruban caoutchouté, puis sont *vulcanisés* dans une chaudière spéciale.

Après vulcanisation et contrôle, les câbles ou fils passent dans des *resseuses à grande vitesse* qui les recouvrent d'une tresse de

coton (voir fig. 4). Ces dernières machines ont supplanté les anciennes *resseuses-valseuses* dont la production était bien inférieure. Les fils ainsi isolés sont imprégnés à chaud dans un bain d'un « compound » de couleur appropriée.

Des machines aptes à mesurer et couper le fil débitent celui-ci en torches de la longueur commandée (généralement 100 mètres).

4. Atelier des tubes isolants.

Les tubes de carton du diamètre demandé (7, 9, 11, 16 mm, etc.) sont obtenus sur des machines spéciales.

Séchés et groupés par paquets, ils sont imprégnés de masse isolante spéciale dans des chaudières verticales chauffées à la vapeur.

Après le lissage qui règle le diamètre extérieur, et le débouchage, on procède à l'*armature* des tubes avec un *feuilard de fer plombé agrafé*.

5. Laminage à froid.

Pour se rendre, autant que possible, indépendantes dans la fabrication des tubes isolants, les Usines de Cossonay fabriquent elles-mêmes, le feuilard plombé dans leur atelier de laminage à froid.

Le ruban de fer nécessaire à cette fabrication, reçu brut, c'est-à-dire laminé à chaud, sous forme de rouleaux de 40 à 50 kg, passe d'abord dans la *machine à décalaminer*, pour casser la couche d'oxyde adhérent à sa surface.

Après un *décapage* à l'acide sulfurique dilué, le feuilard est laminé à froid dans des laminoirs appropriés.

Les rubans écrouis obtenus sont recuits ensuite dans des marmites pouvant contenir chacune 1500 kg environ. Avant d'arriver à l'épaisseur voulue, de 0,2 à 0,3 mm, cette dernière opération doit se répéter plusieurs fois en général, après chaque deuxième passe de *laminage*.

A ces différentes opérations viennent s'en ajouter d'autres, telles que le polissage, le cisailage des bords, etc.

Le feuilard ainsi préparé passe ensuite dans un *bain de*

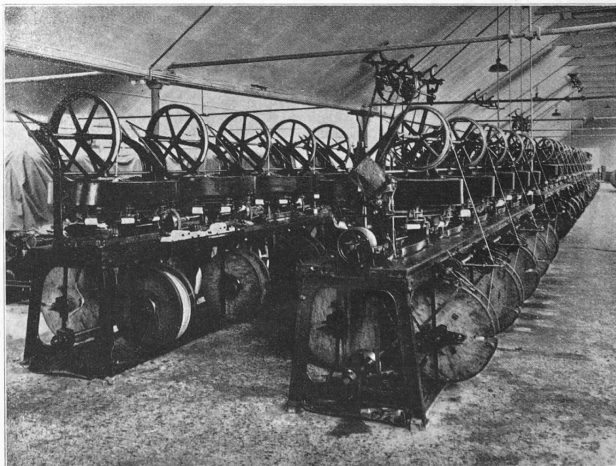


Fig. 4. — Tresseuses à grande vitesse.

plomb ou d'étain en fusion. Le feuillard étamé, ou fer-blanc, est destiné à la confection des boîtes de conserves, tandis que le feuillard plombé est destiné à la confection des tubes isolants.

L'atelier de laminage à froid livre également du feuillard ordinaire, d'épaisseur plus grande, pour l'armature des câbles, par exemple.

Pour clore cet aperçu, nous ajouterons encore que le gaz et la vapeur nécessaires à ces différentes fabrications sont fournis, le premier par une installation de générateurs de gaz pauvre et la deuxième par deux chaudières *Cornwall* d'une surface de chauffe totale de 180 m².

Concours pour l'étude de plans-types de nouveaux pavillons d'hospitalisation pour aliénés, à l'Hospice cantonal de Perreux (Neuchâtel).

(Suite et fin¹.)

