# L'IMMÉDIATE BRUTALITÉ

## *vers un agencement congloméré de*

# MOUDON

# *Préparation à la thèse de master*
# *David Bard*

## *professeur*
## *Frédéric Frank*

***expert***
***Florinel Radu***

**semestre d'automne**
**2018-2019**

# *PARCOURS*

## *Profil Search I & II*

**2017 - 2018**

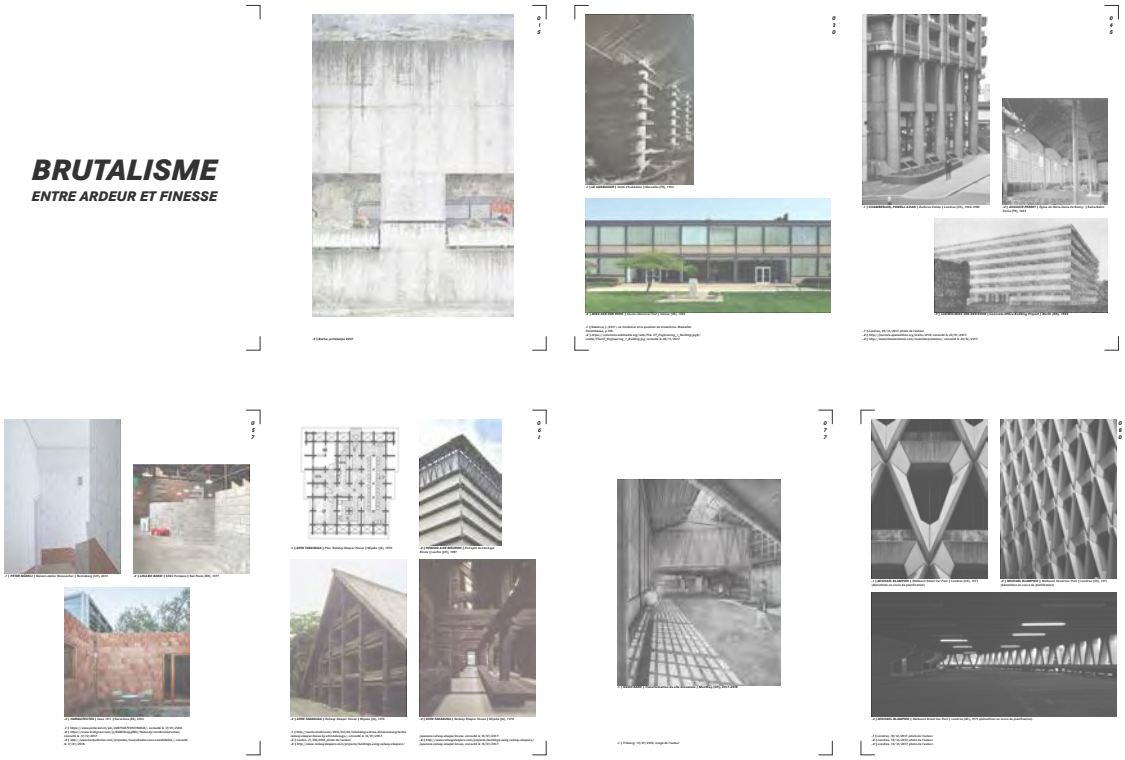
**La préparation à la thèse de master représente beaucoup quant à la mise en *abyme* des thématiques développées lors des deux derniers Profil Search. Revenons donc brièvement sur ce parcours théorique.**

**L'architecture brutaliste fut présente dès les *prémices* de ce débat. Le questionnement de la première recherche fut consacrée à la *compréhension* de son développement, révélant ainsi deux protagonistes majeurs, *Alison et Peter Smithson*. Leur participation active dès le commencement, de ladite architecture brutaliste, fut grande sur la scène architecturale britannique, et ce, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'analyse de son développement avait amené à une *critique* et un positionnement dans le but de répondre aux préjugés dont elle était *et* est encore trop souvent le sujet. Ceci pouvant également être observé au sein même de la profession d'architecte. Souvent *réduite*, catégorisée ou ridiculisée, il avait été ainsi démontré que sa richesse *cachée* ne demandait qu'à être révélée.**

**Ensuite, dans la seconde édition théorique, le *Brutalisme* fut appréhendé de manière plus intrinsèque. Plusieurs thèmes majeurs furent traités, qui, au premier abord ne semblaient *entretenir* que très peu de liens avec ce dernier. Se basant sur l'origine de l'*éthique* brutaliste initiée par le jeune couple anglo-saxon, cette recherche avait permis de mettre en relation les arts, l'industrie, la patine, l'immédiateté, la vérité constructive, la *pauvreté* et la richesse.**

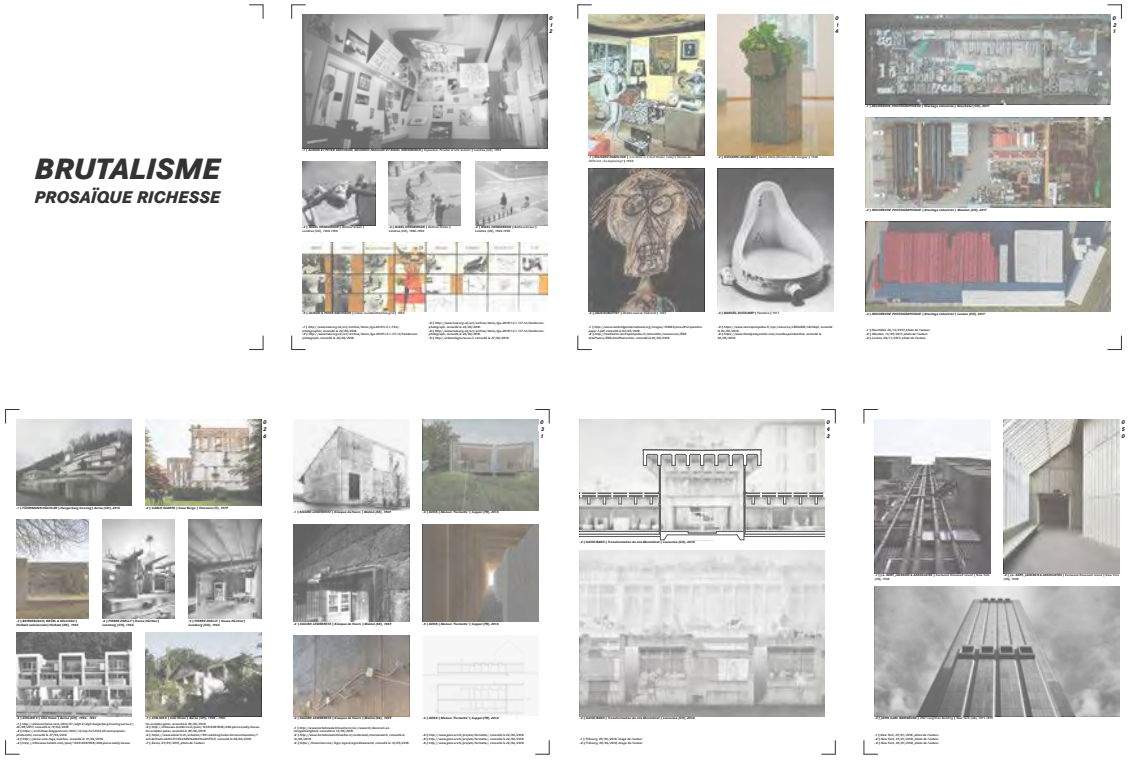
**La conclusion à la suite de ces deux approfondissements fut formée par la forte *appropriation* de cette attitude brutaliste, tout en la reformulant de manière personnelle. Ceci se poursuivant à présent avec la préparation à la thèse de master. La volonté ainsi que la *fascination* à l'égard de cette attitude architecturale sont d'autant plus intenses aujourd'hui, en concrétisant et contextualisant l'ensemble de ces réflexions à un site.**

## BRUTALISME
### ENTRE ARDEUR ET FINESSE



**.1 | DAVID BARD | *Profil Search I* | 2017-2018**

## BRUTALISME
### PROSAÏQUE RICHESSE



**.2 | DAVID BARD | *Profil Search II* | 2018**

***.1 | Joint Master Fribourg, Profil Search I, 2017-2018.***
***.2 | Joint Master Fribourg, Profil Search II, 2018.***

# *ÉNONCÉ*

## *Moudon*

**2018 - 2019**

***'La ville brutaliste par excellence'*** [1]

***'Moudon, ville qui n'attire pas mais qui retiens'*** [2]

***'« Rire moqueur». Pourquoi Moudon? Il n'y a rien! C'est un endroit qui ne fait vraiment pas rêver'*** [3]

***'Cette ville que l'on aime détester'*** [4]

**Le choix du site pour cette préparation à la thèse de master s'est porté sur la ville de Moudon. Cette ville dont l'image actuelle est pâlie par sa réputation de ville grise, ses nombreuses fuites d'entreprises, ses *abandons* d'écoles ou ses agressions à la gare poussant même à la fermeture du guichet. Ce sont autant d'éléments *perturbateurs* qui renforcent le sentiment repoussant de cette petite ville de 6'000 habitants. Il est *rare* de s'y arrêter. La route de Berne, grand axe reliant les hauts de Lausanne à Morat, n'est autre qu'un *raccourci* des plus rudes pour les activités liées à la ville. Les automobilistes ne font que y passer, ils roulent de grande ville à grande ville. Il n'y a pas de grands évènements à la hauteur d'un détour. Détour en effet, car l'arrivée au centre de Moudon se fait par ses *extrémités*. Passant dans des espaces où leur caractère, leur structure, ne sont *décelables* à cause de la confusion bâtie induite par la ville diffuse. Il faut également relever la difficulté de ses accès, réalisés dans un *enchevêtrement* d'aménagements *mégalopolitains* et d'accidents. La servitude des transports publics n'avantage également pas la réputation de Moudon. *Rares* sont les bus locaux, qui, tout comme les trains prônent les liens directs vers la cité lémanique de Lausanne. Beaucoup y dorment et partent travailler *ailleurs*. Malgré les grandes qualités que sa ville médiévale pourrait offrir, du fait qu'elle soit magnifiquement *intacte* du cours de son histoire, elle reste invisible, se retrouvant à l'arrière, *cachée*. Outre sa réputation et ses difficultés d'obtenir un statut clair et affirmé, Moudon semble, tout comme les différentes statistiques le démontrent; *stagnante*.**

**Cette image *[Fig1]*, certes dramatisée et accentuée, illustre à mon sens *parfaitement* la situation représentant Moudon comme une ville *brutalisée*. Traversée par le chemin de fer ou la route de bitume, cette vision par l'automobile est celle de la *majorité*. D'une *banalité* des plus austères, le voyageur découvre les *ruines* industrielles, abandonnées à leur sort, évoquant encore le terrible bouleversement que provoque un tel *arrêt*. La clarté de la compréhension de la ville est mise à mal par la vision que donnent ses espaces *délaissés*, ses terres indéfinies dans leur *globalité*. La gare et sa place, constituées presque uniquement de *stationnements*, provoquent des situations où la *dangerosité* du trafic présent menace constamment le passant. Immédiate, l'atmosphère de Moudon transpose d'une manière très directe les éléments *phénoménologiques* formant les souvenirs d'un tel passage. Sans émotions, sans évènements particuliers, il est possible de soulever l'*ordinarité* qu'évoque une telle cité. L'ordinaire représente ce lieu où le plus grand nombre ne prête aucunement attention à ce qu'ils *perçoivent*. Ces éléments visuels, cognitifs ou structurels appuient l'indifférence que subit cette ville. Ce lieu qui, par *opposé*, n'attire pas, est à la fois médiéval et *industriel*, plat et *topographique*, riche et *pauvre*, dense et *diffuse*. Ses qualités ne demandent qu'à être *relevées* et ainsi à être magnifiées car *insoupçonnées*. Il ne reste donc *plus* qu'à se l'approprier...**

**Partant de ce premier état des lieux, cette préparation à la thèse de master tentera d'appréhender *l'ensemble* des éléments formant ce contexte si particulier, et ce, à différentes échelles. Ces analyses tenteront également de tirer des parallèles quant aux recherches sur l'*attitude* brutaliste. Il est ainsi proposé de commencer par la grande échelle de la vallée de la Broye, de préciser ensuite la ville de Moudon puis de terminer par le site en question. Afin de souligner la *forte* volonté d'aboutir à une certaine *cohérence* et à une *continuité* réflective, ce travail proposera de s'appuyer sur différents travaux *personnels* réalisés conjointement à cette recherche.**

***0***
***0***
***6***

**[1] | Frank, Frédéric. À l'occasion de la critique final du Profil Search II, 12 juin 2018.**
**[2] | TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch/medias/64925 (consulté le 19 octobre 2018).**
**[3] | S.N., Frédéric. À l'occasion d'un entretien avec deux jeunes filles à la gare de Moudon, 4 janvier 2019.**
**[4] | Amaudruz, Yannis, « Helvetia Historica », p.1.**

***.1*** **|** ***CLAUDE ZURCHER*** **|** *Moudon* **|** 2000

***.1*** **|** ***https://www.notrehistoire.ch, consulté le 16/10/2018.***

# *SOMMAIRE*

*infrastructure*

2018-2019


**1 | VALLÉE DE LA BROYE**

p. 10 - 47

*.1 origine et formation*
*2. topographie et réseaux*
*.3 développements industriels et bigness*
*.4 zone calme et as found*

♦

**2 | VILLE DE MOUDON**

p. 48 - 107

*.1 histoire et importance*
*.2 développement et immédiateté*
*.3 infrastructure et Janus*

♦

**3 | IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN**

p. 108 - 175

***Gare***

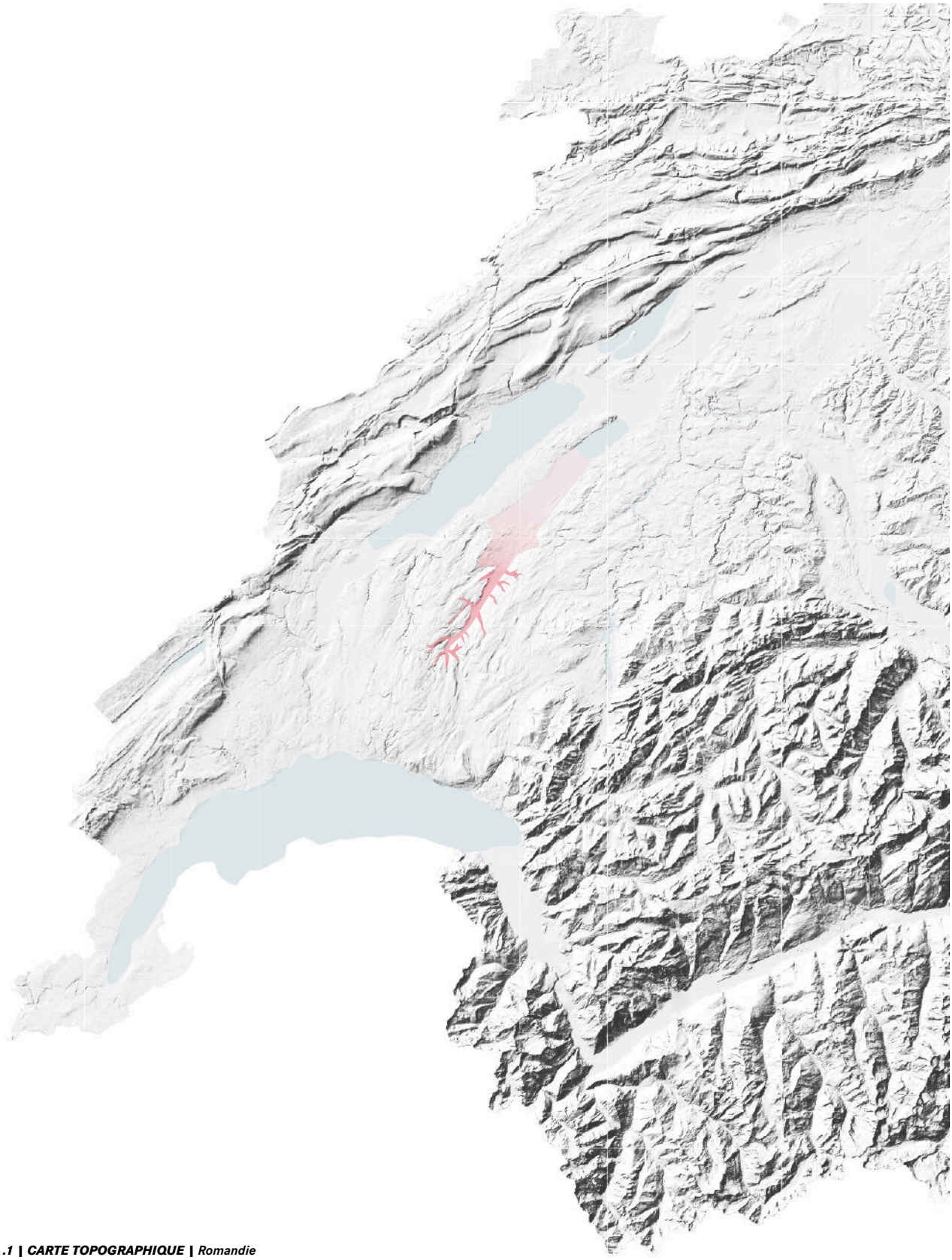
*.1 relevé et déclin*
*.2 édifice et modèle*
*.3 vide et marquages*

***Silo***

*.4 relevé et matérialité*
*.5 édifices et développement*
*.6 paysage et verticalité*

***Fonderie***

*.7 relevé et structure*
*.8 édifice et permanence*
*.9 ruine et déchéance*
*.10 zone industrielle et brutalité*



***.1 | CARTE TOPOGRAPHIQUE** | Romandie*

***.1** | https://map.geo.admin.ch, modifié par l'auteur, consulté le 08/11/2018.*

♦

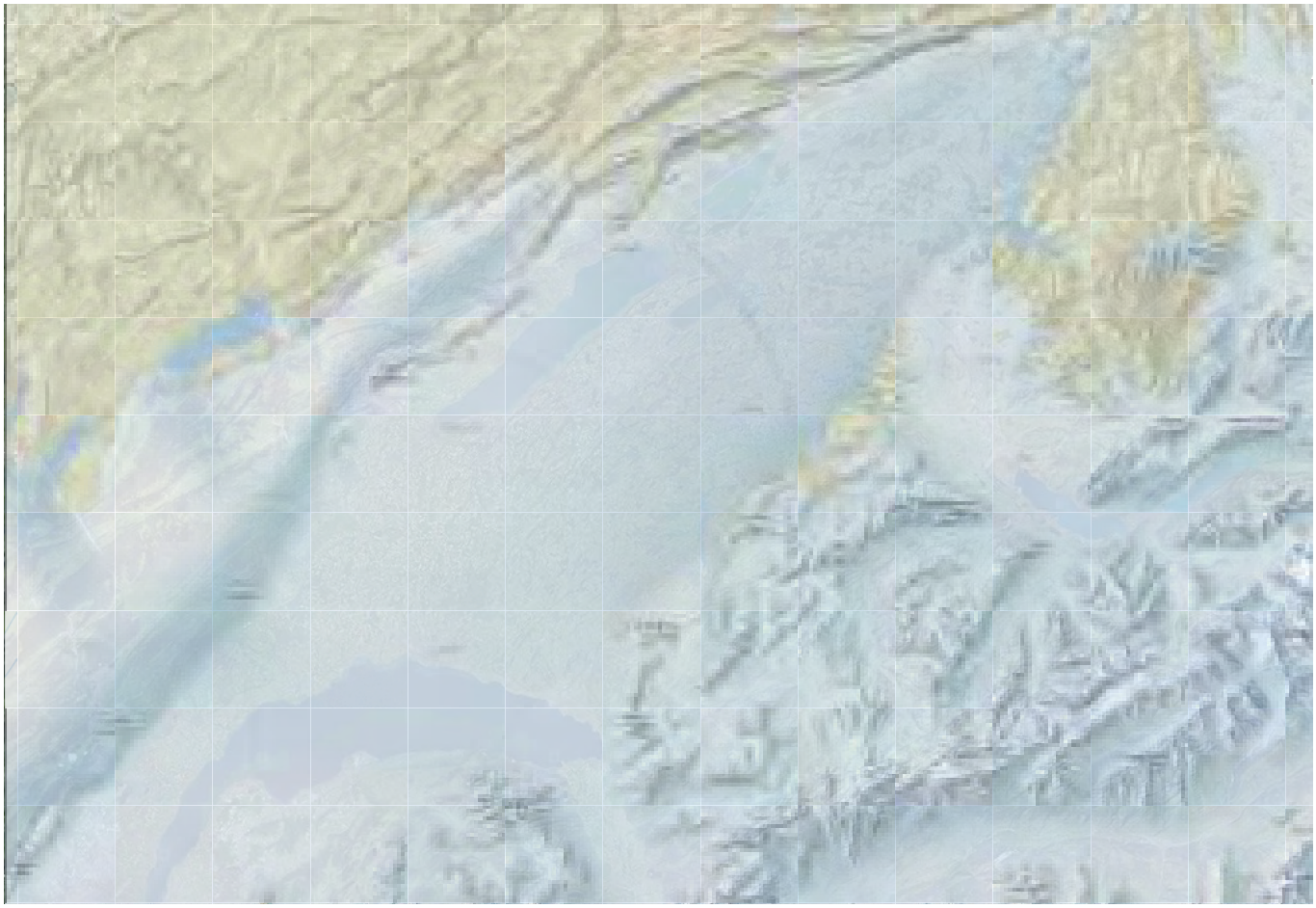
I

# VALLÉE DE LA BROYE

**p. 10 - 47**

*.1 origine et formation*
*2. topographie et réseaux*
*.3 développements industriels et bigness*
*.4 zone calme et as found*

♦



*.1* | ***CARTE GLACIAIRE*** | *Romandie* | **La plus grande extension des glaciers en Suisse, il y a 24'000 ans**

*.2* | ***CARTE GÉOLOGIQUE*** | *Romandie* | **Fondations rocheuses**

***.1 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 08/11/2018.***
***.2 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***

# 1.1 | ORIGINE ET FORMATION

**érodée**
***il y a 65 millions d'années***

Afin de ***s'approprier*** au mieux les différentes ***caractéristiques*** de ce lieu qu'est la vallée de la Broye, commençons par la ***compréhension*** de son origine intrinsèque, c'est-à-dire, la création de ce ***creux***.

La vallée de la Broye est marquée par son ***vallonnement*** débutant au pied des premiers massifs préalpins, puis vers le ***Jorat*** et se terminant dans la ***plaine*** de Payerne-Avenches jusqu'au lac de Morat. Ce territoire fortement ***impacté*** par sa topographie forme son tracé sinueux au-delà des frontières étatiques, se partageant ainsi les cantons de Vaud et de Fribourg.

L'histoire de sa formation remonte à l'ère ***Tertiaire***, époque située entre -65 millions et -1.8 millions d'années. Les plissements des Alpes formèrent les premiers reliefs, réduisant la ***Téthys du Secondaire***, espace marin dont la disparition est à l'origine de la chaîne alpine, à un simple ***bras*** de mer occupant le plateau de la Romandie. C'est à l'intérieur de cet excédent que commencèrent à s'accumuler les ***débris*** des différentes érosions[1].

Par la suite, c'est à la fin de cette même ère Tertiaire que les Alpes et le Plateau se ***surélevèrent*** fortement, créant ainsi les premières grandes vallées. À ce moment précis, la dépression lémanique est tout bonnement ***inexistante***[1].

Puis, durant l'ère ***Quaternaire***, époque située entre -1.8 millions d'années et nos jours, une série de refroidissements climatiques permit au glacier du Rhône de ***pénétrer*** à maintes reprises le plateau. Il ***s'emboucha*** par le col d'Attalens jusqu'à atteindre la confluence Aar-Rhin au Nord de la Suisse *[Fig1]*. C'est ce qui caractérisera la topographie glaciaire actuelle du ***Jorat***. C'est également à cette période qu'il surcreuse les anciennes vallées de la Broye moyenne ainsi que de la Basse-Broye[1]. Cela aura pour effet de composer la vallée de la Broye d'une majorité rocheuse constituée de ***molasse marine***. Cette pierre est plus précisément nommée molasse ***burdigalienne***. Sa coloration verte est, par ailleurs, semblable à celle de Fribourg ou de Berne *[Fig2]*. Il est même possible d'observer à certains endroits du ***grès coquillier***[1]. C'est à l'aide de son hydrographie que la vallée se creusa ensuite au fil des millénaires. En effet, suite aux dernières fontes des glaciers, il y a cela plus de 14'000 ans, les torrents ***déferlants*** sur la roche creusèrent, ***façonnèrent*** et érodèrent les profonds et ***abrupts*** vallons que nous connaissons aujourd'hui.

Le fleuve de la Broye, cours d'eau sur lequel nous reviendrons plus tard, est celui qui continue encore de nos jours à couler le long des ***larges*** pentes de la vallée. Les ***embouchures*** des affluents, formant une série de couloirs topographiques ***escarpés*** se situent de part et d'autres du vallon. Ils furent des lieux d'implantation privilégiés pour les différents ***embryons*** urbains.

Quant à la définition de la situation telle qu'elle est perceptible ***aujourd'hui***, nous pouvons noter que le fond de la vallée possède une altitude ***oscillant*** entre 450 et 550 mètres au-dessus de la mer. La vallée de la Broye débutant vers Bressonnaz, au-dessus de Moudon, possède une largeur augmentant légèrement jusqu'à Granges-près-Marand où elle mesure ***1 km***, puis vers Payerne, elle atteint ***4 km*** avant de s'évaser davantage sur la plaine des deux lacs. Les versants de cette dernière sont structurés par des pentes ***raides***, ***partiellement*** arborisées, pouvant atteindre 150 à 200 mètres de hauteur. C'est au-dessus de leur sommet que se situent la plupart des ***villages***. Ils sont, quant à eux, implantés à une altitude fluctuant entre ***700*** et ***800*** mètres d'altitude.

Nous pouvons partager la lecture du territoire qu'affirmait le couple d'architectes britanniques Alison et Peter Smithson: ***'Ainsi, les anciennes couches de terrain en dehors de ces endroits naturellement avantagés topographiquement ont probablement agi comme des territoires frontières - même comme no-mans-land'*** [2].

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.20.

[2] | Smithson, Alison et Peter. *The space between.* Köln: der Buchandlung Walther König, p.155.

***.1*** **|** ***CARTE DU BAILLAGE DE MOUDON*** **|** *Ingénieur Jean-Adam Riediguer* **|** 1725

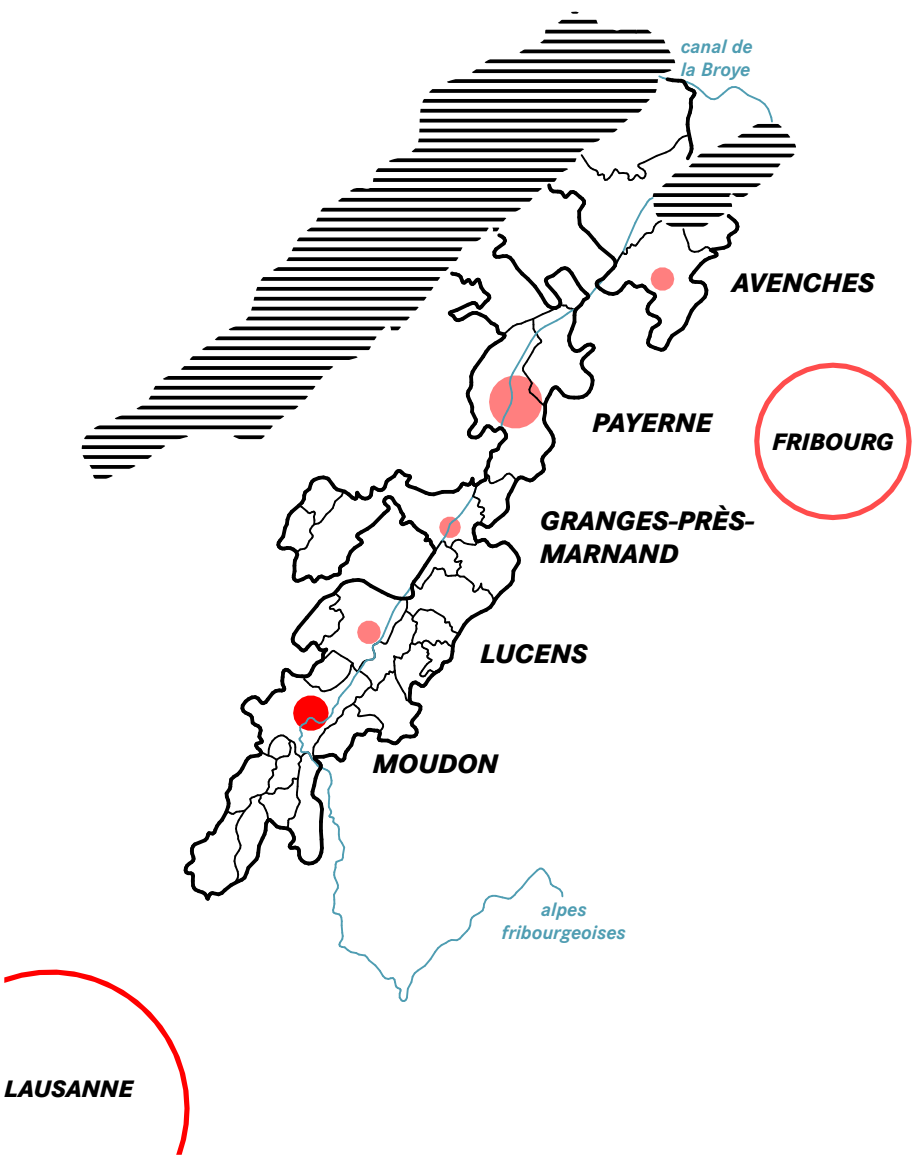
***.1*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***Le district de la Broye-Vully.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.13.**

# *1.2 | TOPOGRAPHIE ET RÉSEAUX*

## *le long*

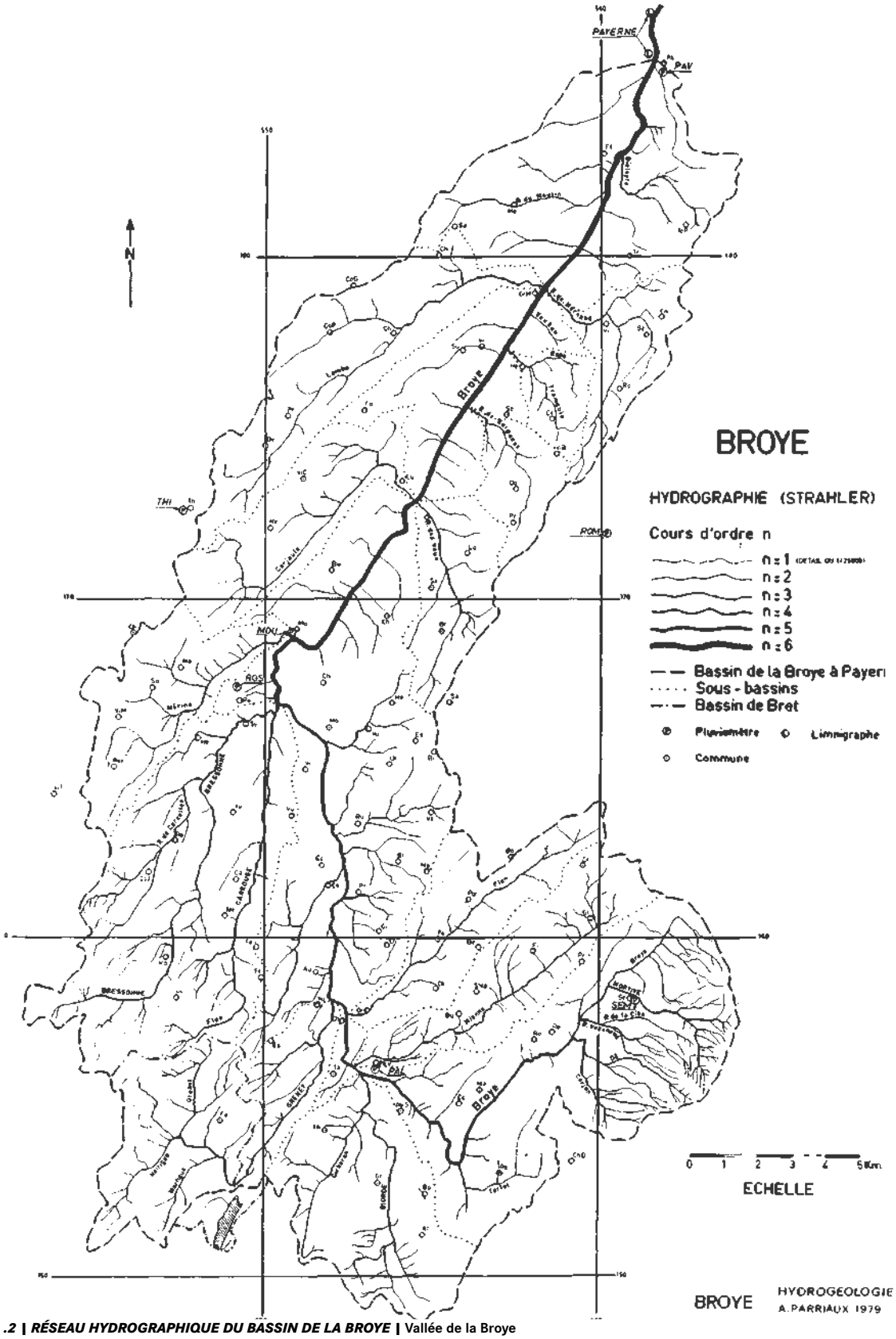
**2018-2019**

**Suite à la compréhension de l'*origine* et de la *formation* de la vallée de la Broye, il est soumis l'analyse des différents réseaux mis en place par l'homme mais également par la nature, et ce, en relation à cette topographie si *marquée* qui caractérise ce vallon. Comme le montre *magnifiquement* cette carte du baillage de Moudon de *1725* *[Fig1]*, dessinée par l'ingénieur Jean-Dam Riediguer, la plaine et ses vallées latérales sont intimement liées par ses *pentes* paysagères et son système *fluvial*. À noter que cette représentation oriente le Nord *vers le bas* afin de mentionner, en haut, les territoires les plus élevés en altitude. Cette disposition crée, *métaphoriquement*, un arbre dont le tronc structurant est la Broye en lien aux affluents qui constituent ses branches souvent disposées de manière *symétrique*. Se basant sur la *linéarité* qu'induit le cours de la Broye, les différents axes de mobilité s'y agrégèrent tout en trouvant leur interdépendance, amenant différentes situations d'entre-deux. L'intérêt pour ces *infrastructures* est influencé par les impacts considérables qu'ils eurent sur le développement des villes et des villages présents dans cette plaine.**



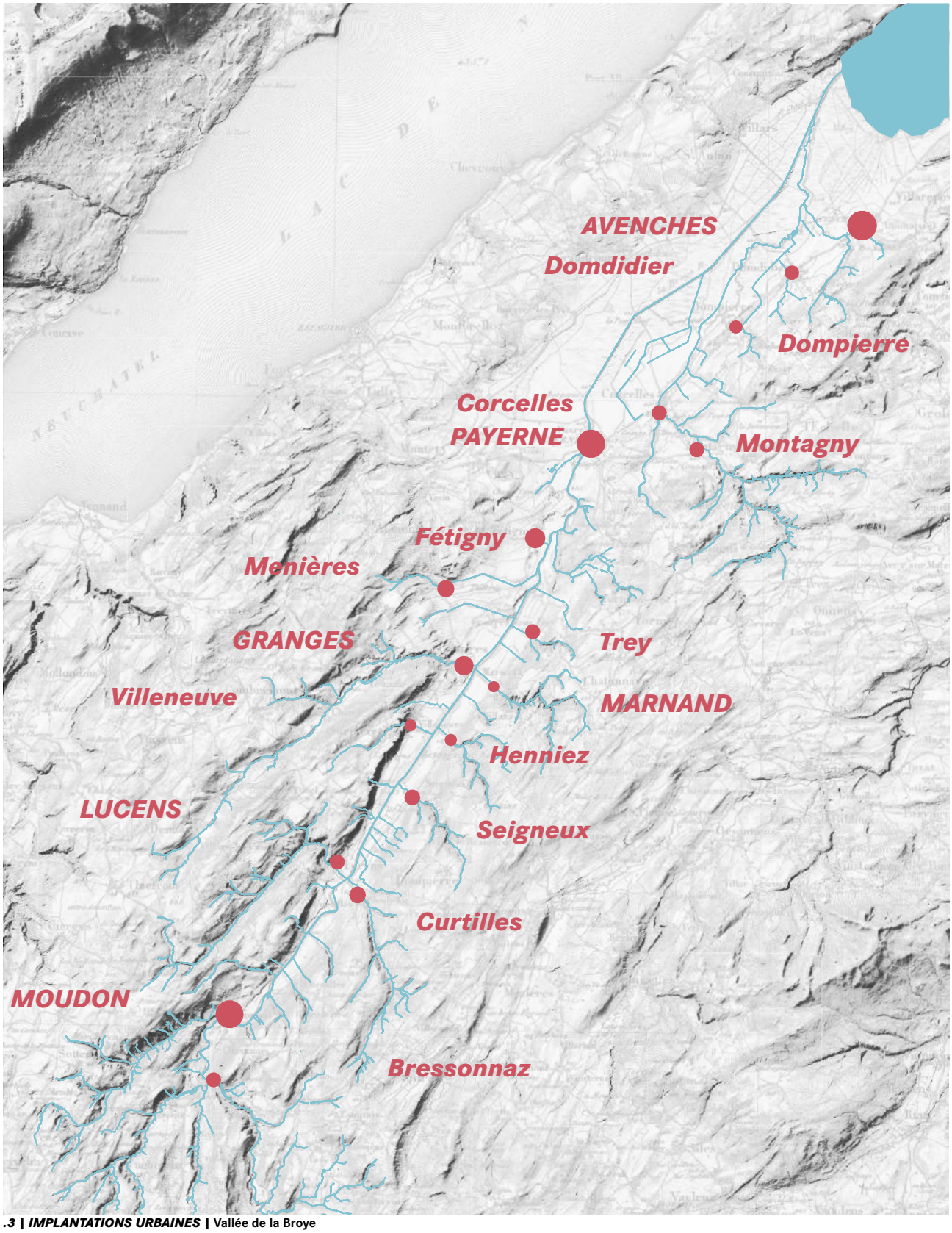

***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | le cours d'eau de la Broye***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***




***.2*** **|** ***RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DU BASSIN DE LA BROYE*** **|** **Vallée de la Broye**

***.2*** **| Parriaux, Aurèle, « Contribution à l'étude des ressources en eau du bassin de la Broye », *École polytechnique fédérale de Lausanne*, p.12.**

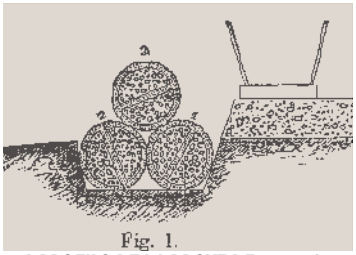



**.3 | *IMPLANTATIONS URBAINES* |** Vallée de la Broye

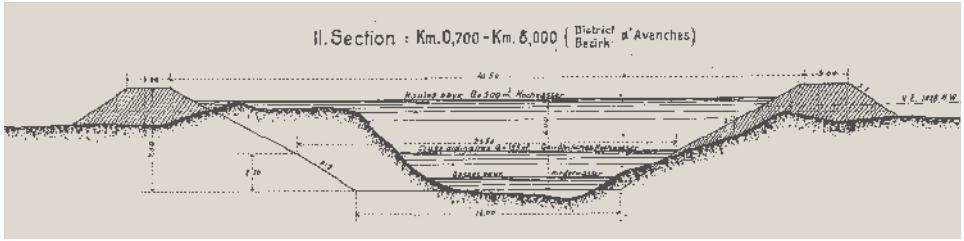
***.3** | implantations urbaines, 01/11/2018, schéma de l'auteur.*

***.4*** **|** ***LA BROYE*** **|** ***inondation*** **| Moudon, 1888**

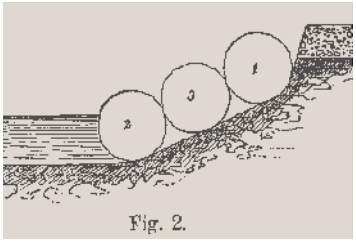
***.5*** **|** ***LA BROYE*** **|** ***calme après-midi*** **| Moudon, 1890**




***.6*** **|** ***PROFILS DE LA BROYE*** **|** ***Travaux de correction*** **| à partir de 1891**




***.7*** **|** ***PROFILS DE LA BROYE*** **|** ***Travaux de correction*** **| à partir de 1801**



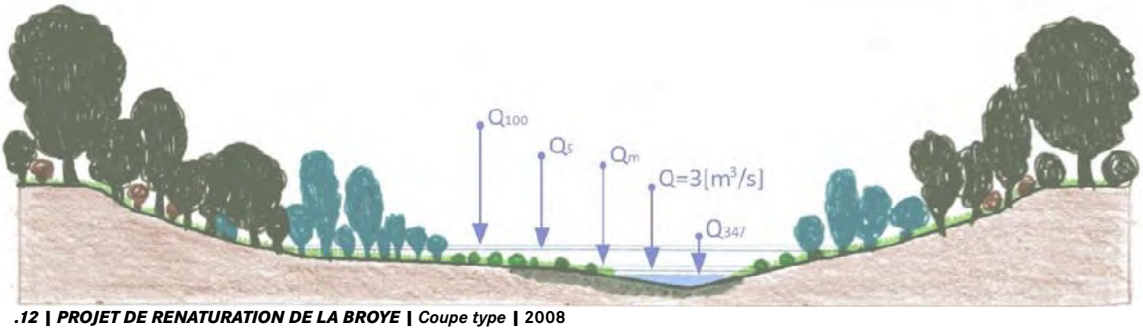

***.8*** **|** ***PROFILS DE LA BROYE*** **|** ***Travaux de correction*** **| à partir de 1891**

***.4*** **|** ***Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.***
***.5*** **|** ***Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.***
***.6*** **| Vischer, Daniel L.** ***Histoire de la protection contre les crues en Suisse.*** **Berne, p.133.**
***.7*** **| Vischer, Daniel L.** ***Histoire de la protection contre les crues en Suisse.*** **Berne, p.133.**
***.8*** **| Vischer, Daniel L.** ***Histoire de la protection contre les crues en Suisse.*** **Berne, p.133.**

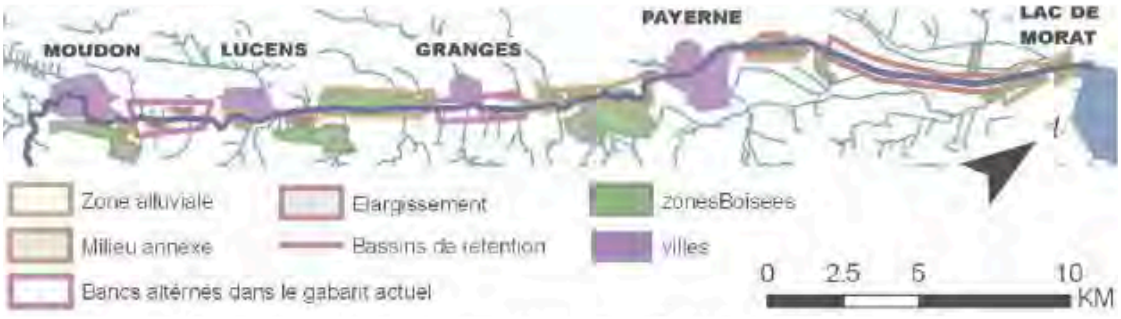
***.9*** **|** ***COURS DE LA BROYE*** **|** ***État actuel*** **| Lucens, 2018**

***.10*** **|** ***ÉROSIONS DES BERGES*** **|** ***État*** **| 2008**

***.11*** **|** ***EMBOUCHURE D'UN AFFLUENT*** **|** ***État*** **| 2008**




***.12*** **|** ***PROJET DE RENATURATION DE LA BROYE*** **|** ***Coupe type*** **| 2008**




***.13*** **|** ***PROJET DE RENATURATION DE LA BROYE*** **|** ***Plan des interventions*** **| 2008**

***.9*** **|** ***Lucens, 10/11/2018, photo de l'auteur.***
***.10*** **| Ghilardi, Tamara.** ***Renaturation de la Broye.*** **EPFL, p.3.**
***.11*** **| Ghilardi, Tamara.** ***Renaturation de la Broye.*** **EPFL, p.3.**
***.12*** **| Ghilardi, Tamara.** ***Renaturation de la Broye.*** **EPFL, p.6.**
***.13*** **| Ghilardi, Tamara.** ***Renaturation de la Broye.*** **EPFL, p.8.**

# 1.2 | LA BROYE

## terreur fluviale

### *18e siècle à nos jours*

La ***Broye*** *[Fig1]* est la rivière s'écoulant au long de la topographique escarpée de la vallée qui tient son nom, ***partageant*** notamment les territoires du canton de Vaud et de Fribourg. Elle participe, comme l'un des très nombreux fleuves, à l'alimentation du grand bassin de l'Aar, puis du Rhin, de la Mer du Nord et enfin de l'Océan Atlantique. Longue de ***79*** km, elle prend sa source dans les alpes ***fribourgeoises***, non loin de la localité de Semsales.

La ***densité*** plus forte de la pierre de molasse subalpine présente dans la région du ***Jorat***, au sud de la vallée, la dévia de son parcours le plus ***direct*** devant la relier en toute logique au lac Léman. Elle s'appropria donc ce vide géologique laissé libre par les ***fontes*** glacières. Elle fait son entrée dans la vallée de la Broye-Moyenne au niveau de ***Bressonnaz***, au-dessus de Moudon, à une altitude de ***510*** mètres, elle parcourt ensuite la plaine avant de rejoindre le lac de Morat à une altitude de ***430*** mètres.

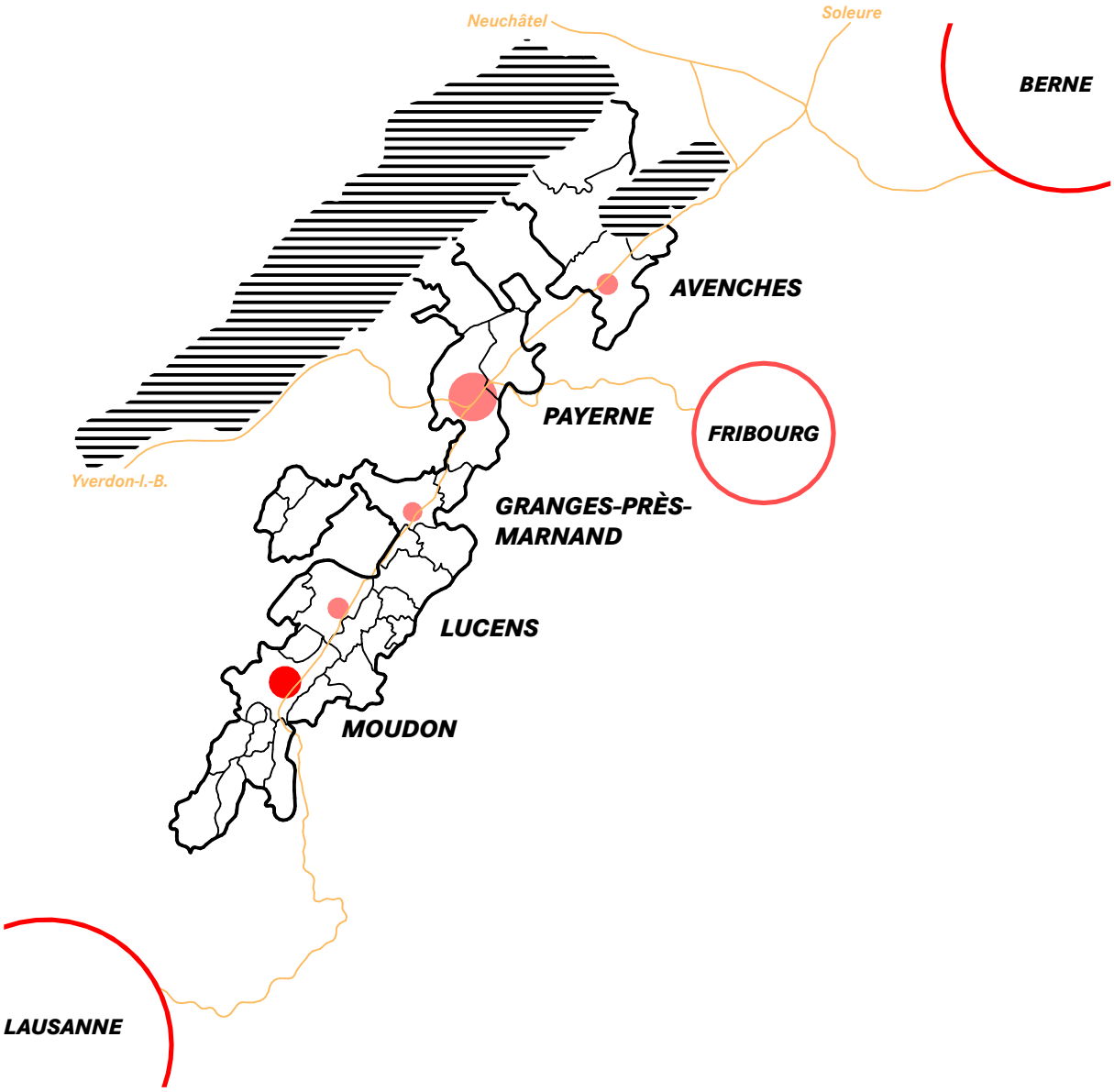
Elle est l'épine dorsale d'une ***structure*** *[Fig2]* fluviale dans laquelle de multiples affluents la rejoignent. Ces mêmes noeuds ***stratégiques***, pouvant profiter d'un cours d'eau ainsi que d'une position ***sécurisée*** à l'encontre de la terrible fureur dont la Broye pouvait être l'actrice, furent des emplacements particulièrement privilégiés pour la création des différents noyaux urbains *[Fig3]*.