N° 29 « 3990 M³ ». L'auteur de ce projet a poussé à l'excès la concentration des locaux ; la répartition de ceux-ci présente un réel intérêt. On peut toutefois critiquer l'importance de l'annexe au nord-ouest par rapport au corps principal. La conception du service d'observation est remarquable. La salle de jour est spacieuse, en juxtaposition immédiate au réfectoire. L'accès direct depuis les locaux principaux du rez-de-chaussée, aux terrasses placées au même niveau et au sud-est, avec talus gazonnés, est très apprécié. Les vestibules et dégagements de l'annexe manquent d'ampleur ; l'éclairage est insuffisant au centre. La différence de niveau entre les terrasses et la cour au sud-est présente des dangers pour les malades. Façades simples et tranquilles.

N° 23 « Pax ». Très bon plan, bien condensé. Excellente répartition des locaux dans le quartier d'observation. Bonne liaison entre la salle de jour, le réfectoire et l'office. Vestibules bien éclairés au rez-de-chaussée. Au premier étage, bonne distribution des dortoirs, sauf en ce qui concerne les chambres d'infirmiers situées au nord-est. Le vestibule obscur donnant accès aux chambres d'isolement et à celle de l'infirmier-chef de pavillon est une erreur ! L'accès au préau par le sous-sol est mauvais pour la surveillance. La terrasse du quartier d'observation est mesquine par rapport à l'importance du bâtiment ; de plus, elle est dangereuse pour les malades. Les façades ne répondent pas aux qualités du plan.

Le jury procède au classement des projets N°s 3, 23 et 29 et fixe le montant des primes de la façon suivante :

1. N° 3 « Sud-est »	Fr. 1700.—
2. N° 29 « 3990 M ³ »	» 1500.—
3. N° 23 « Pax »	» 1300.—
Total	Fr. 4500.—

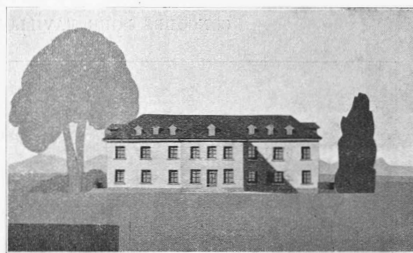
Les auteurs de ces projets sont :

1^{er} prix, N° 3 « Sud-est » : M. *Alfred Hodel*, architecte à Neuchâtel.

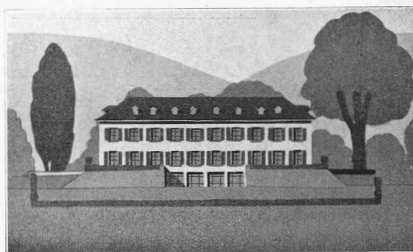
2^{me} prix, N° 29 « 3990 M³ » : M. *Ed. Boitel*, architecte à Colombier.

3^{me} prix, N° 23 « Pax » : M. *Ed. Boitel*, architecte à Colombier.

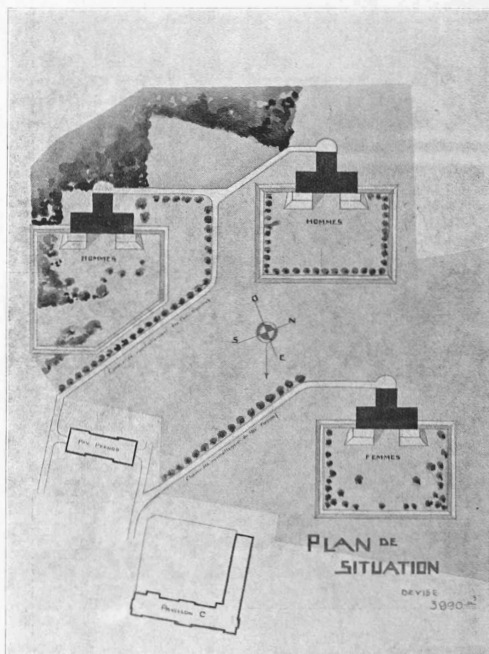
Aux termes du programme, chaque concurrent ne pouvant obtenir qu'une seule prime, le jury décide de procéder au classement d'un quatrième projet. Il choisit le N° 12, « Hospice », dont l'auteur est M. *Alfred Hodel*, architecte à Neuchâtel. Celui-ci ayant déjà obtenu un prix, un nouveau clas-



Façade au nord.



Façade au midi.