La Broye sortie à ***maintes*** reprises de son lit, elle créa ainsi d'innombrables ***inondations*** mettant en péril l'assurance d'une longue et paisible ***quiétude*** à ses habitants proches. En effet, son ***élévation*** au-dessus de la plaine, ses dimensions ***étroites***, son tracé extrêmement ***sinueux*** et presque ***dépourvu*** de pente rendent l'écoulement des fortes crues impossibles à contenir. Nous pouvons en dénombrer entre le 16ème siècle et nos jours plus d'une ***douzaine*** qui eurent la force d'emporter des passerelles, des ponts de bois, et ***même*** en 1852, le pont de pierre massif reliant Lucens à Curtilles[1]. Leurs ***répétitions*** étaient telles qu'elles ne laissaient pas même le temps à la population d'oublier la ***fureur*** de la précédente crue, qu'une nouvelle arrivait *[Fig3]*.

Il est ***difficile*** de retrouver l'exactitude des premières tentatives ambitionnant la ***maîtrise*** de cette force fluviale. Cependant, des documents attestent le ***début***[2] de travaux d'assainissement dans le milieu du 18ème siècle *[Fig6, 7 et 8]*. Pourtant, c'est seulement au début du 19ème siècle que les autorités de Fribourg et de Vaud commencèrent à ***envisager*** une intervention sur ***l'ensemble*** du tracé fluvial. Des transformations seront réalisées dans le but d'appliquer des ***profils*** types aux berges ou de ***raccourcir*** le cours du fleuve. Toutefois, une nouvelle montée des eaux en 1876 démontra que ces efforts étaient, jusqu'alors, ***insuffisants***. Aux complexités de ces forces dantesques que l'eau impose à l'homme s'ajoute le travail en aval de la ***régulation*** du niveau des lacs de Bienne, Neuchâtel et Morat qui fut ***primordiale*** dans ***l'abaissement*** du niveau du cours de la Broye, créant ainsi la possibilité de nouvelles transformations par drainage. Ce n'est qu'à la suite de ces modifications qu'il fut possible ***d'apprivoiser*** la Broye de manière durable. L'élargissement de son lit de 12 mètres à 16 ou 18 mètres selon la localisation dans la plaine, ***et*** même jusqu'à 24 mètres à l'embouchure des fleuves la rejoignant a induit la ***reconstruction*** de la quasi totalité des ponts initialement présents. En 1891, une crue effroyable ***prouva*** que les nouvelles largeurs étaient ***suffisantes*** mais que les berges et leur revêtement de pierre étaient vulnérables. C'est donc en ***1908*** que ces travaux pharaoniques furent enfin terminés après plus d'un siècle d'***hostilités***[3].

Aujourd'hui encore, les traces de ces ***intenses*** travaux sont lisibles, au détriment d'éventuelles relations au fleuve. La ***rare*** et pauvre végétation *[Fig9]*, les embouchures ***artificielles*** des affluents *[Fig11]* ou les ***érosions*** des berges *[Fig10]* sont caractéristiques de l'impact de son domptage . À la suite de ces différents relevés, un projet a pour ambition ***future*** de ***renaturer*** le parcours des ***abords*** de la Broye afin de lui restituer une réelle qualité paysagère *[Fig12 et 13]*. Il sera entrepris de créer des ***bassins*** de rétention, des ***zones*** de détentes et de loisirs, des ***élargissements*** pour la baignade ou des ***reboisements*** localisés. Divisée à plus de 300 millions de franc suisse, cette renaturation est en cours de réflexion[4].

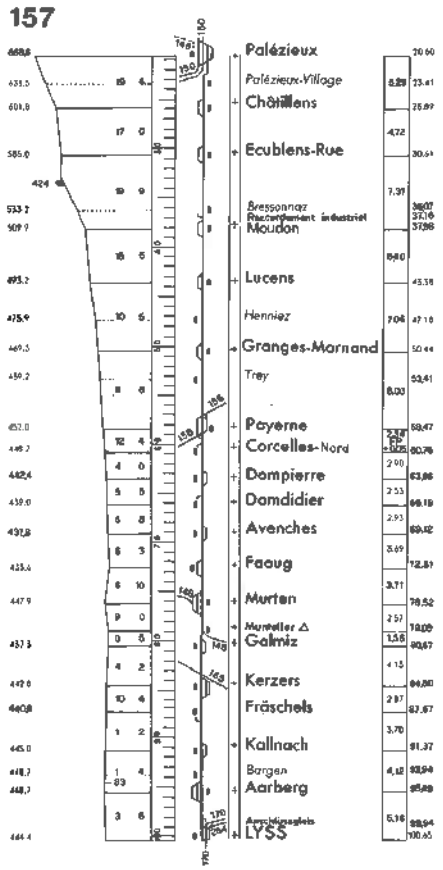
[1] | Parriaux, Aurèle. *Contribution à l'étude des ressources en eau du bassin de la Broye.* Lausanne: EPFL, p.46.
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.19.
[3] | Vischer, Daniel L. *Histoire de la protection contre les crues en Suisse.* Berne, p. 135.
[4] | Ghilardi, Tamara. *Renaturation de la Broye.* EPFL, 2008.




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | le chemin de fer***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2*** **|** ***SERVICE DE COCHERS*** **|** *Exemple type* **|** 1750

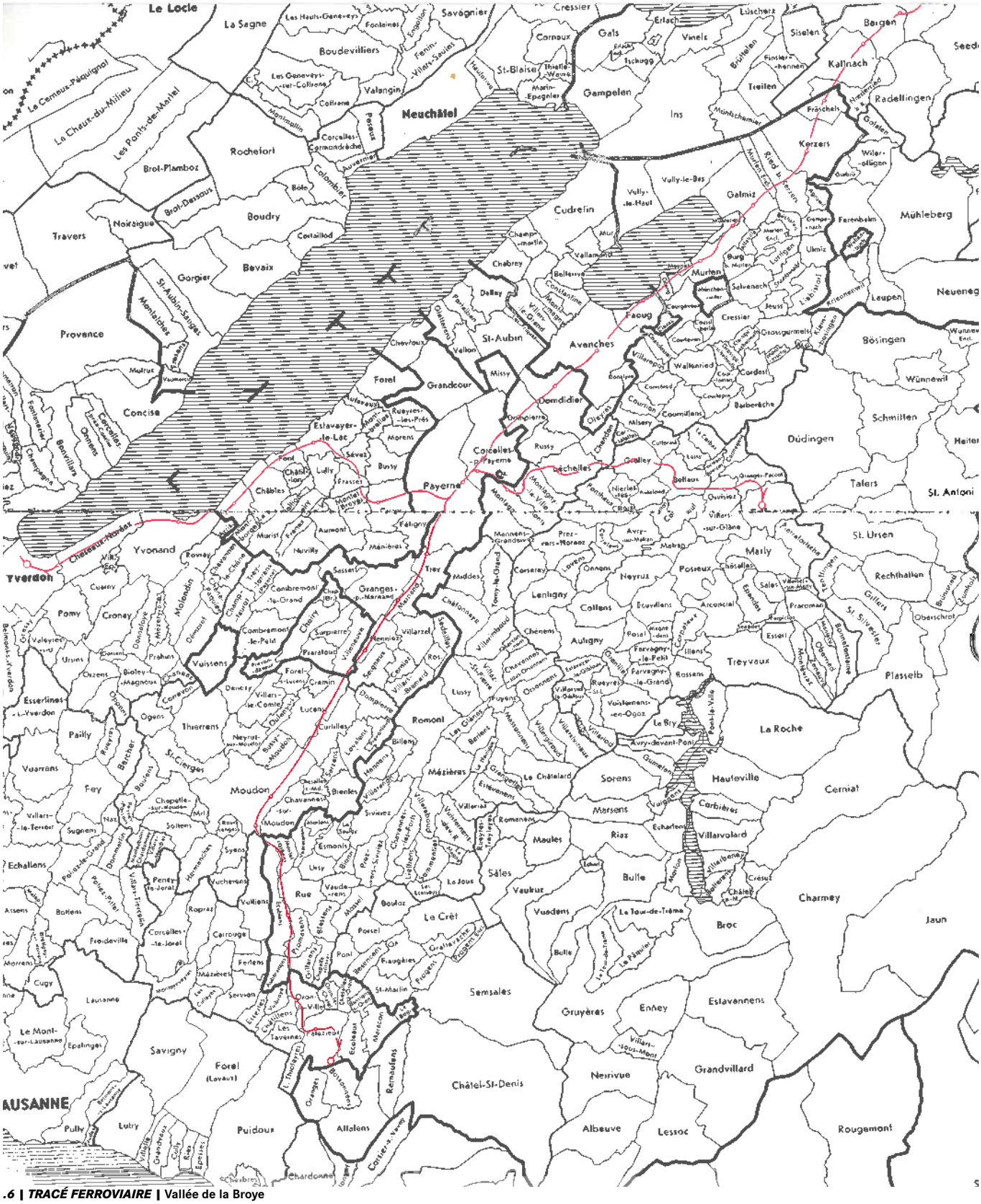



***.3*** **|** ***TRACÉ DES VOIES DE CHEMIN DU FER*** **|** *Profil topographique* **|** *1867*

***.4*** **|** ***CHEMIN DE FER*** **|** *en cours de construction* **|** entre Moudon et Lucens

***.5*** **|** ***SERVICE DE TRAMWAY*** **|** *Arrivée en gare* **|** Moudon, 1950

***.2*** **|** ***https://www.artisanat.ch, consulté le 11/12/2018.***
***.3*** **|** **Wägli, Hans G.**. ***Réseau ferré suisse.*** **Zürich: AS-Verlag, p.139.**
***.4*** **|** **https://www.notrehistoire.ch/medias/25942,** ***consulté le 16/10/2018***
***.5*** **|** ***http://stg.notrehistoire.ch/medias/105228*****,** ***consulté le 17/10/2018***




***.6 | TRACÉ FERROVIAIRE |*** Vallée de la Broye

***.6 |*** Perrin, Paul. *1876-1976, Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.58.

# 1.2 | CHEMIN DE FER

## ligne ferroviaire modérée

## *1876 - 1946*

La vallée de la Broye fut déjà au 18e siècle ***valorisée*** par le trafic interne à la Suisse du transport de personnes. En effet, sa voie naturelle, ***facilement*** praticable, permit de mettre en place le ***premier*** service de transport de voyageurs entre Berne et Genève. Cette course se développa aux alentours des années ***1750***. Un conducteur, le ***cocher*** *[Fig2]*, conduisait son coche de cinq places tous les ***deux*** jours entre les deux destinations[1]. Le voyage s'effectuait en ***plusieurs*** étapes. Le convoi partait de Genève à midi, puis s'arrêtait à Rolle pour y passer la ***première*** nuit, puis la ***deuxième*** à Moudon, la ***troisième*** à Morat et arrivait enfin le quatrième jour vers midi à Berne. Une petite anecdote raconte que l'expression ***Rater le coche*** est devenue par la suite ***louper le train***[2]. Puis, il sera ***remplacé*** par un service de ***diligences*** dont sa plus forte prospérité se situe au début du 19e siècle en s'occupant notamment du service des ***postes***. Ces voitures eurent l'immense opportunité de transporter également des personnes de la plus haute influence tels que l'empereur ***Bonaparte*** ou la compositrice ***la reine Hortense***[3].

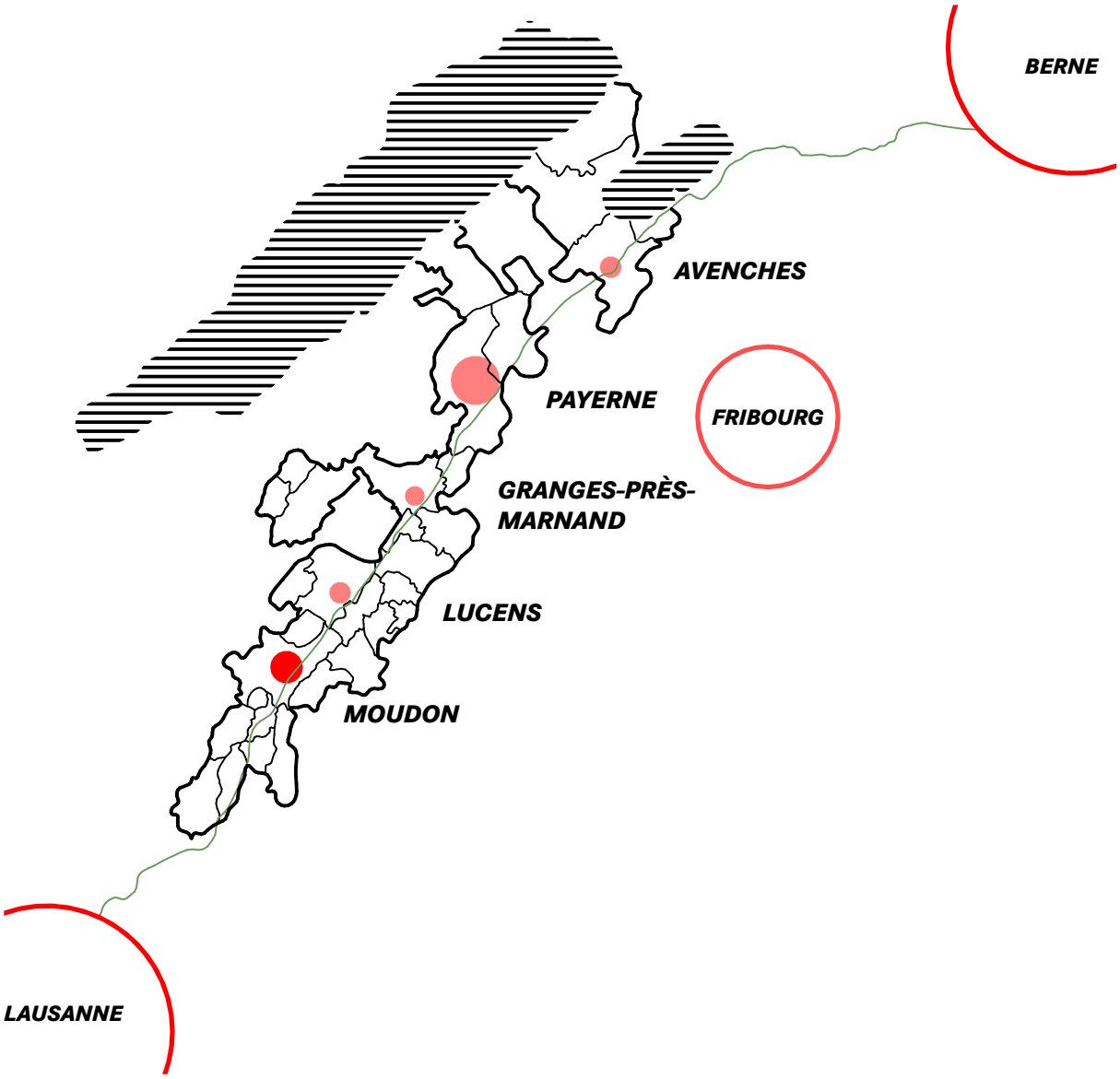
Plus tard, malgré la ***crise*** bancaire de mai 1873 qui amena à la ***Grande dépression***, et qui toucha également nombre de pays européens, la construction de ***nouvelles*** voies de chemin de fer se poursuivit en ***Suisse***. Plusieurs régions rurales, de bourgs ou de villages ***industriels*** localisés en marge des axes principaux sollicitèrent leur ***ralliement*** au réseau primaire. En contrepartie, ces différents demandeurs en voie ferrée ***participèrent*** aux frais de construction de leur nouvelle infrastructure *[Fig4]*. De ce fait, au cours des années 1874 à 1877, plus d'une ***cinquantaine*** de lignes secondaires se tracèrent dans le paysage. Nous pouvons noter celles du ***Gäu*** en 1876, reliant Olten à Busswil bei Büren par Soleure, de ***l'Emmental*** via Berthoud entre 1875 et 1881, du ***train des pèlerins*** de Wädenswil à Einsiedeln en 1877, de Fribourg à Yverdon en 1877 ou celle de la ***Broye*** en 1876, entre Palézieux et Morat[4] *[Fig6]*.

C'est donc en ***1876***[5] que l'ouverture à l'exploitation de la première voie ferroviaire *[Fig1]* fut ***officialisée*** dans la vallée de la Broye[6] *[Fig4]*. Toutefois, le canton de Vaud étudia la question de la création du rail bien avant cette date. En effet, depuis l'année ***1837***, une association se forma dans le but d'étudier une ***liaison*** entre le lac Léman et ***Yverdon*** soit par le rail, soit par la prolongation d'un ***canal*** navigable. Ces réflexions furent menées ***bien avant*** la création des premières lignes ferroviaires suisses dont l'arrivée se réalisa à Bâle depuis Strasbourg en 1844 et par le premier tronçon ***entièrement*** suisse en 1847 entre Zürich et Baden.

Le conseil communal de Payerne déclara en 1867 ***'Non, Messieurs, nous le répétons, l'établissement d'un chemin de fer dans notre vallée est une chose éminemment désirable; c'est notre conviction profonde, et les plus brillants paradoxes ne sauraient y porter atteinte'*** [7] et poursuivi par '***...il est évident que notre ville qui, jusqu'à présent n'a eu d'autres visées que son agriculture, devra se transformer complètement, que l'industrie y pénétrera,...'*** Malgré tout l'enthousiasme prometteur de l'arrivée du chemin de fer, l'histoire démontrera que son impact fut relativement réduit. Effectivement, son ***électrification*** en 1946[8] se fit tardivement du fait de son utilisation limitée. De plus, elle fut ***quasiment*** obligée par la guerre qui influença considérablement la montée du prix du charbon. Malgré cet avancement technologique, l'industrie de la région ne vit pas son développement ***s'exalter***.

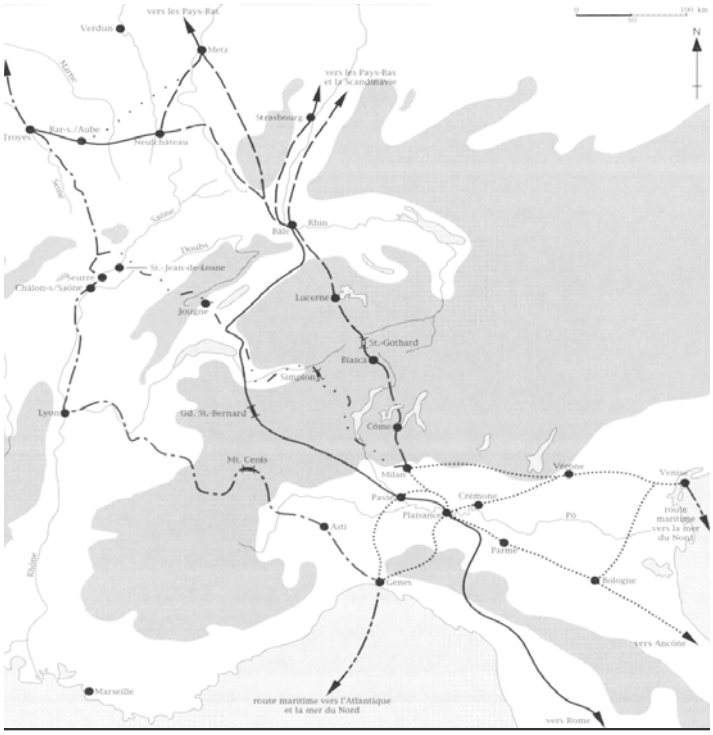
Par ailleurs, la vallée de la Broye fut également desservie par un ***tramway*** électrique. C'est en 1897 qu'il fut décidé de créer un réseau permettant de ***relier*** l'arrière-pays Lausannois à la capitale vaudoise, et ce, jusqu'à Moudon *[Fig5]*. Il sera mis en service au courant de l'année ***1902*** [9]. Ce système de transport sera ultérieurement ***supprimé*** suite à la décision de la ville de Lausanne de le remplacer par des bus et trolleybus en 1957. Sa disparition fut totale en ***1963***, en lien avec les transformations de la route de Berne pour l'***Exposition nationale suisse de 1964***.

[1] | Perrin, Paul. *Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.7.
[2] | *https://www.artisanat.ch/reportages/579-histoire-des-voies-de-communication-et-moyens-de-transport-2eme-partie.html, consulté le 16/10/2018.*
[3] | Perrin, Paul. *Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.8.
[4] | *http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F7961.php, consulté le 16/10/2018*
[5] | Wägli, Hans G.. *Réseau ferré suisse.* Zürich: AS-Verlag, p.25.
[6] | Perrin, Paul. *Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.21.
[7] | Perrin, Paul. *Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.21.
[8] | Wägli, Hans G.. *Réseau ferré suisse.* Zürich: AS-Verlag, p.65.
[9] | S.N., « 3 Mars 1963: La fin des tramways électriques du Jorat» , *Histoire Ferroviaire Suisse*, 2009.




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE |** la route de Berne*

***.1 |** semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*




***.2*** **|** ***VOIES HISTORIQUES D'IMPORTANCE*** **|** *Routes d'Italie aux Pays-Bas par la Lorraine* **|** **14e siècle**

***.3*** **|** ***VOIES ROMAINES*** **|** **Pays de Vaud**

***.4*** **|** ***ROUTE DE SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE*** **|** **Suisse**

***.5*** **|** ***AUTOROUTE GENÈVE-LAUSANNE À L'OCCASION DE L'EXPOSITION NATIONAL SUISSE DE 1964*** **|** *Construction* **|** **Vallon de Aubonne, Etoy**

***.2*** **| Racine, Pierre, « Le col du Saint-Gothard, maillon du grand commerce international (1260-1320)», Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur publique, p.82.**
***.3*** **| Paunier, Daniel, « Celtes et Romains en pays de Vaud », *Document du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire,* p.64.**

***.4*** **|** ***https://www.fotosfotos.eu, consulté le 23/11/2018.***
***.5*** **| Maendly, Vincent, « Vaud du Ciel », *24 heures*, 17-18 novembre 2018, p.28.**

***.6*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *Avant la construction de la route de Berne* **|** **Moudon, 1949**

***.7*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *Après la construction de la route de Berne* **|** **Moudon, 1969**

***6*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***7*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***

# 1.2 | ROUTE DE BERNE

## strip industriel
## *de l'Antiquité à nos jours*

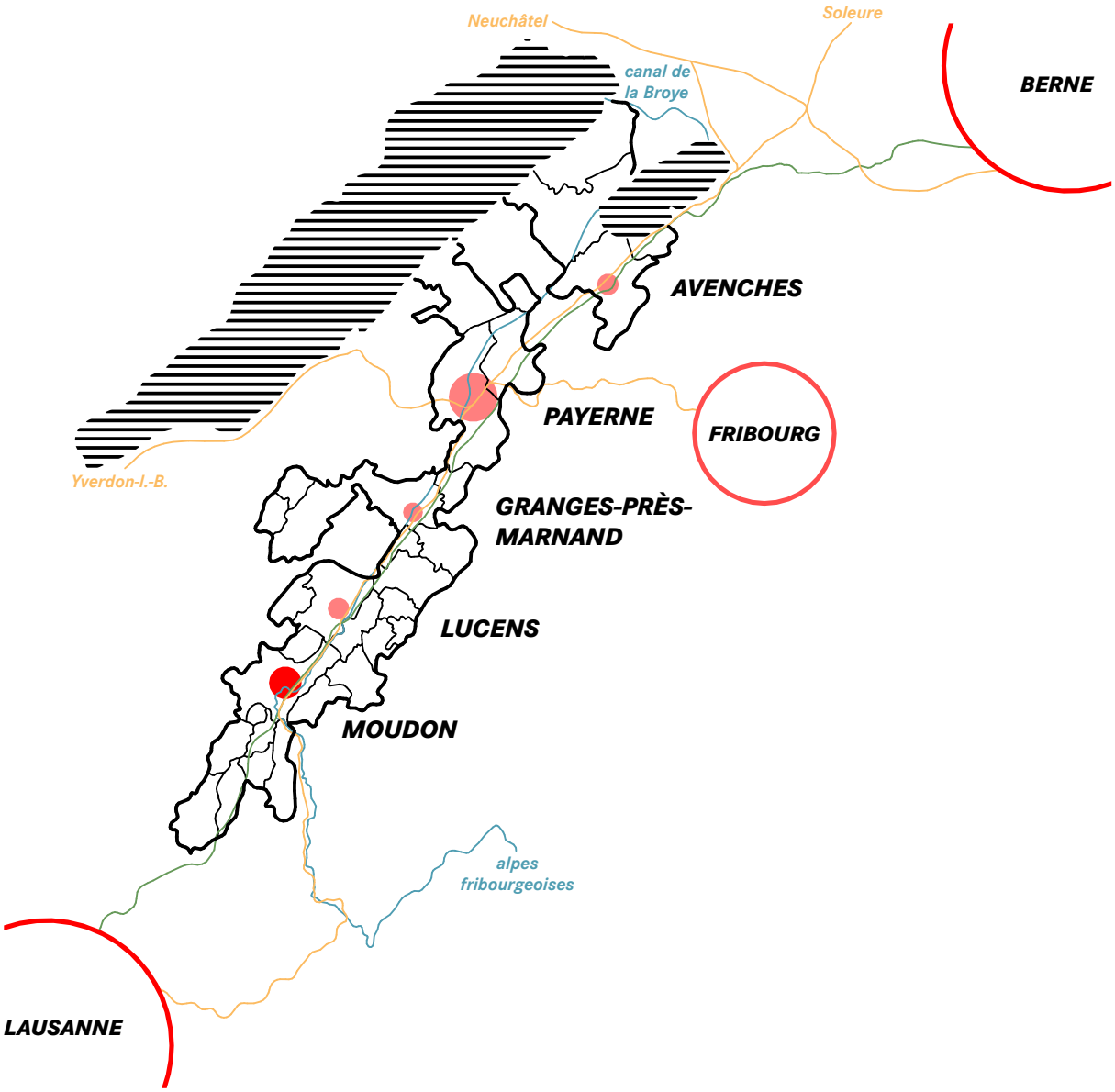
***Depuis*** l'Antiquité, l'État de Vaud posséda le statut d'un territoire bénéficiant d'une position ***centrale*** en termes de relations commerciales, et ce, à l'échelle internationale. Grâce au rôle de ***Aventicum***, Avenches, qui acquierra la noble allégeance de capitale des ***barbares*** Helvètes dès l'Antiquité tardive jusqu'au Moyen-Âge et qui deviendra même ***colonie*** romaine privilégiée, il se créa un vaste réseau d'agglomérations urbaines secondaires. Il est possible de citer ***Lousonna***, Lausanne, ***Uromagus***, Oron, ***Eburodunum***, Yverdon, ou encore de ***Minnodunum***, Moudon[1]. ***Minnodunum*** ayant l'opportunité d'être la dernière halte du ***terrible*** périple qu'était le voyage d'antan avant de rejoindre Aventicum. Moudon bénéficiait d'un autre privilège par son emplacement stratégique. Elle fut localisée à un croisement ***fondamental*** dans la création de sa richesse passée. Particulièrement sous le régime savoyard, quand celui-ci devint le gardien des cols alpins au cours du 13ème siècle. ***Deux*** grands axes européens l'ont traversé. Transversalement à la vallée de la Broye, le ***premier*** fut celui rejoignant le col du Grand-Saint-Bernard à la cluse de Jougne[2] et le ***second***, le long de la topographie, fut celui reliant le sud de l'Allemagne au lac Léman *[Fig1 et 2]*. Les autorités vaudoises possédaient ***jusqu'à*** 45 des 53 bornes militaires composant ces axes. Par ailleurs, il est ***encore*** possible d'observer le tracé de certaines de ces anciennes voies, notamment entre Moudon et Yverdon ainsi qu'entre Lausanne et Orbe. Il est également possible de souligner le passage du chemin de pèlerinage que représente ***Saint-Jacques de Compostelle*** par la cité moudonnoise *[Fig3]*.

L'élément perturbateur venant changer considérablement la ***perception***, l'***importance*** ainsi que la ***relation*** aux différents centres urbains et ruraux de la vallée de la Broye arriva au cours des années 60, et se nomme ***RC 601*** *[Fig1]*. Contextualisant l'émergence des idées de sa création avec le début des années 50, les politiques suisses s'accordèrent dans le but de concevoir un système de réseaux routiers ***rapide*** permettant de ***relier*** les principaux centres économiques et politiques d'influences à l'échelle du territoire helvétique. À l'heure où les transports publics sont considérés comme ***primitifs*** par leurs lignes et horaires, l'autoroute s'affirme comme vecteur d'une ***modernité*** nouvelle. De plus, ***se considérant*** comme en retard par rapport à ses voisins européens, la Suisse appréhende une perte de ses ***touristes***[3]. La première construction fut ainsi rapidement accordée pour permettre son ouverture à l'occasion de la grande Exposition nationale suisse de 1964, ***Expo 64***, à Lausanne. Ce premier tronçon créa une relation directe à l'aéroport de Genève ainsi qu'un nouveau rapport au lac Léman *[Fig4]*.

Quant à la vallée de la Broye, l'élargissement et le nouveau tracé de la route de Berne, la ***RC 601***, furent également en lien à cet évènement majeur du milieu du siècle passé. Son ***agrandissement*** sera notamment possible par la ***suppression*** des voies de tramway reliant jusqu'à Moudon la ville de Lausanne. Elle permit un accès ***facilité*** aux abords du Lac depuis la région mais notamment depuis la capitale, ***Berne***. Elle eut également le mérite de désengorger les petites villes et villages de la vallée de la Broye qui souffraient de l'essor du développement routier. Passant systématiquement par le ***centre*** des différents noyaux urbains, l'ancien tracé provoquait nombre d'embouteillages. C'est donc avec un grand enthousiasme que ces transformations furent accueillies par la population[4]. Par l'arrivée de ce nouvel axe majeur, ***la route cantonale***, développa considérablement l'attractivité de la vallée en favorisant son parcours. À ***l'instar*** du chemin de fer, le développement industriel et économique de la vallée fut largement ***encouragé*** par ce nouveau mode de transport rapide, et ce, notamment pour les marchandises. Le progrès automobile amènera par la même occasion une ***masse*** ouvrière en ces centres campagnards *[Fig5 et 6]*.

Toutefois et contrairement à l'autoroute, elle s'inscrivit à proximité des centres, ***mais aujourd'hui***, ne crée-t'elle pas une exclusion similaire? Passant, sans même se soucier du lieu.

[1] | Paunier, Daniel, « Celtes et Romains en pays de Vaud », *Document du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire,* p.13.
[2] | Zellweger, Jean-Michel et Dewarrat, Jean-Pierre et Fischer, Xavier et Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, l'espace dans le temps.* Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p.27.
[3] | Maendly, Vincent, « Vaud du Ciel », *24 heures*, p.28.
[4] | Maendly, Vincent, « Vaud du Ciel », *24 heures*, p.30.




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | synthèse des réseaux***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

# *1.3 | DÉVELOPPEMENTS INDUSTRIELS*

## *rencontres surréalistes*

**2018-2019**

**Comme le démontre le schéma ci-joint *[Fig1]*, les réseaux se superposent *densément* au centre de la plaine. *Plongeants* depuis les hauts du Jorat, ils *s'engouffrent* à l'embranchement de Bressonnaz avant d'entrer en ville de Moudon. Par la suite, ils longent les pentes *escarpées* du vallon avant de se séparer en *gagnant* leur indépendance lorsque la fin de la vallée de la Broye *s'ouvre* sur la plaine des deux lacs.**

**Afin de préciser leurs *relations* aux différents centres urbains, l'analyse suivante se porte en particulier sur les *zones industrielles* qui ont été induites par le développement de ces réseaux. *Cinq* localités représentatives ont donc été sélectionnées le long de la vallée de la Broye, il s'agit d'Avenches, de Payerne, de Granges-près-Marnand, de Lucens et de *Moudon*. L'intention est mise sur les *rapports* à la fois à l'échelle architecturale et urbaine.**

**De l'analyse de ces espaces industriels, il en ressort des *usines* d'une taille *extraordinaire* pour leur contexte. L'importance de l'impact économique, social ou territorial de ces *big buildings* sera également focalisée sur la *masse* bâtie ainsi que sur la *proportion* d'ouvriers qu'ils emploient ou employèrent à l'intérieur de leurs enceintes métalliques, et ce, en comparaison avec le *noyau* urbain médiéval de chacun des sites. Puis, une conclusion tentera de démontrer les *similarités* de ces lieux.**

**Concernant les données recueillies, elles se basent pour ce qui est de la *masse bâtie* sur le calcul, approximatif, du volume des boîtes industrielles *actuelles*, ainsi que sur l'état du noyau *médiéval* au début du siècle passé, et ce, étant donné leur forte présence encore lisible de nos jours. Quant à la proportion entre les *ouvriers* des plus *grandes* entreprises et la *population* des bourgs analysés, les chiffres s'appuyent sur la capacité *maximale* des usines en question, l'année où ce seuil fut atteint. Cette hypothèse est *envisageable* tant et si bien que les *archives* permettent l'obtention de ces informations, dans le cas contraire l'effectif *en cours* est pris en compte. En ce qui concerne la population, les graphiques s'établissent sur le *nombre* d'habitants résidents de manière *permanente* dans le centre urbain considéré.**

*.1* | ***PLAN MASSE*** | *Route, Rail, Broye - Industries, Noyau originel, Ville diffuse* | Avenches

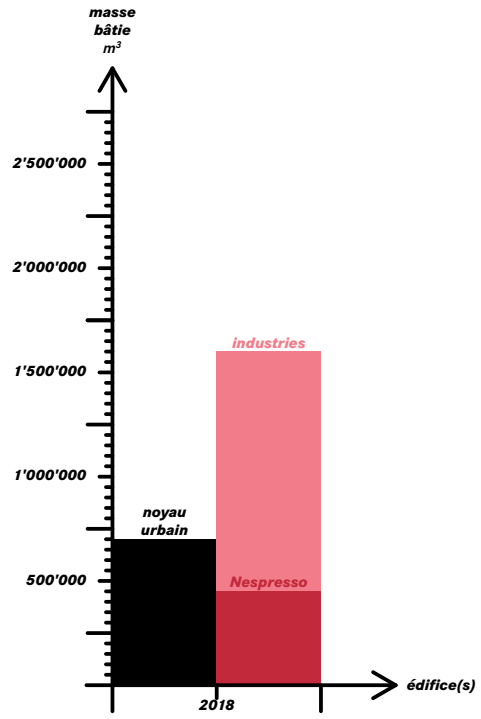
*.1* | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

# 1.3 | AVENCHES
## Nestlé Nespresso SA
## *2014*

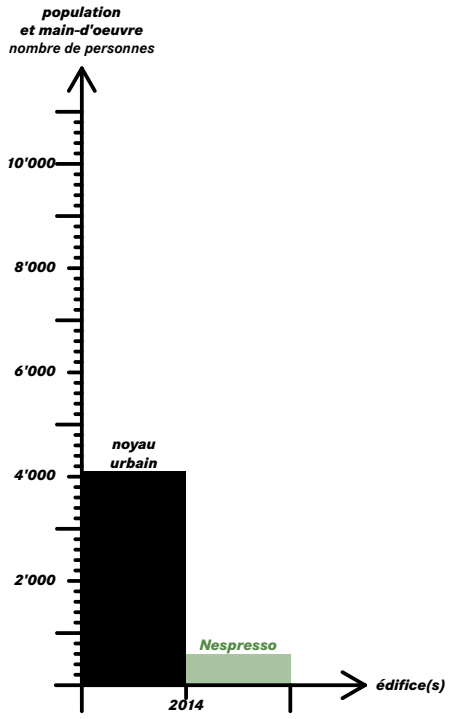
Ancienne capitale de l'***Helvétie romaine***, cette ville, ***peinte au blanc de ses collines***, amena toutes les splendeurs de la civilisation latine[1]. Il est, par ailleurs, encore possible d'en voir les ***traces*** grâce à ses nombreux ***vestiges*** archéologiques. Sur le plan masse, nous pouvons clairement y lire l'emplacement ***originel*** du noyau médiéval, sis sur son monticule topographique. Ce relief du lieu dévie ainsi les réseaux du chemin de fer et de la route à fort trafic à ses pieds.

Dans le cas de la ville d'***Avenches***, la Broye y est ***absente*** et les autres différents réseaux se trouvent relativement ***espacés***. C'est également le seul site analysé qui profite d'un accès direct à l'***autoroute***. La route de contournement passe à l'est de la ville, à l'opposé du développement industriel qui se développe ***entre*** le chemin de fer et l'autostrade. Ce sont évidemment les deux axes de mobilité les plus efficaces en termes de transport de marchandises. À l'ouest, les artisans se ***mélange*** aux fermes agricoles. Ceci démontre de l'***évolution*** des domaines d'activité avant que les lieux de production de plus grande échelle s'éloignent peu à peu. La position tout au nord de la plus grande ***usine*** du lieu, ***Nestlé Nespresso SA***, montre également une volonté de visibilité par rapport aux automobilistes de la voie rapide. À cet endroit où ces deux réseaux se resserrent, elle profite d'un ***raccordement*** ferroviaire. La structure de cette zone industrielle se lit par sa répartition d'une orthogonalité ***légèrement*** déformée et desservie par un axe ***central***. Des ***exceptions*** sont lisibles lors du contact avec le chemin de fer.

Le schéma des masses bâties révèle l'importance de l'industrie pour ***Aventicum***, représentant plus du double de la masse bâtie du noyau médiéval. Le plus ***frappant*** est la proportion entre l'usine ***Nestlé*** et ce dernier. La légère différence laisse imaginer l'entier du bourg médiéval pouvant s'y installer. Quant à la masse ouvrière employée, elle représente une part non négligeable de la ville, démontrant toute sa ***puissance*** économique.



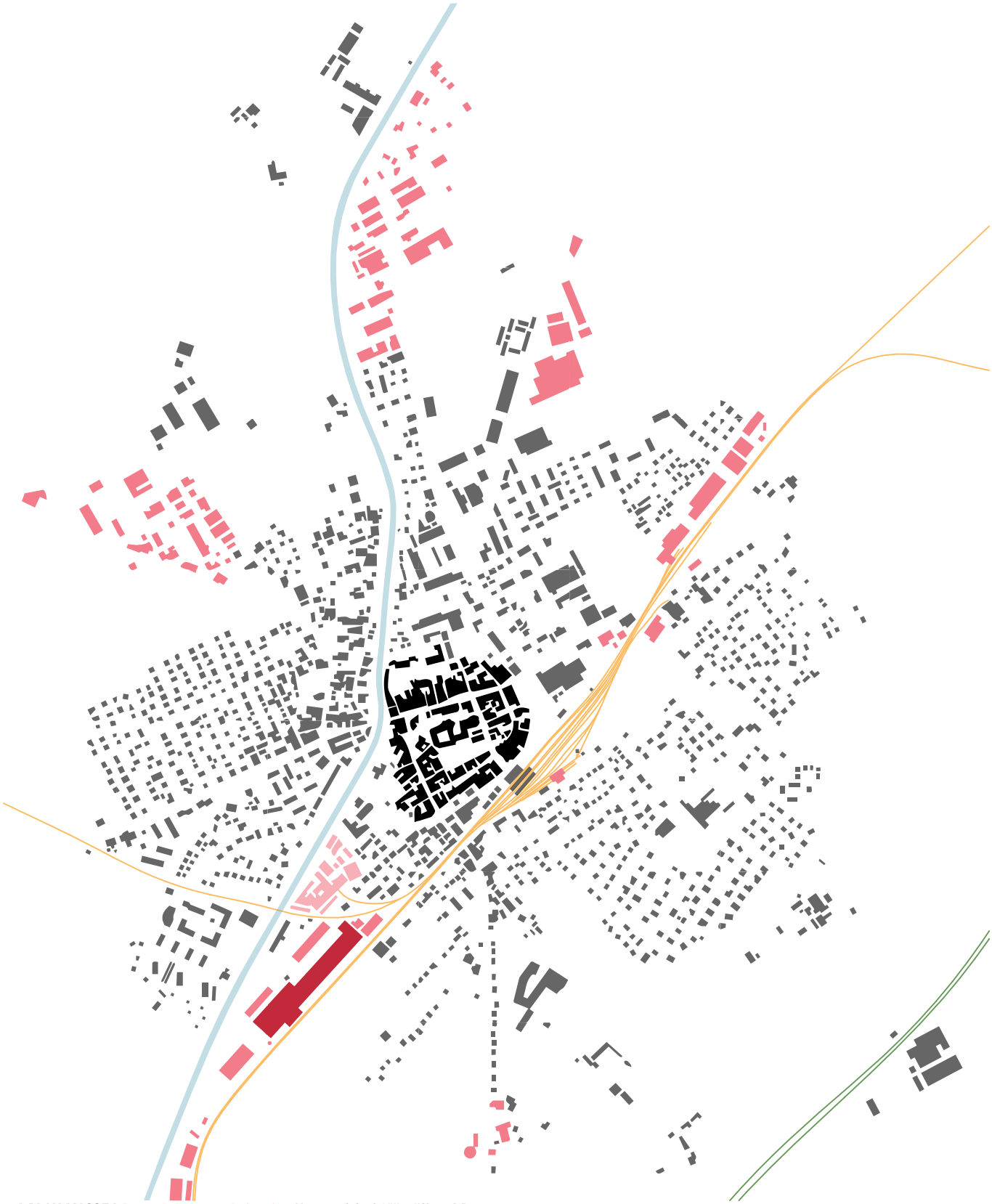

***.2*** **|** ***GRAPHIQUE*** **|** *Masse bâtie* **|** Avenches




***.3*** **|** ***GRAPHIQUE*** **|** *Masse sociale* **|** Avenches

[1] | Bögli, Hans. *Avenches.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.5.

***.2*** **|** *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*
***.3*** **|** *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*



*.1* | ***PLAN MASSE*** | *Route, Rail, Broye - Industries, Noyau originel, Ville diffuse* | Payerne

*.1* | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

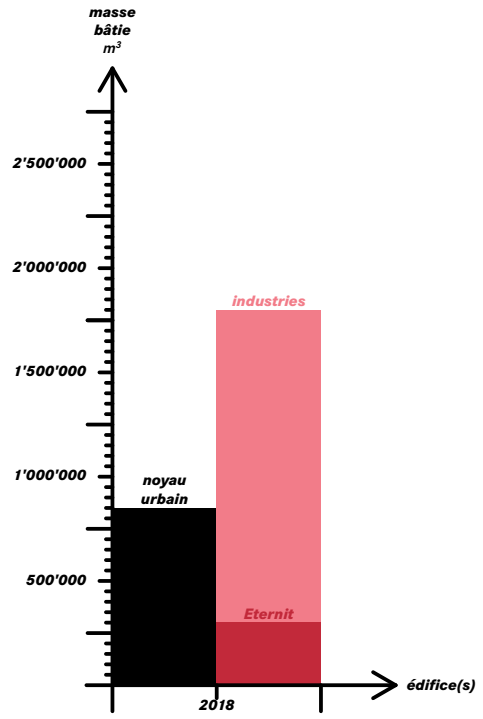
# 1.3 | PAYERNE
## Eternit (Schweiz) SA
## *2018*

Payerne est avant tout un ***point géographique*** des plus importants. Située à l'extrémité de la vallée de la Broye, cette ville marque la ***rotule*** entre le vallon et la plaine. Elle se trouve à ***mi-chemin*** à la fois de Lausanne et Berne ainsi que de Fribourg et Yverdon-les-Bains. Lieu de ***molasse***, chaque ***tressaillement*** de sa topographie, si faible qu'il soit, apparaît telle une ***montage***[1].

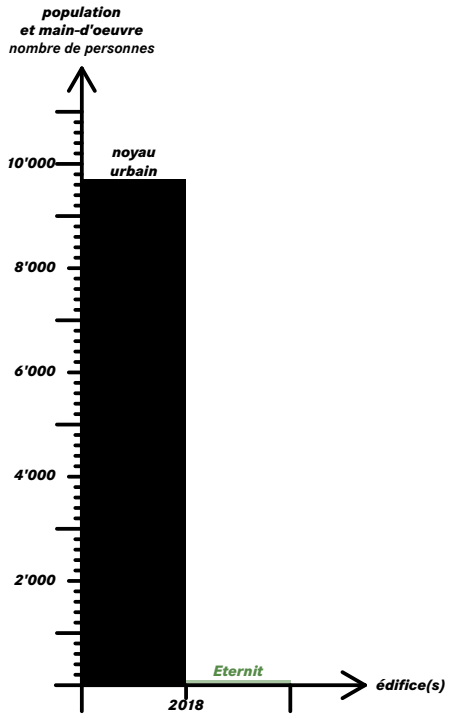
La Broye et le chemin de fer sont les deux réseaux qui ***traversent*** entièrement la ville, la route de Berne étant repoussée au-delà de sa périphérie ***diffuse***. ***Entrelacée*** par la voie fluviale et ferroviaire, la vieille ville occupe une position ***centrale*** à l'intérieur de ce système ***rayonnant***. C'est ainsi que, grâce aux multiples voies de communication routières amenant au noyau originel, les développements industriels se sont positionnés aux différentes ***entrées*** de la ville, en périphérie. Ces lieux au caractère si ***étrange*** sont aujourd'hui la première image que perçoit le citoyen en arrivant à Payerne.

Dans ces différentes branches, nous trouvons au Sud-est de l'industrie un lien ***direct*** avec le rail, au Nord une majorité de lieux de ***production*** de moyenne échelle et à l'Ouest principalement des activités commerciales. Ensuite, Il est possible de souligner l'une des plus ***anciennes*** industries payernoises encore présentes au Sud-ouest de son centre. Sa position stratégique était directement ***liée*** au cours d'eau de la Broye. Quant à l'usine ***Eternit (Schweiz) SA***, la plus grande ***masse bâtie*** de cette bourgade, il s'agit d'un bâtiment particulièrement intéressant par le double éclairage à la fois zénithal et latéral offert à ses espaces de travail. Elle a été réalisée par l'architecte genevois ***Paul Waltenspühl*** entre 1956 et 1958. Elle se situe, tout comme le cas d'Avenches, au ***resserrement*** des deux axes majeurs.

Cet exemple montre à nouveau l'***importance*** de l'industrie par un rapport ***supérieur*** au double du noyau médiéval. La taille de la ville réduisant la présence de ce big building, l'usine représente tout de même un ***tiers*** de la masse référencielle. L'impact proportionnel de sa main-d'oeuvre est ici quasiment ***insignifiant***.