Echelle 1 : 2500.

11^e prix : projet « 3990 M³ », de M. *Ed. Boitel*, architecte à Colombier

¹ Voir *Bulletin technique* du 15 décembre 1928, page 296.

III. Documentation : fiches des sites stratégiques PPDE

Fiches des sites de Aclens – Vufflens-la-Ville, Eclépens et Penthalaz.

« Sites stratégiques », *Site officiel du Canton de Vaud*, <<https://www.vd.ch/themes/economie/developpement-economique/economic-regionale/poles-de-developpement/sites-strategiques>>, consulté le 27.12.2017.



3a1 Aclens Vufflens

Site d'activités avec forte orientation logistique liée au raccordement au rail

ACTEURS PRINCIPAUX

Instances concernées pour la coordination :

- Communes d'Aclens et de Vufflens-la-Ville
- ARGDV (et ARCAM)
- Canton
- SIVA
- SEVA

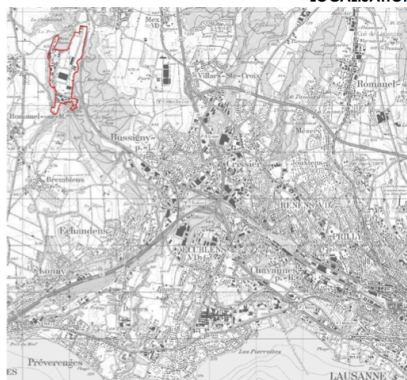
Exemples d'entreprises : Centrale de distribution Coop, Galliker Transport & Logistics, Volvo Trucks SA, Camion transport SA

ACCESSIBILITE

Desserte TP : gare CFF Vufflens-la-Ville (1 km)

Desserte TIM : jonctions autoroutières à 5 km (Crissier et Cossonay) avec traversée de localités, accès direct à la jonction de Cossonay dès 2019 (via la RC 177). Interdiction du trafic poids lourd à travers Vufflens-la-Ville.

LOCALISATION



CHIFFRES-CLES

ETAT ACTUEL

	(STATENT 2011)	1360
	(STATENT 2012)	1511
Emplois EPT	(STATENT 2013)	1501
	(STATENT 2014)	1417 (validation en cours)

	(STATENT 2011)	94
	(STATENT 2012)	107
Entreprises	(STATENT 2013)	113
	(STATENT 2014)	108 (validation en cours)

	(STATPOP 2010)	23
	(STATPOP 2011)	31
	(STATPOP 2012)	31
Habitants	(STATPOP 2013)	27
	(STATPOP 2014)	31
	(STATPOP 2015)	30

Superficie	(2016)	79 ha
dont ZIZA	Zone industrielle et/ou artisanale	Validation en cours

POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT

données en cours de définition

PERIMETRE



PROJET DE DEVELOPPEMENT

Contexte et enjeux : Le pôle logistique d'Aclens-Vufflens a pris son essor avec l'installation du centre logistique Coop en 2005. De 2009 à 2014, le développement du site était dans une phase d'attente dans la mesure où il dépendait de la réalisation de la route de raccordement à la jonction autoroutière de Cossonay (RC 177). Plusieurs projets attendent la réalisation de cette infrastructure (Denner, Camion Transports, etc.), représentant CHF 70 millions d'investissements. En 2012, un arrêt de la CDAP a permis de débouter les derniers recourants, ce qui a permis l'approbation définitive et

ARGDV



3b1 Venoge Parc

Site d'activités industrielles et tertiaires, notamment logistique rail-route, avec développement de logements, services publics et commerces

ACTEURS PRINCIPAUX

Instances concernées pour la coordination :

- Commune de Penthaz et de Cossonay
- ARGDV, ARCAM
- Canton
- Venoge Parc SA

Exemples d'entreprises :