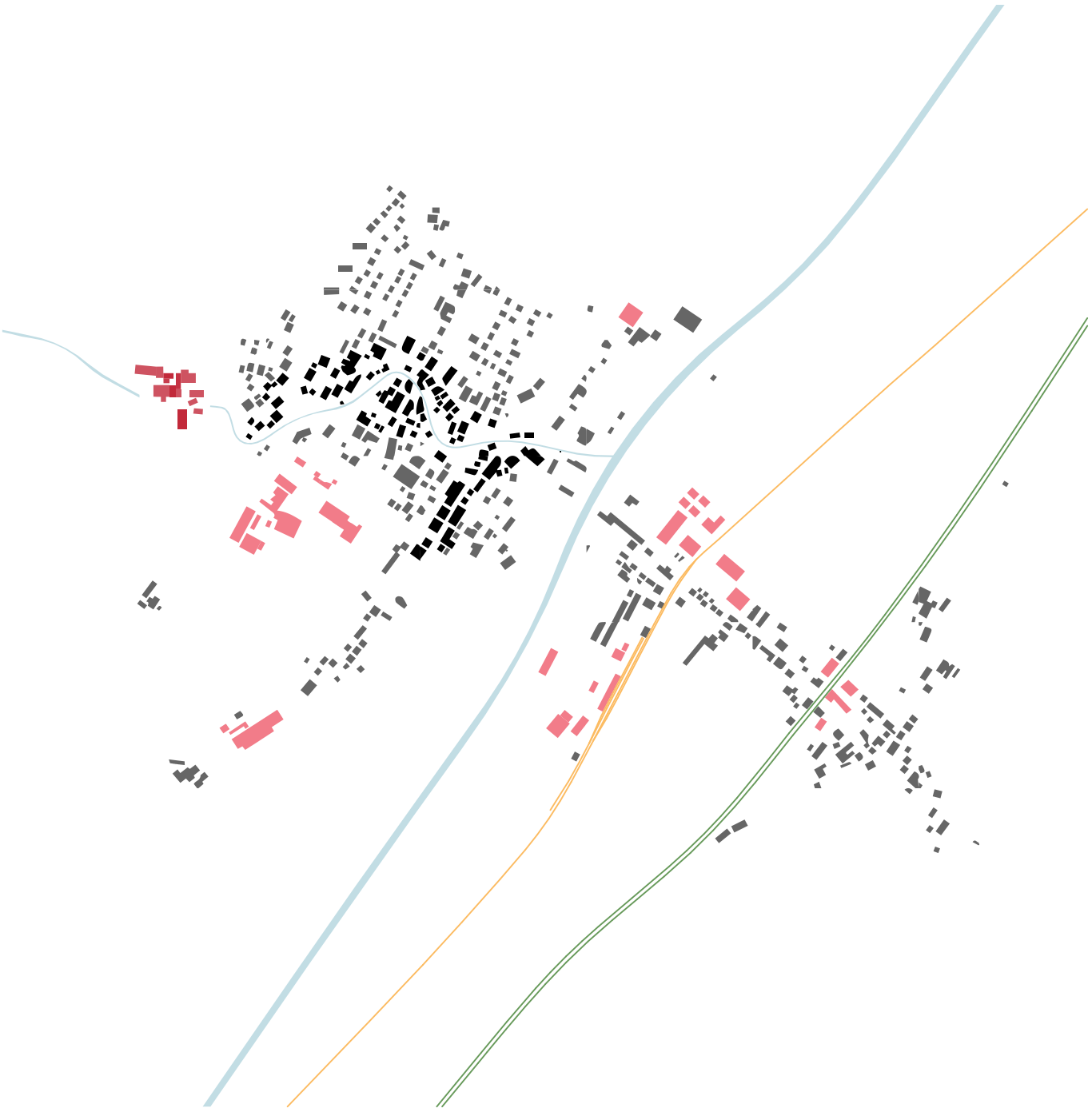

***.2*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse bâtie* | Payerne




***.3*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse sociale* | Payerne

[1] | Bornand, Gustave-H. *Payerne.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.5.

***.2*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*
***.3*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*



*.1* | ***PLAN MASSE*** | *Route, Rail, Broye - Industries, Noyau originel, Ville diffuse* | Granges-près-Marnand

*.1* | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

# 1.3 | GRANGES-PRES-MARNAND

## Groupe Minoteries SA

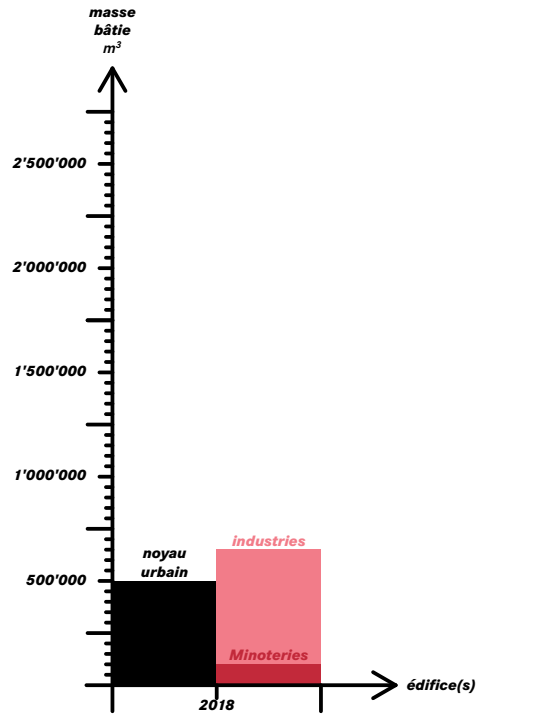
***2018***

Le petit hameau de Granges-Près-Marnand est ***fusionné***, depuis 2011, avec Cerniaz (VD), Combremont-le-Grand, Combremont-le-Petit, Marnand, Sassel, Seigneux et Villars-Bramard pour former la commune de ***Valbroye***.

Implantée en surplomb de la ***terreur*** qu'évoquait autrefois le fleuve de la Broye, Granges concentre son urbanité ***villageoise*** au Sud-ouest. Ce centre campagnard se positionne en marge des divers réseaux qui longent ***parallèlement*** et à distance ***équivalente*** le fond de la vallée. Ses lieux de production sont encore dans un état, que nous pourrions nommer, de ***préindustriel***. Ils sont éparpillés ***ponctuellement*** par l'***agglomération*** de plusieurs entités autour des différents axes.

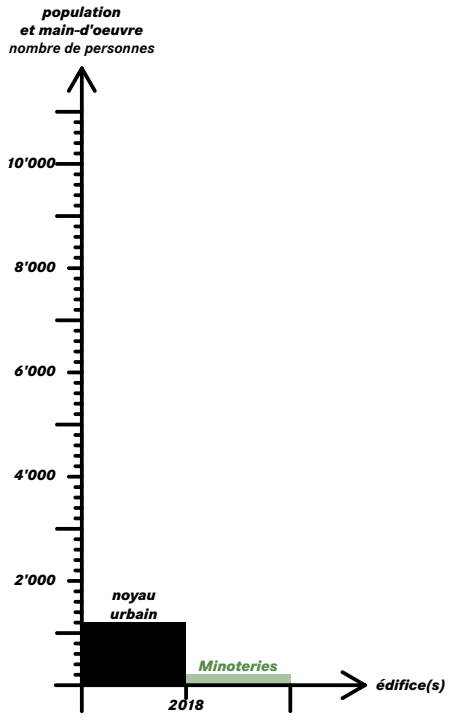
***Réinterprétant***, de manière inattendue, le conglomérat des ***fermes à cours***, ces diverses entreprises sont clairement ***identifiables*** par leur implantation. En fonction du choix d'un des trois vecteurs ***infrastructurels*** leur étant le plus profitable, elles modifient leur usage. C'est ainsi que nous pouvons distinguer en lien avec la ***route de Berne***, des édifices plutôt commerciaux, en lien aux voies de ***chemin de fer***, des lieux de production et en lien avec l'***affluent***, un moulin. À l'Ouest, une singularité particulière apparaît, il s'agit du site de ***Creabeton Materiaux SA***, en relation à l'extraction de sa ***matière brute***. Quant au site du moulin, anciennement alimenté par des roues à aubes, il est aujourd'hui le site industriel le plus ***présent***. Il est question de l'entreprise ***Groupe Minoteries SA***, producteur de farines panifiables. Peu ***ubiquiste*** en plan masse, c'est en élévation que ses hauts silos s'expriment.

Constituant un cinquième de la masse urbaine originelle, elle emploie plus de ***20%*** de l'équivalence de la population de Granges-près-Marnand. Ce site possède donc, entre les cinq centres étudiés, la plus ***grande*** proportion ***entre*** sa main-d'oeuvre et les habitants du lieu, l'élevant ainsi au rang de site d'importance tant au niveau de la ***verticalité*** du paysage de la vallée que de l'économique de son petit village.



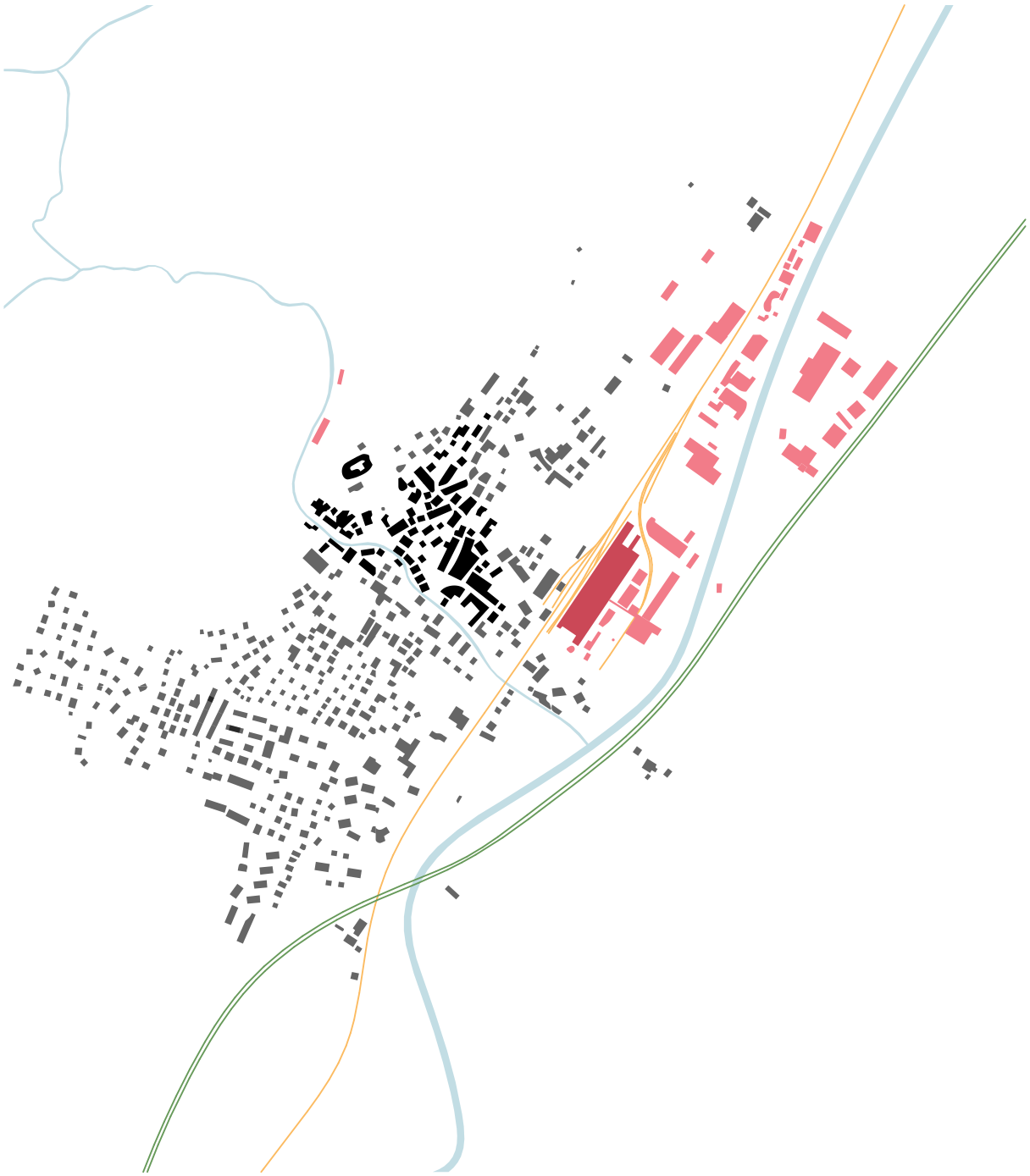

***.2*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse bâtie* | Granges-près-Marnand

***.2*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*




***.3*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse sociale* | Granges-près-Marnand

***.3*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*



*.1* | ***PLAN MASSE*** | *Route, Rail, Broye - Industries, Noyau originel, Ville diffuse* | Lucens

*.1* | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

# 1.3 | LUCENS

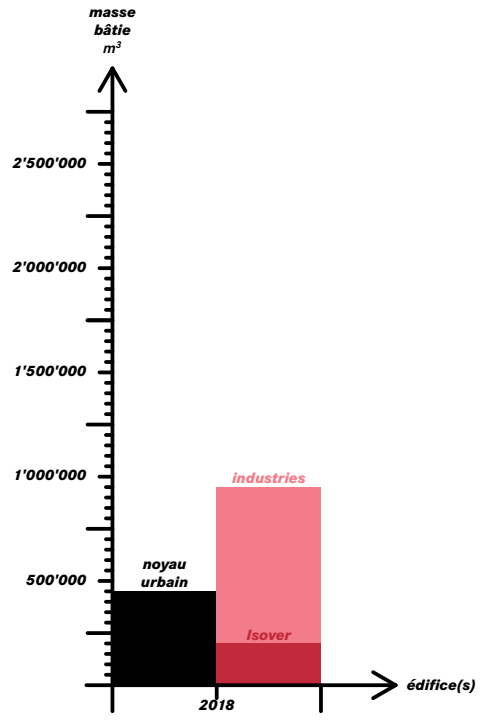
## Saint-Gobain Isover SA

## *2016*

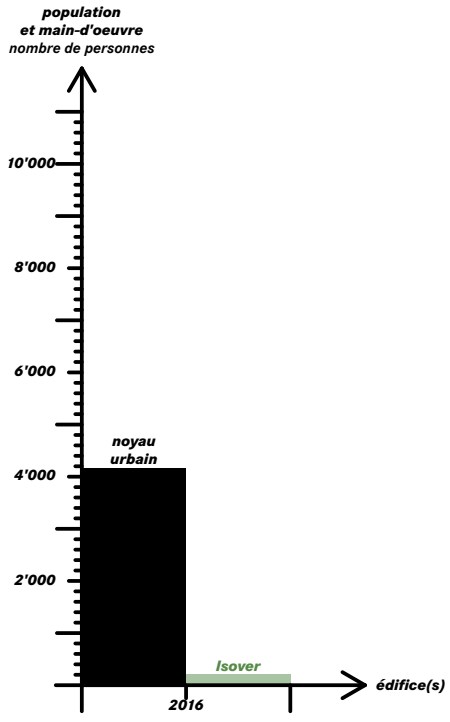
Placée sur le tracé d'une route ***romaine***, Lucens fut ***privilégiée*** par son appartenance à l'évêque de Lausanne vis-à-vis de sa voisine Curtilles, qui fut ***ruinée*** et reconstruite à maintes reprises au 7e siècle. Une ***centrale nucléaire*** expérimentale ouvrit en ***1968***, puis ferma l'année suivante suite à un ***accident*** du réacteur. Aujourd'hui, Lucens est joint à Oulens-sur-Lucens depuis 2011, ainsi qu'à Brenles, Chesalles-sur-Moudon, Cremin, Forel-sur-Lucens et Sarzens depuis 2017[1].

Ce centre urbain se place également sur un ***affluent*** rejoignant la Broye. ***Dominant*** la plaine, le château observe, depuis ses prémices, l'industrie ***proliférée***. Débutant le long du cours d'eau au ***centre*** de son agglomération, les usines contemporaines ***continuent*** cette logique, certes avec des relations moindres, ***entrelacées*** par les voies ferroviaires et hydrauliques ainsi que par la route de Berne. Les ***méandres*** de ces réseaux s'entrecroisent pour permettre de générer la création de ces lieux au caractère ***purement*** fonctionnel. Se plaçant au Nord, sur les ***plateaux*** topographiques les plus avantageux, les divers sites industriels sont ***majoritairement*** composés de lieux de production. ***Imposant*** sa masse, la zone industrielle de Lucens est très ***présente*** par son volume quasiment ***double*** en relation au hameau d'origine. Cette étendue entrepreneuriale se ressent ***considérablement*** lors de l'arrivée en ce lieu.
L'usine de fabrication d'isolants en laine de verre présente depuis 1939, ***Saint-Gobain Isover SA***, est l'un des éléments participants le plus à cette perception tant par la masse ***brute*** de ses halles que par la haute ***cheminée*** de ses fours. Véritablement ***fleuron*** de l'industrie lourde locale, elle nécessite des moyens considérables pour son fonctionnement. Son ***omniprésence*** coexiste de manière si proche avec la ville que seule les voies de chemin de fer la séparent. Toutefois, malgré son type de production, elle n'est pas ***nuisible***.

Sa masse est si importante qu'elle correspond à peu de chose près à la ***moitié*** de la masse ***primaire*** de la bourgade. Cependant, comme le second graphique le démontre, sa volumétrie n'est pas proportionnelle à son impact ***social***, et ce, du fait de la nécessité de son imposante ***machinerie*** de production.




***.2*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse bâtie* | Lucens




***.3*** | ***GRAPHIQUE*** | *Masse sociale* | Lucens

***.2*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*
***.3*** | *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

[1] | *http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F2475.php, consulté le 16/01/2019.*

.1 | **PLAN MASSE** | Route, Rail, Broye - Industries, Noyau originel, Ville diffuse | Moudon

.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.

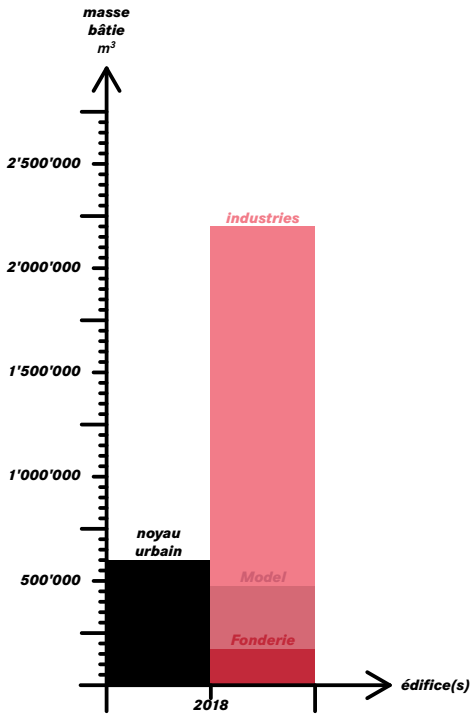
# 1.3 | MOUDON
## Fonderie VonRoll
## *1960*

En ***surplomb*** sur la plaine de la vallée de la Broye, la vieille ville de Moudon ***contraste***, par sa forte conservation, avec son imposante ***industrialisation***.

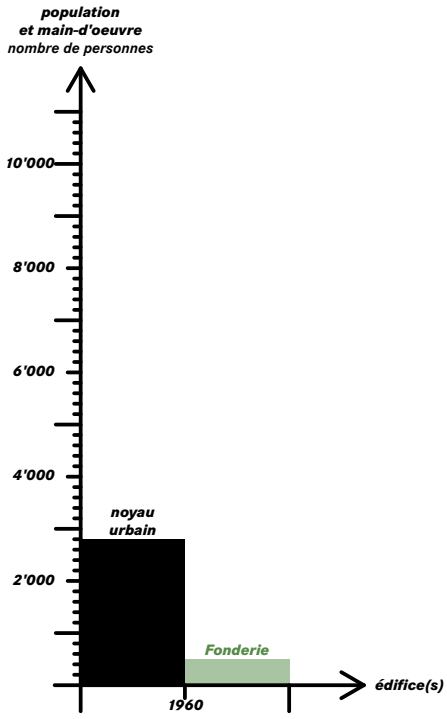
À Moudon, le méandre du cours d'eau de la ***Broye*** et son affluent la ***Mérine*** structurent l'implantation originelle de la ville moyenâgeuse au sommet de son ***éperon*** rocheux. C'est également la Broye qui compose les ***limites*** du développement de son industrie. Ayant atteint dans sa majorité cette ***enceinte*** naturelle, la zone industrielle moudonnoise s'agrège aujourd'hui le long des réseaux ***modernes***. Premièrement par l'apparition du rail, qui n'eut pas réellement d'***impact*** sur sa croissance, et ensuite par la création de la route de Berne qui permit d'***optimiser*** grandement l'utilisation des sols à disposition. Un autre facteur limitrophe important est la ***topographie*** du lieu que l'on peut ressentir au Sud-est. Augmentant sa pente rapidement, elle n'est pas ***favorable*** pour la platitude des terrains cherchés par les entrepreneurs.

La ville de Moudon est l'exemple le plus ***saisissable*** quant à l'importance que prit le développement de sa zone industrielle. Parcourant toute la ***longueur*** du territoire de la ville, l'industrie est ***omniprésente*** lors du passage par la route de Berne, faisant passer au second plan la ***perception*** de la ville même. Elle représente pratiquement ***quatre fois*** la masse bâtie de la veille ville***!*** De plus, cette zone de production est constituée de plusieurs ***big buildings***. Pour n'en citer que les plus imposants, nous pouvons relever l'entreprise ***Model SA***, produisant divers emballages et cartons, ainsi que l'ancienne ***Fonderie VonRoll***, aujourd'hui fermée.

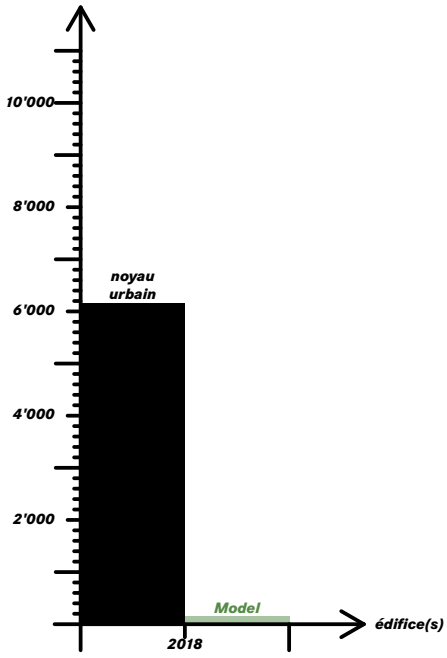
La masse ***brute*** de ces bâtiments est certes ***amoindrie*** par le calcul de l'importante ***taille*** du noyau de l'ancienne capitale du Pays de Vaud, mais il n'en reste pas moins que leur présence est fortement percevable. De plus, à eux deux, ils forment pratiquement ***80%*** de la masse du noyau. Par ailleurs, la fonderie joua un rôle important lors de ces ***belles*** années. En effet, elle occupait plus de ***10%*** de la population moudonnoise en 1960. Quant à l'usine ***Model SA***, elle démontre une fois de plus le rapport disproportionné entre ***hommes*** et machines.




.2 | ***GRAPHIQUE*** | *Masse bâtie* | Moudon




.3 | ***GRAPHIQUE*** | *Masse sociale* | Moudon

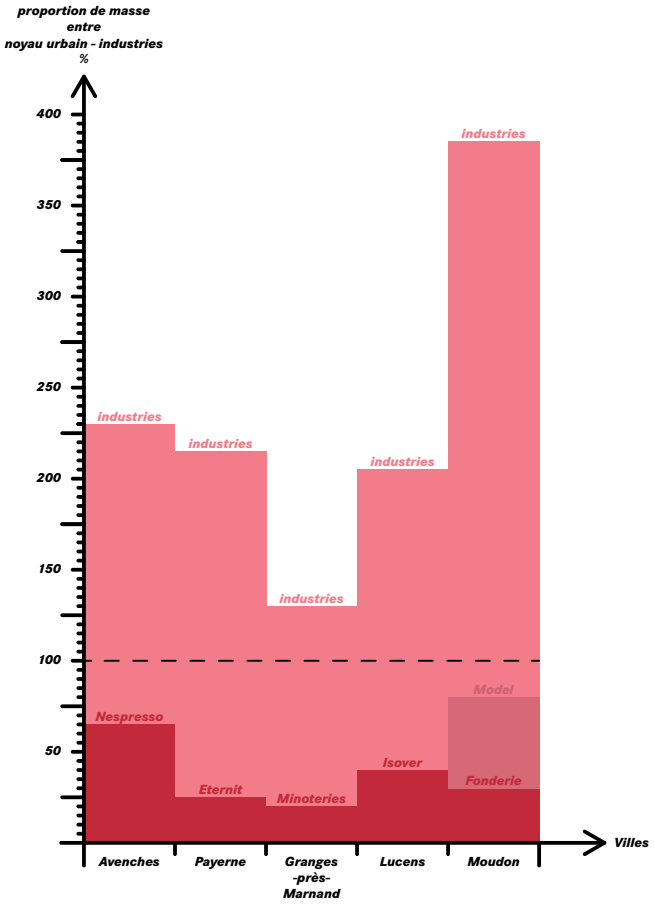



.4 | ***GRAPHIQUE*** | *Masse sociale* | Moudon

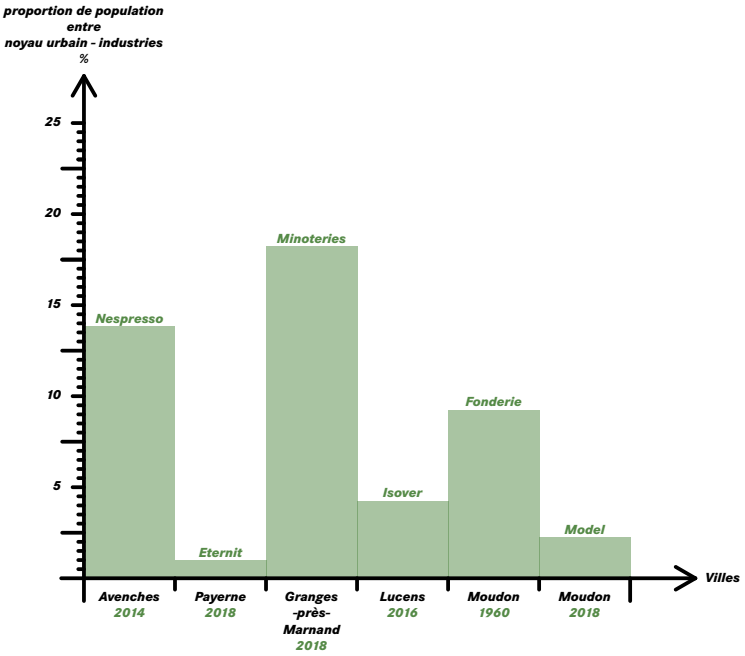
*.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

*.3 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*

*.4 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.*




**.1 | GRAPHIQUE |** *Masse bâtie* **|** Synthèse




**.2 | GRAPHIQUE |** *Masse sociale* **|** Synthèse

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***
***.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 1.3 | BIGNESS
### automonument
### *2018-2019*

L'ensemble des lieux traités ont révélé l'existence de bâtiments de ***grande*** échelle et de type industriel. Ils acquièrent une telle importance, une telle ***présence*** dans le territoire qu'ils peuvent parfaitement s'inscrire dans la définition de l'***automonument*** décrite par Rem Koolhaas à l'occasion de son livre *New York délire* en 2002: ***'Passé un certain volume critique, toute structure devient un monument, ou, du moins, suscite cette attente de par sa seule taille, même si la somme ou la nature des activités particulières qu'elle abrite ne mérite pas une expression monumentale'*** [1].

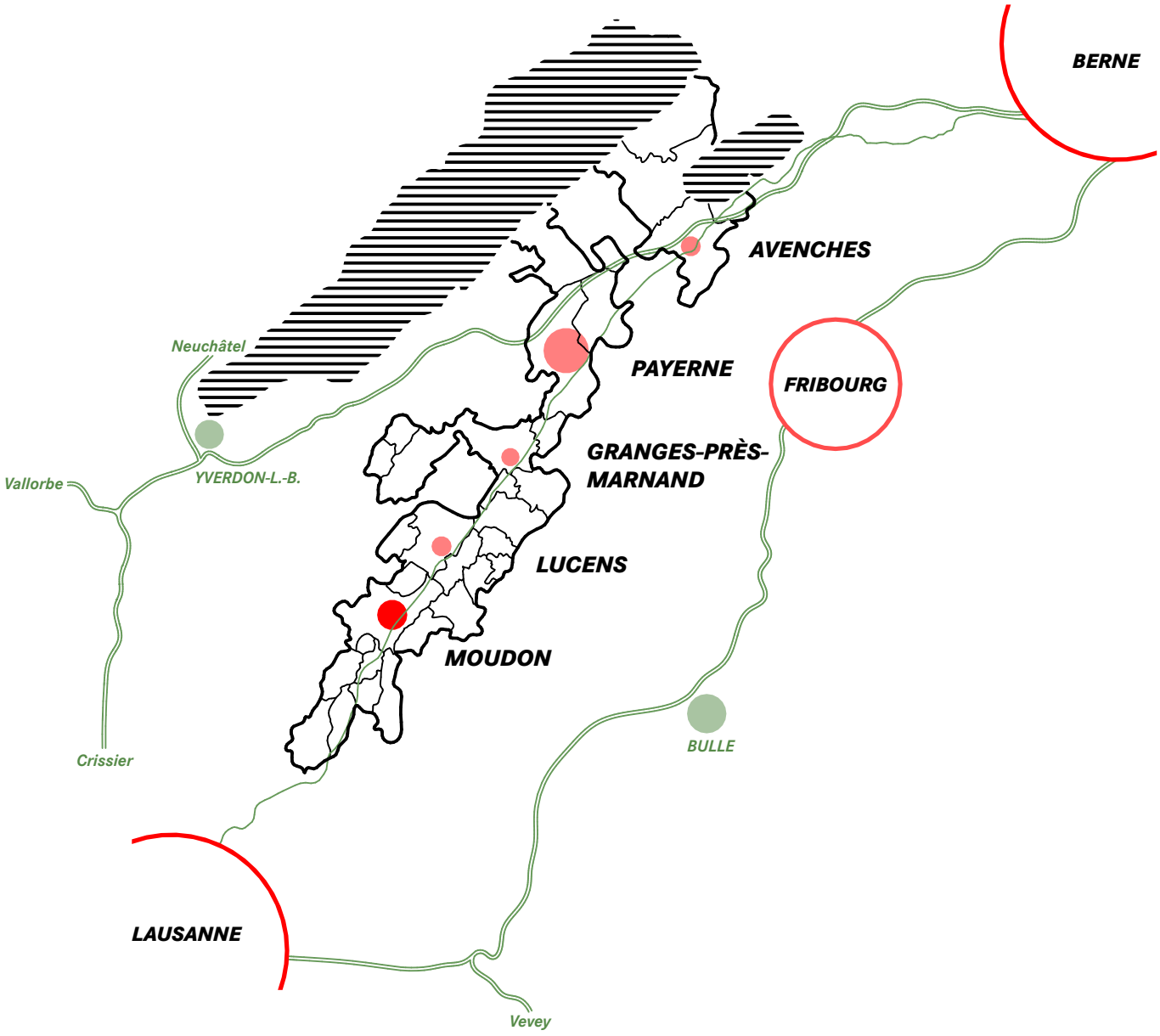
Il est certainement ambitieux et ***impudent*** de tirer des parallèles trop rapides avec le concept théorique ***Bigness*** de Koolhaas, néanmoins, il est possible d'en trouver des caractéristiques ***similaires*** tout en les appliquant à l'échelle de ce vallon broyard. Éléments marquants, ils deviennent par leurs dimensions des ***emblèmes*** économiques. Symboles de l'industrialisation de la vallée, ils rentrent en clair ***contraste*** avec les villes et villages auxquels ils s'y agrègent, s'y annexent. Koolhaas affirme ceci: ***'The Bigness ne fait plus partie des tissus urbains. Il existe, tout au plus, il coexiste. Son sous-entendu est "nique le contexte"'*** [2]. Il est vrai que malgré les forts ***liens*** qu'ils entretiennent en terme de raison sociale ou de vecteur de développement, ces ***immenses*** structures n'en sont pas moins des éléments ***étrangers***. Toutefois, la population ne semble pas être ***réticente*** à leur nature. En effet, ces entreprises participent ***activement*** à la création de places de travail ***locales***, cette offre étant difficile à instaurer dans la région, notamment par sa localisation en marge des ***polarités*** lémaniques.

Il est important de noter une chose des plus banales et ordinaires, mais ***le temps passe***, et avec lui l'acceptation de ces ***big buildings*** se confirme d'autant plus. Finalement, que ce soit dans la ***réminiscence*** de la gloire passée de l'ancienne fonderie de Moudon ou dans l'***effervescence*** récente des espaces de production Nestlé à Avenches, ces monuments industriels font aujourd'hui entièrement partie du paysage de la vallée de la Broye. Ce qui ajoute de la ***dignité*** et de la noblesse à ces structures est le fait qu'elles soient seules et uniques dans leur contexte. Dans le cas contraire d'une multiplicité de ces éléments ***autistes***, la conséquence aurait été ***fatale*** puisqu'une fragmentation ***schizophrènique*** du tout aurait été opérée[3].

La définition de Koolhaas démontrant l'***absence*** d'honnêtes relations humanistes entre l'intérieur et l'extérieur, illustre la présence de deux parties ***distinctes***, respectivement la façade et l'espace ***intra-muros***, il affirme à ce sujet: ***'[...] l'un traitant de l'instabilité des besoins programmatiques et iconographiques, l'autre agent de désinformation - offrant à la ville la stabilité apparente d'un objet'*** [4]. Cette tentative de définition à l'égard de la ville peut également s'attacher à ces grands ***cabanons*** industriels broyards. En effet, ces lieux de production sont souvent ***fermés*** par leurs façades bornes, cachant et dissimulant ainsi les activités de leurs ***entrailles***.

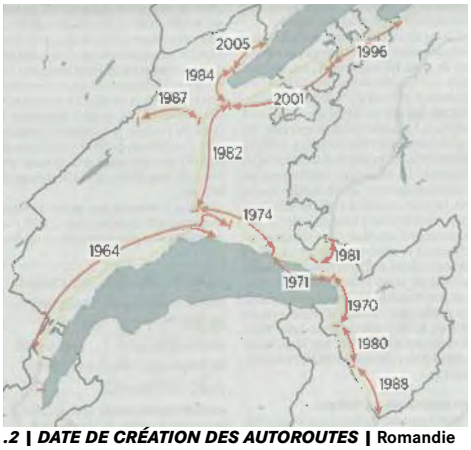
Quant aux données ***conjointement*** affichées *[Fig1 et 2]*, elles démontrent d'une certaine ***égalité*** en terme de masse industrielle vis-à-vis des centres urbains ainsi que d'une proportion logiquement ***atténuée*** pour le hameau agricole de Granges-près-Marnand. Toutefois, pour le cas de la ville de Moudon, les chiffres ***fulminent*** en doublant. C'est également dans cette même bourgade que la notion de ***Bigness*** est la plus lisible, se rapprochant de ce fait d'une ***équivalence*** à l'encontre du centre médiéval originel. Toutefois, fort est de ***constater*** l'exemple d'Avenches, où cette même proportion est la plus ***évidente*** concernant un seul et unique bâtiment *[Fig1]*. La dimension sociale illustre quant à elle une ***inversion*** proportionnelle en ce qui concerne Granges-près-Marnand. Le plus ***faible*** impact se ressent à Payerne du fait d'une plus grande part de population au contraire de la figure d'Avenches qui représente de son côté la structure la plus ***dense***. La ***fonderie*** n'est pas en reste compte tenu de l'année sur laquelle l'analyse se porte *[Fig2]*.

[1] | Koolhaas, Rem. *New York délire.* Marseille: Ed. Parenthèses, p.100.
[2] | Koolhaas, Rem, et Mau Bruce. *Small, medium, large, extra-large.* New York: Monacelli Press, p.502.
[3] | Koolhaas, Rem, et Mau Bruce. *Small, medium, large, extra-large.* New York: Monacelli Press, p.506.
[4] | Koolhaas, Rem, et Mau Bruce. *Small, medium, large, extra-large.* New York: Monacelli Press, p.501




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE |*** *la route de Berne vs les autoroutes*

***.1 |*** *semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur*

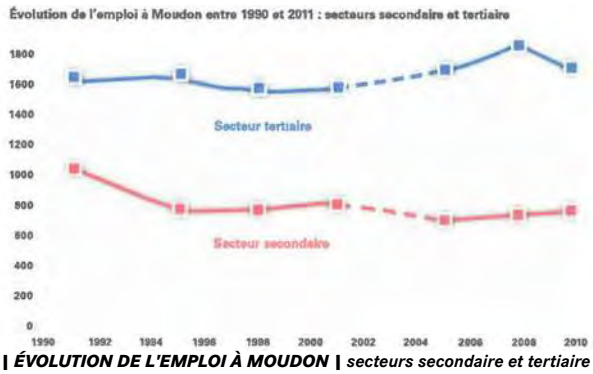



***.2*** **|** ***DATE DE CRÉATION DES AUTOROUTES*** **|** Romandie

***.3*** **|** ***PLAN RAIL 2050*** **|** *lignes futures* **|** Suisse, 2050

***.4*** **|** ***LA PLAINE PLONGÉE DANS LA BRUME*** **|** *photo aérienne* **|** Ursy, 2018

***.5*** **|** ***IMMÉDIATETÉ*** **|** *plateau de la gare* **|** Moudon, 2018




***.6*** **|** ***ÉVOLUTION DE L'EMPLOI À MOUDON*** **|** *secteurs secondaire et tertiaire* **|** 1990 - 2011

***.2*** **|** Maendly, Vincent, « Vaud du Ciel », *24 heures*, 17-18 novembre 2018, p.28.
***.3*** **|** Mange, Daniel. *Plan Rail 2050*. Lausanne, p.12.
***.4*** **|** *Ursy, 12/11/2018, photo de l'auteur.*

***.5*** **|** *Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.*
***.6*** **|** Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, p.3.

# 1.4 | ZONE CALME ET AS FOUND
## parallèle
## *2018-2019*

***'Le brutalisme essaie de prendre en compte une société de production de masse, et d'arracher une rugueuse poésie des forces confuses et puissantes qui sont à l'œuvre'*** [1].

La zone ***calme***, articulant des étendues de sédiments urbains de l'ancienne Suisse rurale, est le terme qu'employa l'atelier ETH Studio Basel lors de la publication en 2005 de ***'La Suisse - portrait urbain'***. Ils l'appliquent à la région du ***Gros-de-Vaud*** et de la ***Haute-Broye*** mais également aux ***Préalpes fribourgeoises***, à la région du Napf ou de l'Appenzell - Toggenburg[2]. En évoquant le sud de la vallée de la Broye, à la limite de ***Moudon***, la recherche précise la situation en parlant même d'une zone ***zéro***, étant un ***condensé*** de la zone calme.

Concernant la vallée de la Broye, les centres urbains y sont ***disséminés*** à l'intérieur d'une campagne peu ***industrialisée,*** les pentes abruptes de son vallon représentent la toile de fond de leur ***faible*** développement. Ne servant plus que de parcs ***verticaux***, les facteurs économiques majeurs se focalisent en plaine. L'automobiliste la traverse, dans la majorité des cas, d'une seule ***traite*** et n'y prête guère attention. Il lui est par ailleurs peu palpable de ressentir ou de percevoir le dynamisme d'une ***ambitieuse*** croissance. C'est un espace ***fossilisé*** dans un ***monde parallèle***, où même les villes possèdent un lien encore ***resserré*** à l'agriculture. Cette image est caractérisée par la ***proximité*** physique des domaines agraires, des fermes ou des silos. Un autre élément, démontrant la ***pétrification*** du vallon, est la conservation quasiment à l'***identique*** de la morphologie et du caractère moyenâgeux de ses centres, les cas les plus parlant étants ***Moudon*** ou Avenches. Le Studio Basel alla même jusqu'à parler de ***nostalgie urbaine*** en évoquant cette forme de ville étant, selon la recherche de l'atelier, la plus fragile du paysage construit suisse[3].

De plus, la situation de ces villes et villages est en ***marge*** de l'importance urbanistique de l'Arc lémanique ou, à son autre extrémité, de Berne. Lieux satellites de la réalité dynamique actuelle, ce statut s'accentue par le fait qu'une part ***notable*** de sa population relie quotidiennement ces ***pôles***. Venant chercher la qualité paysagère qu'offre la vallée de la Broye tout en bénéficiant des liaisons rapides aux villes d'importance, ils préfèrent ensuite y ***prospérer*** professionnellement, économiquement et socialement. Cette attitude aura pour effet d'***ôter*** les éventuelles ***retombées*** économiques dont ces centres ***dortoirs*** auraient pu profiter.

Malgré ces éléments, le facteur d'influence le plus important est l'autoroute, ou plutôt, son absence à cet endroit précis. ***Pensées*** dès les prémices comme participantes au support de la mobilité des élites, l'autoroute changera profondément les rapports entretenus par la population aux ***déplacements***. Cette logique ***primaire*** de relier les acteurs principaux de manière directe comprend par exemple le dessin du tracé routier passant par ***Vevey*** depuis Lausanne vers Berne. La volonté étant de permettre à ce fameux ***gratin***, en quête de mobilité rapide et efficace, de connecter l'aéroport de Genève au siège de la société ***Nestlé***, basée à Vevey[4]. Le schéma de l'échelonnement des ouvertures des autostrades *[Fig2]* montre à quel point la vallée de la Broye fut comme ***oubliée*** *[Fig1]*. Toutefois, quant à l'éventualité d'un tracé broyard, la décision fut prise au niveau ***privé***. S'unissant contre, les propriétaires ne souhaitèrent pas ***renoncer*** à leurs terrains, les administrations locales n'eurent même pas à rentrer dans le débat[5].

Nous pouvons comparer l'impact d'un tel tracé en prenant pour exemple des villes similaires à ***Moudon*** en termes de statut ou de situation comme Yverdon-les-Bains ou Bulle. Pour le cas vaudois, il est possible de relever un ***accroissement*** démographique variant entre 1 et 2.5% depuis la création de l'autoroute en 2001. Un pic notable fut visible en ***2009*** avec 3.1% de population supplémentaire[6]. Quant à l'exemple fribourgeois, son ***augmentation*** est la plus ***importante*** de Romandie. Avec plus de ***3.6%*** en prévision 2019, elle est passée de 14'302 habitants en 2000 a ***22'523*** en 2016[7]. Par contre, malgré une ***forte*** attente concernant son développement économique en lien à la ***création*** de nouvelles

[1] | *http://indexgrafik.fr/brutalisme-beton-brut, consulté le 24/01/2019.*
[2] | Diener, Roger. *La Suisse.* Bâle: Birkhäuser, p.756.
[3] | Diener, Roger. *La Suisse.* Bâle: Birkhäuser, p.743.
[4] | Zellweger, Jean-Michel et Dewarrat, Jean-Pierre et Fischer, Xavier et Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, l'espace dans le temps.* Lausanne: PPUR, p.103.
[5] | Entretien téléphonique avec Alain Mathys, 19/11/2018.
[6] | S.N., « État des lieux statistique de la Ville de La Chaux-de-Fonds », *Annexe au rapport d'information du Conseil communal sur le Programme de législature*, 2012-2016.
[7] | Gillioz, Valérie et Zufferey, Dimitri, « En plein boom, Bulle cherche à concilier croissance et qualité de vie », *RTS*, 2018.

entreprises, le chef-lieu du Jura-Nord vaudois voit le rapport entre ses emplois et sa population déséquilibrée. En effet, la voie rapide amena l'apparition davantage de villas que d'industries[8]. Concernant le chef-lieu de la Gruyère, il reçoit, entre 2011 et 2015, plus de ***8.5%*** de nouvelles places de travail. Le nombre d'emplois passant ainsi de 23'050 à ***25'023*** places. Ces chiffres montrent une croissance particulièrement présente dans le secteur ***tertiaire*** notamment en lien à sa zone industrielle de Planchy, qui est en connexion directe à l'autoroute[9]. Quant à ***Moudon***, elle voit sa population augmentée de par sa proximité à la métropole lausannoise et grâce à l'attractivité que suscitent ses bas loyers, qui pourtant tendent aujourd'hui à s'élever. Toutefois, elle ne conçoit qu'une part infime de nouveaux emplois depuis les ***15*** dernières années[10] *[Fig6]*. Cette situation stagnante représente parfaitement l'***étrangeté*** de ce lieu, plongé dans une campagne oubliée, Moudon attirant peu.

Nous pouvons néanmoins noter un projet d'envergure, ayant la capacité de changer considérablement la vallée de la Broye. Il s'agit du ***Plan Rail 2050*** *[Fig3]*. Cette nouvelle vision du chemin du fer suisse est caractérisée par deux éléments fondateurs. Le premier est la ***grande vitesse ferroviaire***, absente depuis toujours en Suisse, et le second est le ***raccordement*** plus fort au système européen. C'est par la création d'un réseau rapide ***entièrement*** nouveau, compatible avec celui existant, que les liaisons ***Ouest-Est***, de Genève à Saint-Gall, et ***Nord-Sud***, de Bâle à Chiasso, seront renforcés[11]. De ce fait, le nouveau tracé devrait emprunter la vallée de la Broye, remémorant ainsi l'importance du parcours historique que cet ***axe*** eut.

Un autre élément impactant l'image de ce vallon est son ***brouillard*** *[Fig4]*. De composition identique à celle d'un nuage, seule sa position proche du ***sol*** les différencie. Devenant un ***cliché*** marqué au fil du temps, ce phénomène météorologique est caractéristique de cette région par sa présence ***prononcée***. Malgré le fait qu'il soit ***passablement*** connu et répandu dans la Romandie, ce mythe tend à s'estomper, notamment à cause de la ***correction*** de la Broye et par l'utilisation de chauffage moins polluant. Anciennement au charbon ou à l'huile, ces systèmes domestiques produisaient des ***microparticules*** incontrôlées qui influençaient la densité de l'air. De plus, avec le réchauffement climatique, le brouillard se forme aujourd'hui à plus haute altitude. Ce facteur d'influence peut connoter la vallée plus négativement qu'il ne l'est déjà, néanmoins, nombre de citoyens apprécient les situations qu'il crée. ***'Cela fait très longtemps qu'on joue avec cette image et qu'on prend ce cliché avec beaucoup d'autodérision (...) Cela donne l'impression d'être une région peut- être un peu triste, alors que nous on trouve ça plutôt poétique ... mais je crois que ça nous rend aussi sympathiques'*** [12] Originaire de Payerne, l'écrivain Jacques Chessex parle du brouillard dans ***Le Rire dans la faille*** en 1993.

L'ensemble des éléments cités participent à la ***compréhension*** intrinsèque de cette vallée. Prenant en compte une certaine ***pauvreté*** mais également une sincère ***immédiateté*** *[Fig5]*, la vallée de la Broye est caractérisée par le caractère ***As Found*** qu'elle génère au travers de son économie, de sa position, de ses infrastructures, de son agriculture, de son industrie ou de sa topographie.

***'J'aime le brouillard, tu le sais***

***Ses épaisseurs lumineuses***

***Ses taches de mort calme dans l'antre du jour***

***El tu sais aussi que j'aime le brouillard***

***parce qu'il ressemble à ce regret qui est en moi***
***Entre l'heure et la mémoire***
***Quand j'ai la vertu de regarder ma mort***
***Les claires ruines et tout l'après***
***Où je n'aurai plus de structure***
***Où il n'y aura plus de langage, plus de formes***

***même ombreuses***
***Plus d'arête***

***aucune catégorie dans le vide***
***Aucun vide du vide***

***J'aime le brouillard de m'y faire réfléchir***
***S'il ressemble tant soit peu à ce destin***

***défaisant mon heure***
***Dans le vœu de l'instant et du rien.'*** [13]

[8] | *https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/communes/portraits-communes.html, consulté le 16/11/2018.*
[9] | Gillioz, Valérie et Zufferey, Dimitri, « En plein boom, Bulle cherche à concilier croissance et qualité de vie », *RTS*, 2018.
[10] | Entretien avec Alain Mathys, 28/08/2018.
[11] | *https://www.youtube.com/watch?v=55xnXyi6PU8&ab_channel=Pressespolytechniquesetuniversitairesromandes, consulté le 16/11/2018.*
[12] | Eymann, Michel, « La Broye, un modèle intercantonal », *RTS*, 2017.
[13] | Chessex, Jacque, « *Le Rire dans la faille, Martigny, Le Manoir* », *1993*

***.1*** **|** ***LA VILLE DE MOUDON*** **|** ***atmosphère*** **|** **Moudon, 2019**

***.1*** **|** ***Moudon, 23/01/2019, photo de l'auteur.***

♦

## 2

# VILLE DE MOUDON

**p. 48 - 107**

*.1 histoire et importance*
*2. développement et immédiateté*
*.3 infrastructure et Janus*

♦

## 2.1 | HISTOIRE ET IMPORTANCE

### puissance et décadence

***1er ou 2e siècle***

Fondée sur un ***éperon*** topographique *[Fig1]* **situé entre les cours d'eau de la Broye et de la Mérine, Moudon se protégea des *troubles* de l'insécurité par son hauteur et son accessibilité. *Minnodunum* est son nom d'origine. Terminologie latine d'un vieux nom celtique, *Minno* serait, selon le savant étymologiste du 19e Paul Aebischer, une réduction de *Minnona* comme étant le nom ancestral de la Mérine et signifiant *ruisseau du chevreau*. Quant à *dunum*, il correspond à un site protégé par une palissade ou une enceinte. Ainsi, *Minnodunum* évoque un site fortifié au dessus du ruisseau du chevreau. De plus, son origine celtique affirme que Moudon a bien été occupée par une population *gauloise*, antérieure aux Romains[1]. De cette période celtique, un site bâti a été retrouvé à l'arrière de la maison à la rue Grenade 34, sa datation étant *estimée* au 1er ou 2e siècle. D'autres éléments démontrent l'implantation d'une agglomération *antique* dont le centre se trouvait à l'endroit de la plaine de la Villeneuve et qui aurait *résisté* aux invasions barbares du 3e au 4e siècle[2].**

***Disparaissant*** **des livres d'histoire pendant plusieurs siècles, Moudon réapparait sous un autre nom dans les chartes de *Hautcrêt* datant certainement du 12e siècle. C'est à ce moment que remonte la fondation du *castrum* de Moudon. Il se créa lors d'une période d'expansion économique mais aussi d'affrontements armés[3], *Meldun* ou *Moldun* étant le nom le plus proche de nos jours. Due à l'occupation *bernoise** *[Fig2]*, **une terminologie allemande existe également sous la dénomination *Milden*. En ce Haut Moyen Âge, Moldun est en possession des *évêques Lausannois*, tout comme ses voisins de Lucens et Curtilles. Peu à peu évincés de Moudon, les évêques furent remplacés par un avoué impérial, *le duc de Zaeringen*, ce dernier étant bien plus *ambitieux* que les pontifes .**

**Puis en 1207, *Thomas de Savoie*, héritier des comtes de Genève, profita des conflits entre factions médiévales dans le but d'obtenir le *fief*, représentant les revenus d'une terre, d'un des empereurs et ce au *détriment* à la fois de l'évêque de Lausanne et du duc de Zaehringen. La résultante de cette prise de pouvoir fut une longue et dure *guerre*. Thomas de Savoie obtint finalement la totalité du pouvoir moudonnois, la ville devenant par conséquent une châtellenie *savoyarde*[4] *[Fig3]*. Les Savoie prirent *également* la possession d'autres villes de la région, notamment Payerne en 1239, *Romont* en 1244, Rue vers 1250 et Yverdon en 1251[5].**

**Au début de 13e siècle, le grand Moudon *règne* en force. Devenant la *capitale* du Pays de Vaud savoyard, elle abritait de ce fait le *tribunal* en charge des procès renvoyés par les cours de justice inférieures de tout le Pays de Vaud. *Moldun* réunit les délégués des villes formant à ce moment les États de Vaud mais également les membres du clergé et de la noblesse féodale. De ce fait, la ville jouit des *agréments* de la vie citadine. C'est ainsi que la bourgeoisie et la noblesse y feront construire de grandes *demeures*. Moudon jouit de son statut, elle devient le grand *entrepôt* des marchandises savoyardes, devenant même le plus *important* au nord du lac Léman. La ville est un centre commercial affirmé, dans lequel des banquiers *étrangers*, d'Italie et de France, s'y installent et font d'excellentes affaires. La route du Grand Saint-Bernard, *possession* des comtes de Savoie de la vallée d'Aoste jusqu'à l'Aar, assurent la *prospérité* de la capitale. La *preuve* la plus imposante de cette riche période est sans doute l'église Saint-Étienne. Construite dans la seconde moitié du 13e siècle par des architectes ayant *également* participé à la réalisation de la cathédrale de Lausanne, ses dimensions *gigantesques*, en comparaison à la taille de Moudon, prouvent également de la *foi* de ses habitants. De plus, la ville posséda trois *hôpitaux*. Un pour les *pauvres* et propriété des autorités et deux autres pour sa population *aisée*, ces bâtiments affirmant une fois de plus de la santé de son développement[6].**

**La fin de cette époque d'abondance coïncide avec celle de *Villeneuve* du 14e siècle qui subit un grave déclin de son économie et influença tout le Pays de Vaud[7] *[Fig4]*. Toutefois et malgré la**

**0 5 0**

[1] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.6.
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.30.
[3] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.32.
[4] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.7-8.
[5] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.33.
[6] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.9.
[7] | Pidoux, Philippe, « Hospice cantonal de Villeneuve », Etat de Vaud, p.5.

fuite des banquiers étrangers, la puissance politique ***survit*** par rapport à sa puissance économique ***faiblissante***.