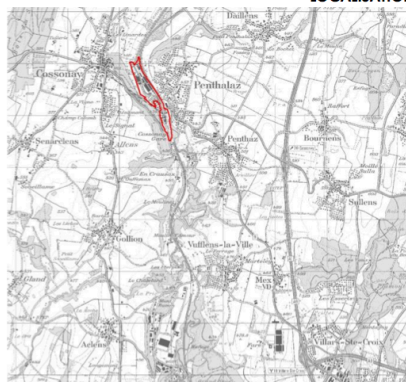
- Planzer AG (Logistique), propriétaire de Venoge Parc SA
- Amysa induction SA (Machines de traitement thermique)
- CIFER (Communauté d'intérêts pour la Formation des Électriciens de Réseau)
- ARMELEC Sarl (Fabrication de tableaux et armoires électriques)
- E-XHEAD technic Sarl (Fabrication de pièces mécaniques)

ACCESSIBILITE

Desserte TP : gare CFF de Cossonay-Penthaz sur place, raccordement rail marchandises sur le site, funiculaire (liaison avec Cossonay), CarPostal (liaison avec Echallens), Transport public intercommunal (liaison entre Penthaz, Penthaz, Dailens et Lussey-Villars)

Desserte TIM : jonction Cossonay à 3 km, avec traversée de localité (Lausanne et Yverdon à 15', Genève aéroport en 45')

LOCALISATION



CHIFFRES-CLES

ETAT ACTUEL

	(STATENT 2011)	453
	(STATENT 2012)	474
Emplois EPT	(STATENT 2013)	528
	(STATENT 2014)	712 (validation en cours)

	(STATENT 2011)	42
	(STATENT 2012)	44
	(STATENT 2013)	49
Entreprises	(STATENT 2014)	59 (validation en cours)

	(STATPOP 2010)	208
	(STATPOP 2011)	219
	(STATPOP 2012)	228
	(STATPOP 2013)	248
	(STATPOP 2014)	246
	(STATPOP 2015)	260

Superficie	(2016)	28 ha
dont ZIZA	Zone industrielle et/ou artisanale	Validation en cours

POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT

données en cours de définition

PERIMETRE



PROJET DE DEVELOPPEMENT

Contexte et enjeux : Le site stratégique fait l'objet d'un PPA subdivisé en 2 secteurs, Nord et Sud, avec des caractéristiques et objectifs propres (partie industrielle avec bâtiments et hangars au Nord, partie mixte)

Informations dépourvues de foi publique. Des renseignements complémentaires concernant la disponibilité des terrains et des locaux sont disponibles auprès des associations économiques régionales.

3b1 – Venoge Parc, 2017

1



7e1 Eclépens

Site d'activités industrielles et logistiques avec
possibilités de raccordement au rail

ACTEURS PRINCIPAUX

Instances concernées pour la coordination :

- Commune d'Eclépens
- Commune de Daillens
- ARCAM
- Canton

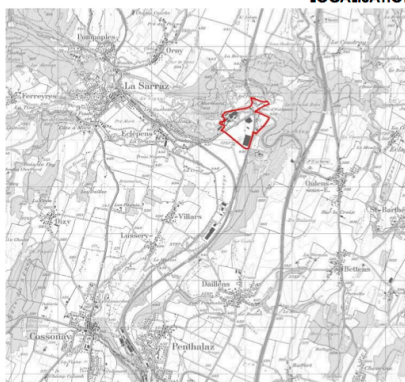
Exemples d'entreprises : Holcim SA, La Poste, Zurbuchen Frères SA, Stalder Extrusions SA, Walo SA, Auto-transports de la Vallée de Joux SA

ACCESSIBILITE

Desserte TP : gare CFF d'Eclépens et arrêt car Postal (vers Eclépens centre et La Sarraz) sur le site.

Desserte TIM : jonction La Sarraz à 2 km, sans traversée de localité (autoroute A1 axe Lausanne - Yverdon)

LOCALISATION



CHIFFRES-CLES

ETAT ACTUEL

	(STATENT 2011)	449
	(STATENT 2012)	447
Emplois EPT	(STATENT 2013)	476
	(STATENT 2014)	595 (validation en cours)

	(STATENT 2011)	12
	(STATENT 2012)	12
Entreprises	(STATENT 2013)	13
	(STATENT 2014)	14 (validation en cours)

	(STATPOP 2010)	79
	(STATPOP 2011)	79
Habitants	(STATPOP 2012)	82
	(STATPOP 2013)	86
	(STATPOP 2014)	84
	(STATPOP 2015)	80

Superficie	(2014)	59 ha
dont ZIZA	Zone industrielle et/ou artisanale	Validation en cours

POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT

données en cours de définition

PERIMETRE



PROJET DE DEVELOPPEMENT

Contexte et enjeux : En 2002, le site d'Eclépens a fait l'objet d'une première réflexion territoriale générale (étude d'aménagement général et de mise en œuvre). Ensuite, plusieurs études ont été réalisées entre 2003 et 2004 pour évaluer la faisabilité de l'implantation du projet de centre de tri postal (REMA) dans le secteur des Porterettes. Ces études ont débouché sur l'élaboration du Plan directeur localisé "Le Marais" et la modification du plan des zones (extension de la zone industrielle "Le Marais"), documents qui ont été approuvés respectivement en 2004 et 2005. Le centre de tri postal REMA a finalement ouvert ses portes en 2008.

Depuis 2011, le site d'Eclépens fait l'objet d'une nouvelle réflexion stratégique visant à prendre en compte des enjeux nouveaux (renforcement de l'OPAM, abrogation du PEC n°121 "Canal d'Entreroches") et de valoriser le potentiel des

IV. Documentation : route cantonale RC177

Extraits de Canton de Vaud, DIRH, DECS *et al.*, « Route cantonale 177 », 25.03.2014.



Route cantonale 177

Assurer la logistique vaudoise en renforçant la complémentarité rail-route
Revitaliser la Venoge et préserver l'environnement
Protéger l'ouest lausannois de trafic et d'émissions supplémentaires

DIRH – DECS – DTE

25 mars 2014

Un projet pour le développement économique et la revitalisation de la Venoge

3 objectifs

1. Economie

- Connecter et desservir le principal pôle rail-route du canton pour favoriser l'utilisation du rail pour le transport de marchandises
- Garantir le maintien des emplois vaudois existant
- Favoriser la création et l'implantation d'emplois nouveaux

2. Mobilité

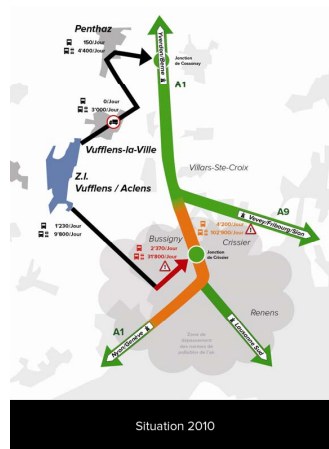
- Faciliter l'accès à l'autoroute
- Préserver l'ouest lausannois d'émissions supplémentaires
- Soulager le goulet d'étranglement autoroutier de Crissier

3. Environnement

- Protéger et revitaliser la Venoge et sa vallée
- Intégrer le projet dans le paysage

Le site de Vufflens-la-Ville/Aclens souffre d'un manque d'accessibilité

- La fonction logistique du pôle a pour conséquence une concentration de trafic lourd
- Avec les développements prévus, le trafic lourd augmentera de 1600 / jour à l'horizon 2020
- Diriger ce trafic uniquement par la RC 151 vers la jonction de Crissier ou la future jonction d'Ecublens a une double conséquence:
 - Surcharger le goulet de Crissier, aujourd'hui déjà nettement surchargé
 - Alourdir encore les émissions polluantes dans un secteur déjà en dépassement des normes OPAir



Stratégie pour désengorger l'ouest de l'agglomération et le goulet autoroutier de Crissier

- Deux projets majeurs sont en cours sur le réseau national entre Ecublens et Villars-St-Croix:
 - Création d'une nouvelle jonction autoroutière à Ecublens pour délester celle de Crissier
 - Assainissement du goulet d'étranglement
- L'autoroute, en particulier dans ce secteur, doit contribuer à plusieurs objectifs:
 - Diminuer l'usage du réseau principal d'agglomération pour les déplacements motorisés
 - Absorber la croissance de trafic consécutive au développement urbain planifié
 - Permettre une circulation fluide entre tous les points du réseau national
- Par conséquent, il faut préserver le réseau d'agglomération de l'ouest lausannois et le goulet de Crissier de trafic supplémentaire, en particulier de trafic lourd