Ensuite, le 15e siècle signe l'***autonomie*** communale et administrative par la création du ***Conseil de ville*** *[Fig5]*. Les nobles ainsi que les riches bourgeois y siègent et sont ***étroitement*** liés à la maison de Savoie. Puis, les Moudonnois perçoivent un ***épuisement*** naissant des ducs de Savoie devant les entreprises toujours plus menaçantes des Suisses. Ces derniers se battront, par ailleurs, lors des guerres de ***Bourgognes*** entre 1474 et 1477[8]. Ils acceptèrent de capituler sans résistance à la suite de la progression affirmée des ***Confédérés***, et ce, dans le but d'éviter de trop importants ***dégâts*** à la ville[9].

Au début du 16e siècle, en janvier 1536, le gouvernement de Moudon ne se fait aucun ***scrupule*** dans l'acceptation de leurs nouveaux maîtres bernois, tout comme d'autres villes voisines. Ils pensent ainsi défendre leur situation ***privilégiée*** de capital du Pays de Vaud. Malheureusement, le bailli bernois, représentant l'autorité sur le territoire, n'y résidera pas. Il ***préfèra*** l'imposant château épiscopal de Lucens. Le partage des différents bailliages conquis en territoire plus petits enleva ***définitivement*** la situation favorisée de Moudon sur les autres villes vaudoises. De plus, désormais ancienne capitale, elle ***perdra*** également sa foi catholique avec la Réforme qui sera ***imposée*** par Berne à la suite de conflits avec Lausanne. Sa fonction ***juridique*** lui sera enlevée, n'étant plus une ville des États de Vaud[10]. De plus le contrôle des anciennes châtellenies, appartenant aux Savoie, furent transférer à Fribourg, ceci fut le cas pour Rue, ***Romont*** et Surpierre.

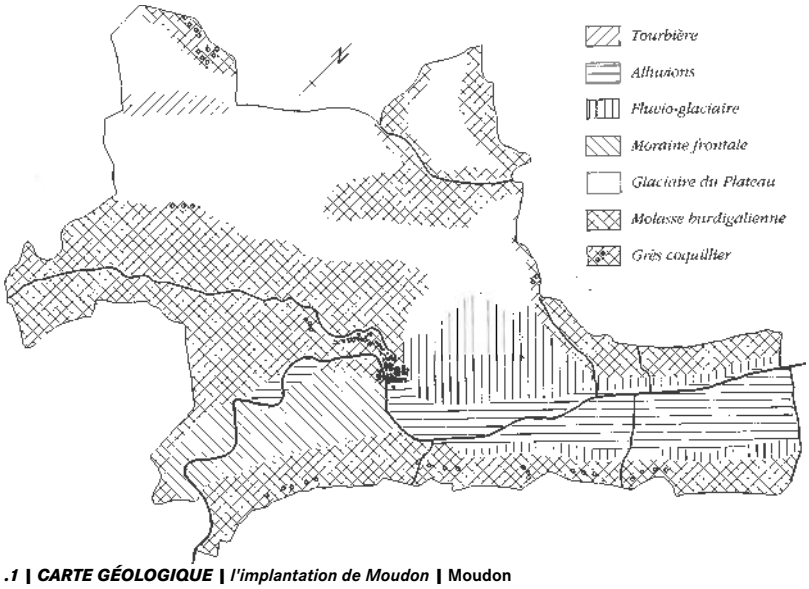
À la fin du 17e siècle, la ***construction*** du nouveau grand pont de Bressonaz permis de détourner la majorité du trafic sur la rive droite de la Broye, facilitant le passage et permettant ainsi de ***contourner*** les quartiers du Bourg et du Château[11]. Malgré cela, plusieurs décennies de stagnation arrivèrent à Moudon, que ce soit par le ***refuge*** des protestants français, qui n'eut pas d'impact notable, ou par les essais de manufactures d'étoffes pour ***occuper*** les pauvres, qui échouèrent. Toutefois, la seconde moitié du siècle vit, comme partout, un ***renforcement*** du pouvoir seigneurial.

C'est au cours du 18e siècle que la ***Bourgeoisie*** commença plus fortement à se développer. Le faste de cette pérode est encore visible de nos jours par de ***nombreuses*** grandes villas. Malheureusement, le nombre de personnes dans le besoin augmenta à ce même moment, et ceci, de manière ***considérable*** dans la seconde moitié du siècle *[Fig6]*. En 1785, ***Meldun*** reçut la route créée par les Bernois l'a ***reliant*** à Vevey. Puis en 1787, un autre tracé l'a joint à Yverdon[12].

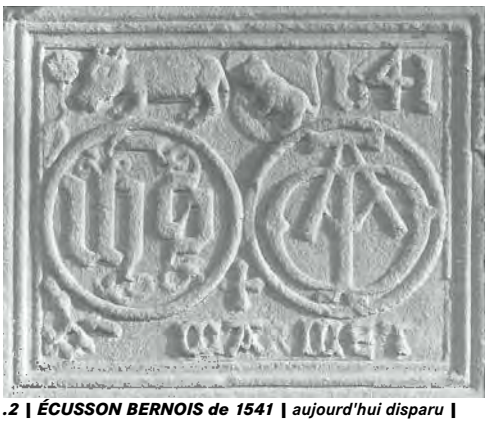
L'***absence*** d'histoire, dont la ville de Moudon est sujette au cours du 19e siècle, a pour conséquence la ***faiblesse*** de ses activités économiques *[Fig8]*. La ville ne joua ***aucun rôle*** majeur dans l'industrialisation de ce temps, et cela, malgré le fait qu'elles possédaient ***auparavant*** des ateliers de tanneries, de tissage de draps et de manufactures de tabacs. En effet, l'ancienne politique territoriale bernoise permettait d'avoir une ***structure*** agricole de large étendue facilement partageable, mais qui ne laissa pas de place aux ***industries***[13]. Les ***quelques*** entreprises, cependant présentes, furent une pointerie mécanique, une manufacture de cuir, une filature de laine, une brasserie, une manufacture de tabac et une usine de pierres précieuses[14]. Moudon fut largement dépassée par sa ville voisine, ***Lucens***, notamment dans le travail des pierres fines pour l'horlogerie. Toutefois, un avantage de cette situation de décadence fut la conservation presque ***inaltérée*** de sa partie médiévale[15]. En contrepartie, Moudon avait la réputation d'organiser de grandes ***foires*** *[Fig7]* ainsi que de nombreux ***marchés*** à grains et à bétail *[Fig9]*, si ce n'est, les plus importants du canton. L'agriculture étant intimement liée à l'ancienne capitale vaudoise, c'est ainsi que de nombreuses installations la servaient. Nous pouvons citer des moulins, des battoirs, des huileries ou des distilleries.

Malgré les efforts conséquents du 20e siècle pour amener les industries à s'installer à Moudon, la ***concentration*** du développement économique et démographique sur l'ensemble de l'arc lémanique l'éloigna de cette effervescence.

[8] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.9.
[9] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.34.
[10] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.10.
[11] | Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.23.
[12] | Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.23.
[13] | Diener, Roger. *La Suisse.* Bâle: Birkhäuser, p.776.
[14] | Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.36.
[15] | Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, p.11.




***.1*** **|** ***CARTE GÉOLOGIQUE*** **|** ***l'implantation de Moudon*** **|** **Moudon**



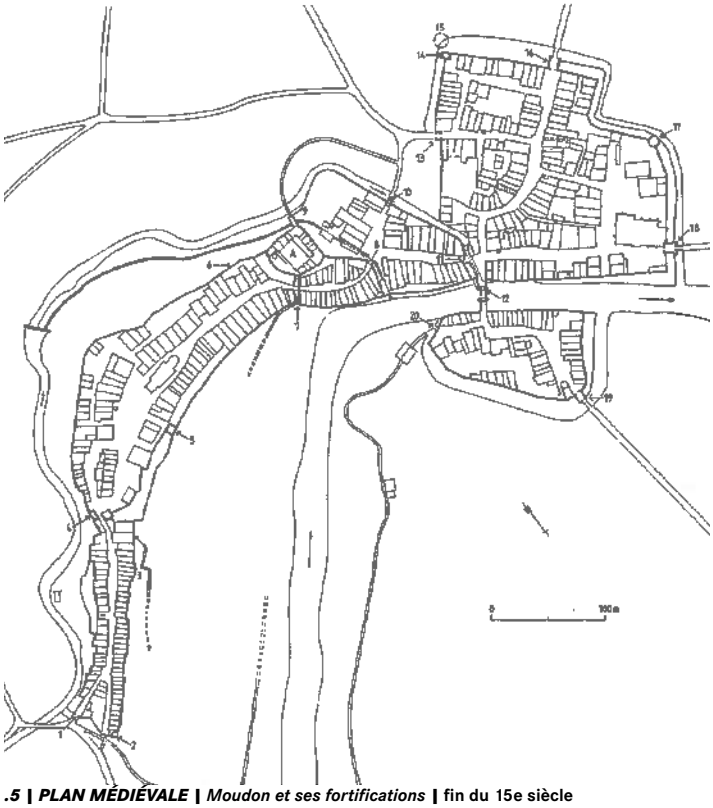

***.2*** **|** ***ÉCUSSON BERNOIS de 1541*** **|** ***aujourd'hui disparu*** **|** **état en 1991**

***.3*** **|** ***ARMES DE SAVOIE VERS 1508*** **|** **état en 2003**

***.4*** **|** ***LES PROMENADES*** **|** ***la ville de Moudon de Derrière-le-Temple*** **|** **début du 19e siècle**

***.1*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.21.**
***.2*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.34.**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.33.**
***.4*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.121.**



**.5 | *PLAN MÉDIÉVALE* | *Moudon et ses fortifications* | fin du 15e siècle**

**.6 | *DÉTAIL D'UN POÊLE* | Moudon, vers 1730**

**.7 | *FOIRE* | Moudon, 1909**

**.8 | *MOUDON* | *vue de l'est* | vers 1860**

**.9 | *FOIRE AU BÉTAIL* | Moudon, 1909**

**.5 |** Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.86.
**.6 |** Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.72.
**.7 |** *https://www.foire.ch, consulté le 25/10/2018.*

**.8 |** *Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.*
**.9 |** *https://www.foire.ch, consulté le 25/10/2018.*

# *2.2 | DÉVELOPPEMENT ET IMMÉDIATETÉ*

## *structure*

**2018-2019**

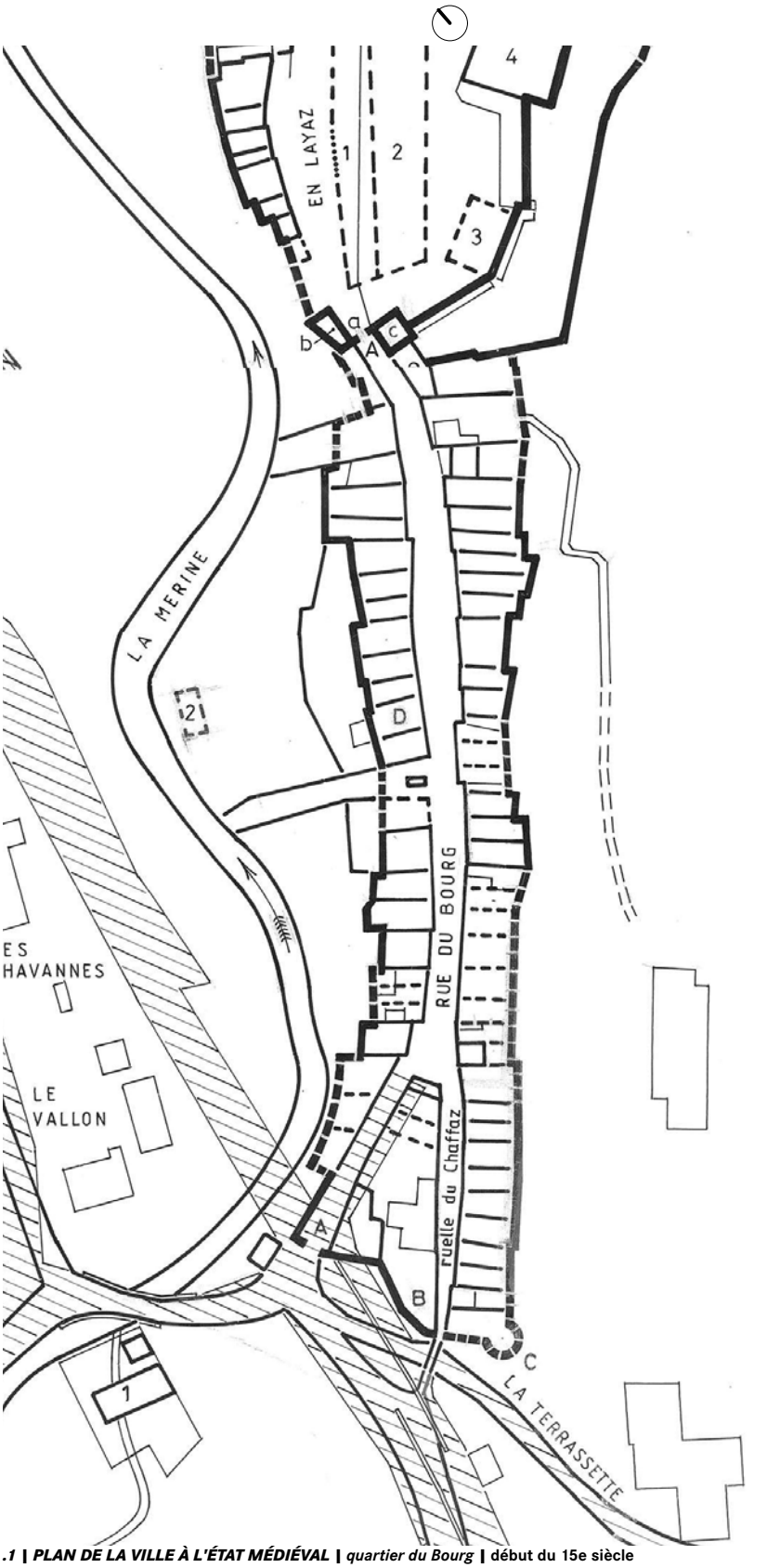
**Le prochain thème est celui du développement *morphologique* et urbain de Moudon. Au travers d'une analyse, basée sur la compréhension de l'avancement au cours des âges des différents *quartiers* de la ville, il est proposé d'observer la *métamorphose* si caractéristique de ce lieu. Le parcours débutera sur les *hauts* de l'éperon rocheux, où l'embryon urbain se plaça à l'aurore de son origine. Suivant géographiquement, l'étude des différents agrandissements urbains tentera de démontrer l'importance du *passé* de *Minnodunum* face à la présence encore très affirmée de sa *structure* intrinsèque. Les *vices* de notre récente époque seront également traités, ceci ajoutant de la valeur à l'envie de s'approprier la *globalité* des composants urbains préexistants, quelle qu'en soit leur nature. La majorité des recherches *historiques* seront basées sur le livre extrêmement *complet*, *La ville de Moudon*, écrit en 2006 par *Monique Fontannaz*. À la suite de quoi, un regard architecturale apportera son *propre* point de vue, aiguisé par les recherches sur l'*attitude* brutaliste précédemment réalisées. Cette analyse ira dans le sens d'une *contextualisation* forte et intime de la future intervention, qui sera constituée durant la thèse de master.**

***.1 | MAQUETTE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL | Moudon et ses fortifications* | début du 15e siècle**

***.1 | Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.***

***.2 | PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL | Moudon et ses fortifications | début du 15e siècle***

***.2 | Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises et recomposé par l'auteur.***




***.1 | PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL** | quartier du Bourg* | **début du 15e siècle**

***.1** | Lausanne, 07/11/2019, fourni par les archives cantonales vaudoises.*

***.2*** **|** ***ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL*** **|** *quartier du Bourg* **|** 2018

***.2*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

# 2.2 | QUARTIER DU BOURG

## lames perchées

### *13ème siècle*

***'Moudon c'est encore ces maisons étranges, appuyées les unes contre les autres, accrochées à la falaise et qui surplombent la Broye'*** [1].

Le quartier du ***bourg*** est impressionnant par sa position au ***sommet*** de l'éperon rocheux de Moudon, surplombant par plus de ***30*** mètres les berges du cours d'eau de la Broye. Son développement remonte à l'aurore du ***13e*** siècle, ***cependant***, il n'est pas certain que cela se soit produit en période savoyarde[2]. Nommé ***Vieux-bourg*** depuis les années 1260, cette désignation indique qu'il est la ***première*** extension urbaine à être construite au-delà du noyau primitif. Sa rue principale, mesurant entre 4 et 8 mètres de largeur, ***longe*** la crête topographique. Elle crée ainsi ces coupes si intrigantes et ***riches*** qui permet la création d'étages supplémentaires en ***dessous*** du niveau de la route telle une ***prolongation*** des falaises de molasses *[Fig3]*. Par ailleurs, ces façades se confondent en grande partie avec les murs de l'***enceinte*** médiévale. Sécurisé ***naturellement*** sur ces flancs, le quartier se protégeait à l'ouest par une porte, nommée porte du Bourg, ainsi que par une tourelle. Diverses extensions de type faubourg au sud et à l'ouest furent ***également*** édifiées dans le courant du 14e siècle mais elles disparaîtront à peine un siècle écoulé[3].

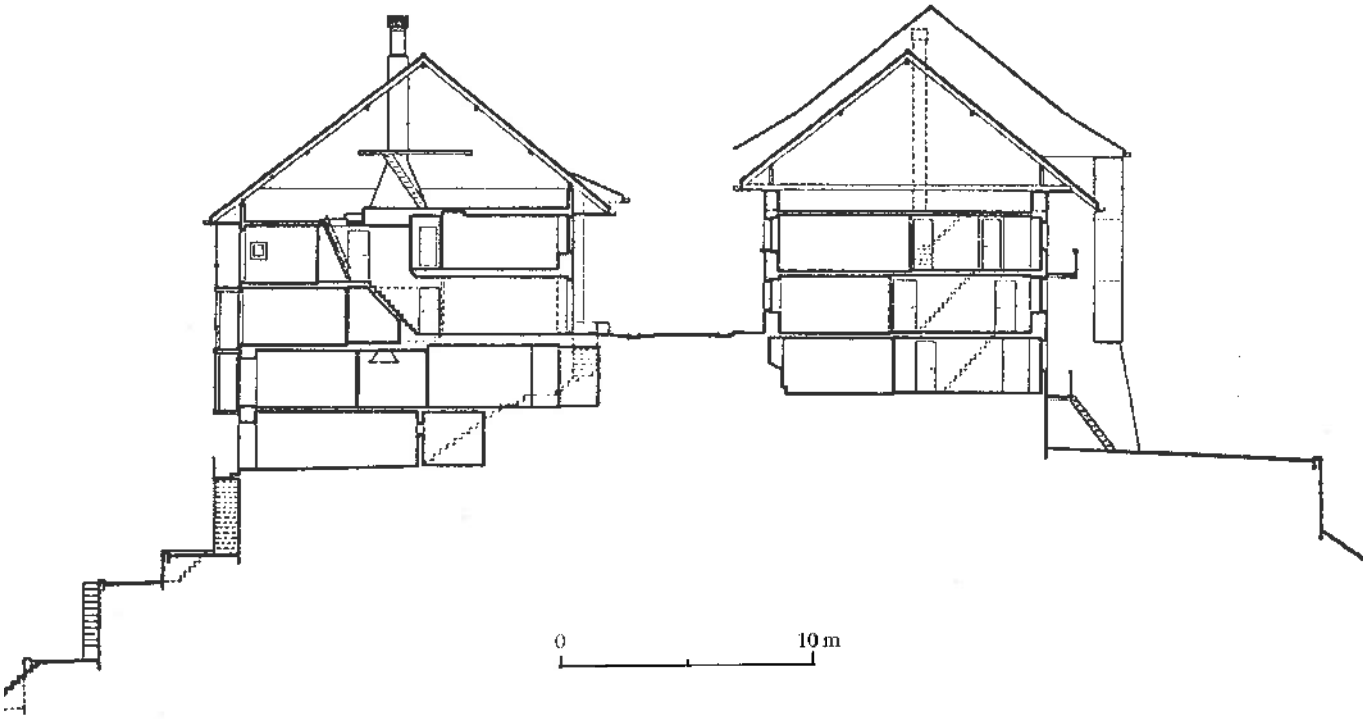
Le quartier initialement érigé pour du ***logement*** vit arriver quelques ***artisans***. En effet, il était possible d'y trouver en majorité des ***tisserands*** et plus tard, vers le 16e siècle, des maçons s'y installèrent. C'est par ailleurs à cette même époque que différentes demeures seront ***transformées*** en granges[4]. De plus, nous pouvons relever l'existence de deux ***moulins***, représenté sur le plan de reconstitution par les chiffres 1 et 2. Un ***four*** est également mentionné par la lettre D *[Fig1]*.

Aujourd'hui, la ***disparition*** de certains bâtiments morcèlent sa lecture ***unitaire***, toutefois, à l'origine ***seule*** la place de la fontaine, encore existante, venait interrompre sa linéarité. Les bâtiments ***disparus*** furent abandonnés pour diverses raisons. L'une fut à la ***déplacement*** du centre névralgique vers la Ville basse et l'autre fut à cause de l'érosion de certaines faces de la falaise qui mit en péril la stabilité de ces bâtisses.

La morphologie de ce quartier est ***encore*** à l'heure actuelle très représentative de son état ***médiéval*** *[Fig3]* . Ce fait est notamment dû par son emplacement ***peu*** convoité par les regroupements de propriété opérés par les grandes familles du quartier du Château ainsi que par les restructurations ***bourgeoises*** de la Ville basse. Il faut toutefois noter de larges ***modifications*** appliquées aux façades durant le 19e siècle[5].