Connexion nord vers la jonction de Cossonay: nouvelle route cantonale 177

- La nouvelle route cantonale 177 connecte le pôle de développement à la jonction de Cossonay de l'autoroute A1
- Le trafic lourd à destination du nord et de l'est peut éviter le goulet de Crissier et l'ouest lausannois
- L'ouest lausannois est préservé de pollution et de trafic supplémentaires
- Le nombre de kilomètres est raccourci de 8 km ce qui signifie une importante réduction des émissions polluantes

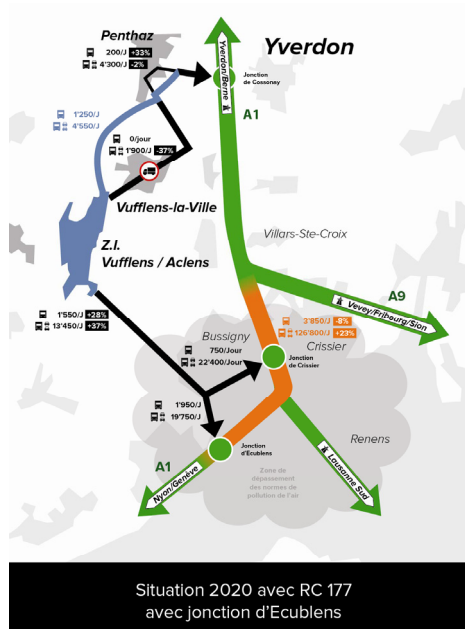
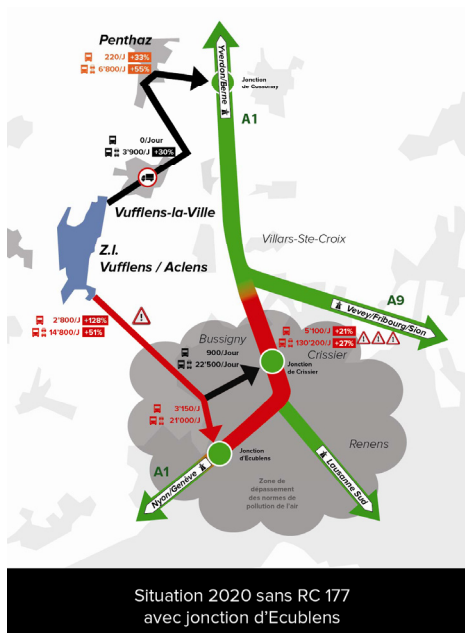
DIRH, DECS, DTE

25 mars 2014

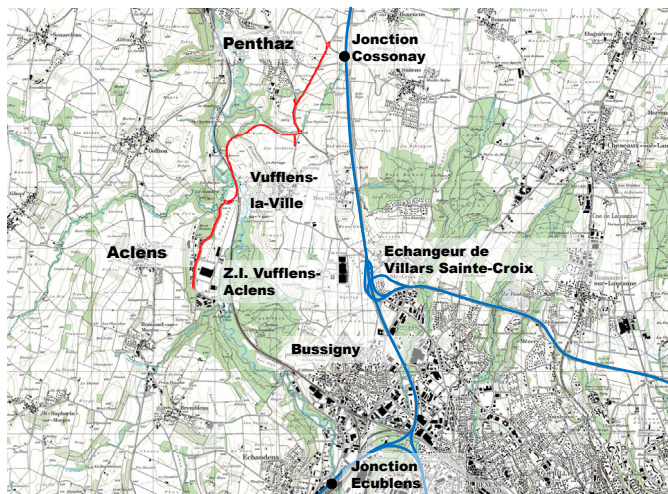
12



10



Tracé



Protection et revitalisation environnementales

- Environnement et paysage: 32 mesures
- Réalisation de projets complémentaires au PAC Venoge: 5 mesures
- Protection contre le bruit: 3 mesures
- Protection des eaux: 4 mesures

Conclusion: la RC 177 pour le développement durable du pôle rail-route du Vufflens-la-Ville / Aclens

Le Conseil d'Etat souhaite saisir une triple opportunité:

- **Développer l'emploi sur ce site logistique sous l'égide de la complémentarité rail-route**
- **Poursuivre la revitalisation de la Venoge et pérenniser le PAC actuel**
- **Eviter une dégradation de la qualité de l'air et des conditions de trafic dans l'ouest lausannois**