Il s'agit d'un quartier caractérisé par une ***clarté*** ainsi qu'une ***qualité*** surprenante. Son rapport à la topographie est ***vertigineux***. Il permet aussi bien de s'ouvrir sur le ***paysage*** que de créer une dense ***urbanité***. Ses ***lames*** habitées sont si ***profondes*** que le regard porté à leur travers paraît lointain tant le cadrage est resserré. Leur ***large*** épaisseur permet de ***tenir*** l'espace public de la chaussée, sans qu'il fuie par leur intériorité ***traversante***. Ce rapport à la rue, isolant le passant d'éventuels dégagements, articule une réelle relation entre les différentes unités composant le quartier. Plusieurs ***seuils*** gèrent les ***degrés*** de privacité. Premièrement, la chaussée est longée de chacun de ses côtés par un ***canal*** d'évacuation des eaux de pluie. Ensuite, un perron formé d'une marche crée un espace ***entre*** la façade et la chaussée, mais, appartenant à la fois à l'habitant et à l'espace public. Celui-ci est facilement ***appropriable*** et il offre l'opportunité à la vie privée de s'afficher avec ***retenue***. D'autre part, il est possible de trouver dans cette couche les escaliers d'accès au niveau inférieur, distançant cette fois-ci plus ***strictement*** le passant. La rue est espace de partage, elle ***unifie***, regroupe, rassemble. Les enfants y jouent, les aînés y bavardent et chacun s'y côtoie. De plus, les ***différences*** de niveau, d'expression, de matérialité ou de toitures permettent une ***identification*** à l'habitation comme unité participant au tout *[Fig4]*. La vie y est particulièrement agréable.

[1] | TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch/medias/64925 (consulté le 19 octobre 2018).
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.50.
[3] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.52.
[4] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.51.
[5] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.53.




***.3*** **|** ***COUPE TYPE*** **|** *quartier du Bourg* **|** **Moudon, 1976**

***.4*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Bourg* **|** **Moudon, 1917**

***.5*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Bourg* **|** **Moudon, 1971**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.55.**
***.4*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.5*** **|** **TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.1 | PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL | quartier du Château | début du 15e siècle***

***.1 | Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

***.2 | ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL** | quartier du Château* | 2018

***.2 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

## 2.2 | QUARTIER DU CHÂTEAU

**au sommet**
***vers 1127***

Le quartier du Château représente, avec peu de doute, l'empreinte même du ***castrum*** qui fonda durablement la ville de Moudon vers les années ***1127*** par le comte de Genève[1]. Choisies pour son emplacement stratégique et ***sécurisé*** de manière naturelle, les constructions se confondent avec les ***fortifications*** et les falaises de molasse. Sa structure primaire est articulée par deux éléments fondamentaux, une ***rue*** et une ***place***. La rue du Château est en pente ***raide***. C'est elle qui mène à la place depuis la plaine. Elle fut bordée pratiquement dans son ensemble de portiques à ***arcades***, ou d'***avant-caves*** semi-enterrées et accessibles aisément depuis la rue, qui étaient protégés par de larges avant-toits. Les ***premiers*** systèmes de ce type remontent, à Moudon, au 13e siècle et ce n'est que dans cette partie de la ville qu'ils furent en vigueur. Bien que l'autorisation de ***combler*** ces espaces fut donnée, cela prouva leur caractère initialement ***public*** *[Fig3]*. Nous pouvons y voir l'influence des villes fondées ou agrandies par les ***Zaehringen*** en Suisse occidentale.

À la suite du parcours, nous trouvons le vide référentiel, ***plat***. Il se positionne au sommet de la butte rocheuse, unifiant ainsi les bâtiments d'ordre ***public*** tels que l'ancienne église Notre-Dame, représentée sur le plan par la lettre E. À l'origine, elle marquait la limite de la toute ***première*** fortification[2] *[Fig4]*, qui isolait uniquement le ***sommet*** de l'éperon. Elle disparut entièrement en 1729.

Cette place publique reçut également une ***attention*** particulièrement au milieu du 14e siècle. De nombreuses ***démolitions*** furent entreprises afin de lui donner toute l'importante voulue. Elle reçut des dimensions d'une grande ***générosité*** ainsi qu'une géométrie relativement ***régulière***, faits qui furent surprenants pour l'époque. Elle fut ainsi ***tenue*** par divers bâtiments d'importance. Nous pouvons citer la maison ***forte*** des Vidomnes au sud, numéro 18, et quelques constructions de service aux ***foires*** comme la halle du seigneur ou des merciers et la maison des Lombards, lettre C, D et chiffre 19, mais également des maisons d'***influences***, chiffre 5 à 9 *[Fig1]*. Cette place majeure n'était pas ***uniquement*** utilisée à l'organisation de la vie économique locale par les foires mais servait aussi à la ***culture***. Il n'est pas ***rare***, déjà au Moyen Âge, que des représentations théâtrales ou des cérémonies officielles y prennent place[3].

Comme pour le quartier du Bourg, le ***déplacement*** du centre économique au courant du 15e siècle transforma sa morphologie par la disparition de nombreux bâtiments. La construction du pont de ***Bressonaz*** en 1701 fut l'un des acteurs majeurs dans la déviation du trafic par la Ville basse. Toutefois, les démolitions du haut de la rue furent exécutées seulement dans le courant du 18e siècle[4].

Une situation à la fois proche mais ***distante*** du quartier du Bourg caractérise les quelques habitations le long de la rue de ***Layaz***. Elles n'ont, dans ce cas, pas de voisins ***directs*** car la rangée de logements, chiffre 1 et 2, furent démolis au 15e siècle afin de ***créer*** une place commune permettant ainsi d'amener plus aisément les passants à l'entrée sud du noyau originel. Cet élargissement permet également d'offrir ***davantage*** d'espace aux habitants devant leur entrée, leur donnant la possibilité de se l'approprier *[Fig4]*. Par la suite, un ***haut*** mur fut construit, c'est lui qui ***définit*** la place *[Fig5]*. Il fut créé lors de la construction de la ***terrasse*** du château de Carouge, numéro 4 *[Fig1]*. Ces mêmes lames d'habitations ont failli ***disparaître*** au cours du 18e siècle, notamment à cause de ***l'effondrement*** d'une partie de la rangée.

Comme le Bourg, le quartier du Château est d'une ***clarté*** impressionnante. L'implantation des bâtiments publics en relation à la ***topographie*** et à la ***spatialité*** en font découler cette structure extrêmement ***précise***. La succession des interventions a toujours amené une ***lecture*** d'autant plus aisée. Il serait extrêmement stimulant de projeter la ***redensification*** de ce quartier dans le but de lui redorer sa ***vérité*** morphologique passée, tout en catégorisant à nouveau la ***hiérarchie*** des espaces publics. Aujourd'hui, il est possible d'y trouver le musée du ***Vieux-Moudon*** ainsi qu'une école spécialisée.

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.42.
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.43.
[3] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.43.
[4] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.45.

***.3*** **|** ***ARCADES GOTHIQUES EN PARTIE MURÉES*** **|** *rue du Château* **|** **Moudon, 1930**

***.4*** **|** ***PLAN DES INVESTIGATIONS ARCHÉOLOGIQUES*** **|** *place du Château* **|** **Moudon, 1989-1991**

***.5*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Bourg* **|** **Moudon, 2018**

***.6*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Bourg* **|** **Moudon, 2018**

**.3 | Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.317.**
**.4 | Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.45.**

***.5 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.6 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

**.1 | *PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL* | *quartier le Rotto-Borgeau* | début du 15e siècle**

***.1 | Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

***.2*** **|** ***ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL*** **|** *quartier du Rotto-Borgeau* **|** 2018

***.2*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

## 2.2 | QUARTIER LE ROTTO-BORGEAU

### la raide rue

***avant 1258***

Le quartier de Rotto-Borgeau, tenant son nom de la pente raide qui le caractérise *[Fig3]*, fut également appelé ***Borgeau sous la tour*** ou ***Bordeaux sous le château***. Sa formation remonte avant les années 1258. Il se structure à l'image d'un ***bourg-rue***, notamment par des bâtiments formant la muraille à leur arrière. Il fut occupé par des granges et quelques cheseaux.

Apparemment, depuis le 15e siècle, la ***corde*** fut le nom donné à sa rue, notamment à cause de son dévers ***prononcé*** et de son ***étroitesse*** *[Fig4]*. Cela indiquant probablement la présence d'un cordage le long de ce parcours dans le but de ***faciliter*** sa montée. Telle une main courante, elle assistait le passant, et ce, surtout en hiver lorsque la chaussée était particulièrement ***glissante***[1].

À l'image des quartiers précédemment analysés, il fut également l'objet de larges ***démolitions***. En effet, à partir du 15e siècle, les quatre maisons, en haut de la rue, du côté de la Broye, furent ***détruites*** dans le but de créer une place publique. Elle porte le nom de ***place des Merloz***. Puis, au cours du siècle suivant, l'évidement urbain s'appliqua aux quatre maisons suivantes qui étaient déjà en ***ruine***. L'aménagement en découlant fut la construction d'un mur de soutènement, créant de ce fait une ***terrasse*** sur la Broye. Aujourd'hui, le ***surplomb*** créé au début de l'ascension en lien avec l'ouverture du bâti disparu apparaît comme une grande ***respiration*** dans le parcours de la ville. Arrivant de la plaine, le passant peut ainsi profiter du premier ***dégagement*** sur la vallée de la Broye. C'est un rare moment où la ***dense*** et ***pesante*** ville moyenâgeuse se fait discrète et laisse place à la ***découverte*** du paysage, en hauteur.

Ce dernier développement avant de rejoindre la plaine est très compact. Il démontre à quel point le développement urbain d'antan fut essentiellement régi par la ***crainte*** du monde, au-delà de ses murs d'enceinte. S'agrégeant autour des ***forces*** présentes, la ville croît à la suite des ceintures topographiques et construites.

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.63.

***.3*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Château* **|** **Moudon, 2018**

***.4*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rue du Château* **|** **Moudon, 2018**

***.3*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.4*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

***.1*** **|** ***PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL*** **|** *la tour romane* **|** **début du 15e siècle**

***.1*** **|** ***Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

***.2 | ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL | la tour romane | 2018***

***.2 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

## 2.2 | LA TOUR ROMANE

### le fantôme de pierre

***probablement au 12e siècle***

La ***Tour romane***, ou faussement nommée ***Tour de Broye***, a une longueur de 24 mètres et une profondeur de 16 mètres *[Fig3]*. Cette fausse dénomination est ***due*** à la confusion qu'induit la ***véritable*** Tour de Broye, sise à Sugiez[1]. Siégeant dans sa propre enceinte, elle est aujourd'hui encore protégée par les ***même*** murs qui formaient le tracé originel de ses défenses. Les parois de la tour forment sa structure monolithique de ***tuf*** scié possédant une épaisseur de près de ***3.50 mètres*** et mesurant encore de nos jours entre ***10*** et ***13 mètres*** de hauteur. Initialement, ils culminaient à une altitude de ***25 mètres*** et possédaient une toiture couverte de tuiles, complétée par trois tourettes[2] *[Fig4]*.

***Composante*** du château primitif ayant pris place au milieu de la butte topographique, la date de sa ***construction*** est incertaine. Cependant, son existence est attestée à l'arrivée du gouvernement ***bernois*** au 12ème siècle en lien avec le ***renforcement*** des défenses de Moudon. Par ailleurs, à ce moment, des chambres étaient situées autour de la tour mais celles-ci furent endommagées par un premier ***tremblement de terre*** en l'an 1356. Ensuite, elle fit l'objet d'importantes réparations, mais à la fin du 16e siècle, elle ne servit plus que de ***prison***. Les cellules ***ressemblaient*** à une construction dans une construction. Chapeautées de petites toitures, elles prenaient place de manière indépendante à l'intérieur des quatre murs. Par ailleurs, ce fut le lieu où les criminels étaient ***torturés***. Dus aux déplacements des autorités vers le château de Lucens à la suite des conquêtes bernoise de 1536, elle perdit toute fonction mais sa valeur symbolique fut graduellement reconnue. À cette date il était encore possible de ***l'habiter***.

Puis elle ***menaça*** de s'effondrer du côté de la ville, c'est pourquoi, les autorités décidèrent d'entreprendre des travaux de ***consolidation*** à l'aide d'ouvrages de serrurerie et de maçonnerie dans les années 1640. Puis, en ***1645***, afin de remédier au constant danger que représentait ***l'éventualité*** de son effondrement, il fut décidé de ***démolir*** environ la ***moitié*** de sa hauteur, toutefois en souhaitant garder sa toiture, qui ne fut ***jamais*** remontée. C'est donc depuis ce moment qu'elle reste découverte de toute protection, son état de ruine ayant été ***provoqué*** prématurément par les mains ***destructives*** de l'homme effrayé. Diverses réparations eurent encore lieu sur ses murs au cours du 18e siècle avant que le ***tremblement de terre*** de l'année 1817 l'endommage ***à nouveau***. Les ***fissures*** s'agrandissant au fil des ans, sa démolition fut ***entreprise*** en ***1884***, mais heureusement, ***stoppée*** à 3 mètres du sommet par une ***intervention*** de l'archéologue Albert Naef. Il la sauva de sa disparition ***prononcée*** puisqu'elle reste aujourd'hui le ***seul*** édifice ***préservé*** de la forteresse moyenâgeuse[3].

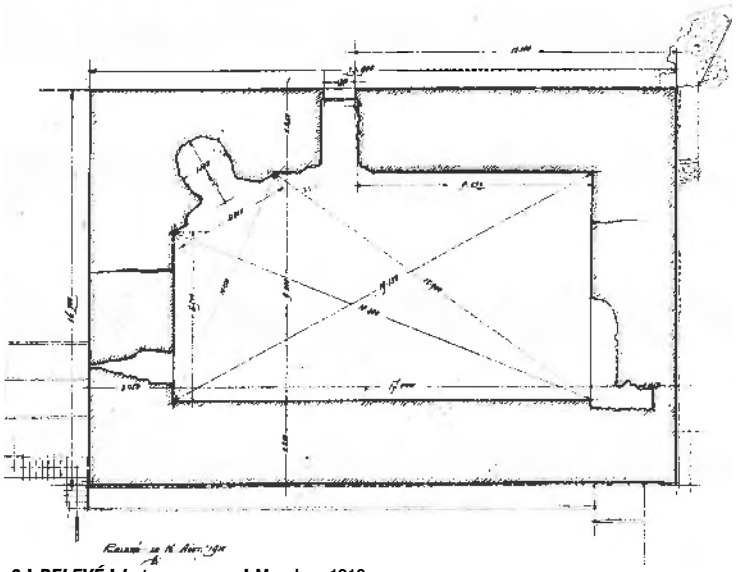
Depuis le ***18e*** siècle, elle ***fascine*** les historiens. Ils évoquèrent, en outre, l'hypothèse du prestige de son origine romaine en la liant même à ***Jules César***, à la reine Berthe ou à Pépin le Bref, roi des Francs. Suppositions qu'il est ***impossible*** à confirmer par quelconques documentations. Aujourd'hui encore, ce volume borne, d'une lourde massivité ***intrigue*** *[Fig5]*. Le ***mystère*** autour de son histoire appuie d'autant plus ce sentiment. Structure close dans ses murs à l'intérieur de la ville, il n'est malheureusement pas possible d'y ***accéder***. Elle apparaît comme étant incertaine, imprévisible, instable. Sa ***fragilité*** marquée par les traces du temps laisse toujours part à une contemplation ***effrayée***. Nous pouvons noter ses blocs de pierre menaçant de ***tomber*** ou ses fissures ***l'ouvrant*** à vue. La lecture de sa silhouette accidentée, brutalisée et violentée par des forces supérieures laisse planer une ***sombre*** présence. Malgré cela, elle participe pourtant à la ***structure*** de la ville. Visible de loin, elle ***souligne*** l'amorce de la si caractérisante topographie de Moudon. La tour est également une ***articulation*** forte entre la Ville basse et haute *[Fig6]*. Elle formule l'appel du passant vers le ***sommet*** de l'éperon molassique tout en affichant son omniprésence par la ***brutalité*** de sa matérialité. Protégée et classée par la note ***1***, elle est recensée d'importance ***nationale*** au recensement architectural du canton de Vaud.



[1] | Hermann, Schöpfer. *Le district du lac.* Bâle, p.391-392

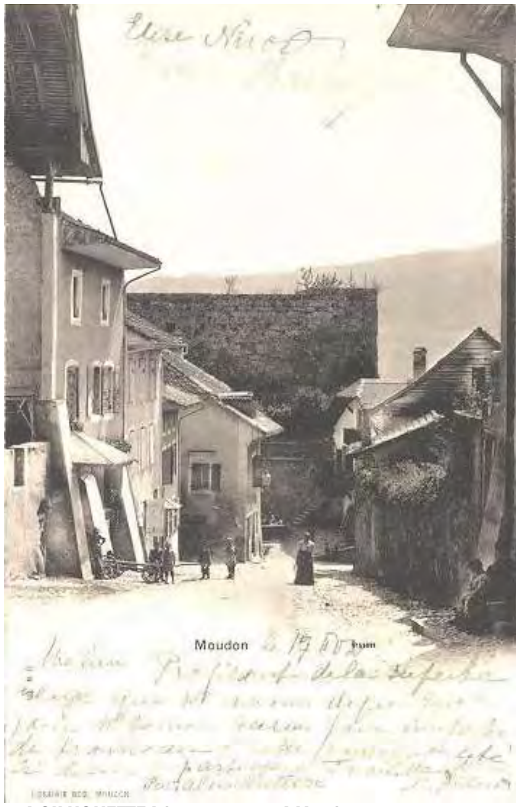
[2] | Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.80-81.

[3] | Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.78-79.



***.3*** **|** ***RELEVÉ*** **|** ***la tour romane*** **|** **Moudon, 1910**

***.4*** **|** ***MAQUETTE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL*** **|** ***la tour romane*** **|** **début du 15e siècle**

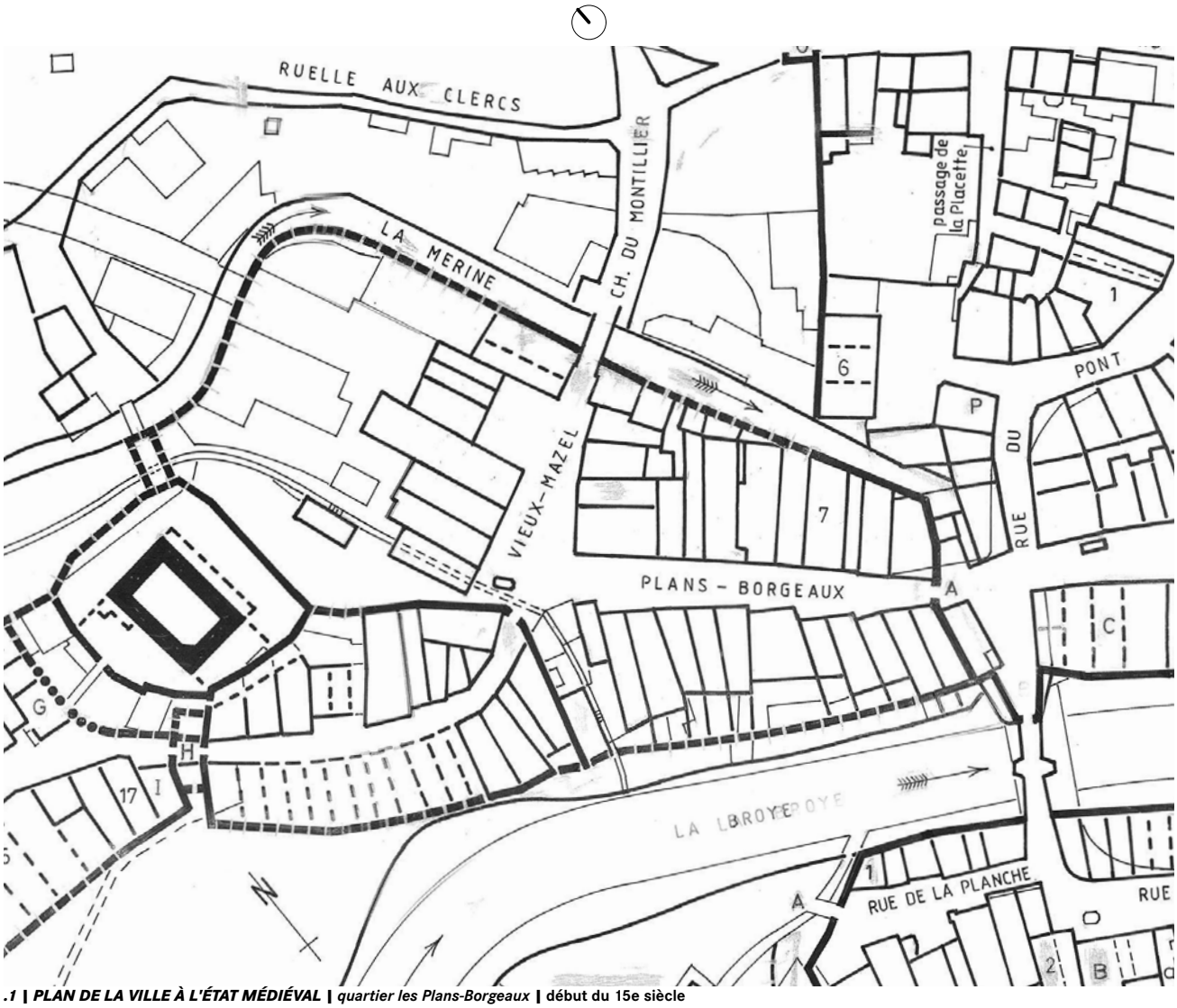



***.5*** **|** ***SILHOUETTE*** **|** ***la tour romane*** **|** **Moudon**

***.4*** **|** ***MOUDON*** **|** ***vue depuis Jolimont de la tour romane*** **|** **Moudon, vers 1840**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.81.**
***.4*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.80.**

***.5*** **|** ***https://abebooks.com, consulté le 15/11/2018.***
***.6*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.43.**




***.1*** **|** ***PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL*** **|** *quartier les Plans-Borgeaux* **|** **début du 15e siècle**

***.1*** **|** ***Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

***.2*** **|** ***ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL*** **|** *quartier les Plans-Borgeaux* **|** 2018

***.2*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

## 2.2 | QUARTIER LES PLANS-BORGEAUX

### la ville de plaine

***milieu du 13e siècle***

L'origine de cette extension urbaine est également ***incertaine*** mais il est probable que la ville se soit agrandit au milieu du 13e siècle. Arrivant au niveau ***horizontal*** de la plaine, c'est la première fois qu'un développement se structure dans ***deux*** directions. Il en découla deux ***entités***. Les deux rues les formant sont celles du ***Vieux-Mazel***, aujourd'hui chemin du Montiller, et de ***Plans-Borgeaux***, aujourd'hui Grand-Rue.

La morphologie de la rue du Vieux-Mazel s'est formée de manière plus ***libre*** avec des arrières assez vastes et protégés par l'enceinte, qui permirent d'accueillir toutes les fonctions ***d'utilité*** au quartier. Cette partie ***Nord*** fut également desservie par un ***canal***, dérivé de la Mérine, dans le but d'approvisionner des moulins. Il y en avait également du côté de la Broye *[Fig3]*. Néanmoins, au début du 13e siècle, quatre moulins se trouvaient au-dessous de la Tour[1]. Cette déviation ***géométrisée*** *[Fig4]* du cours d'eau permettait également de subvenir aux ***besoins*** de la ville lors d'incendies, de guerres ou simplement pour en nettoyer les rues. Plus tard, d'autres ***détournements*** seront construits afin de servir davantage de bâtiments. Nous pouvons citer la boucherie, les étuves ou les ***bains publics***. Les bains du seigneur ou ***bastube domini***, comme ils furent appelés, prendront place au milieu du 14e siècle dans la partie ouest, plus ***précisément***, à l'arrière des bâtiments sur rue. Dans la rue du Vieux-Mazel se trouvait également un four, situé exactement au milieu de sa rangée Est. De ce fait, de nombreux ***bancs*** y furent placés où de la ***viande*** y était vendu.

La morphologie de la rue de ***Plans-Bordeaux*** structura les ***prémices*** du développement futur de la ville, qui est aujourd'hui liée au même axe. Cette partie du quartier est entrelacée par les ***deux*** cours d'eau présents à Moudon, la Mérine et la Broye. Ces derniers ont ***dicté*** l'expansion du quartier en marquant par le fossé de leurs rives, les ***limites*** bâties. La rue est ainsi placée à l'***axe*** des deux fleuves. Servant également de seuil de ***sécurité***, la rivière et son affluent constituent deux ***imposantes*** barrières.

Ce fut un quartier fortement influencé dans son développement par les riches familles y résidant. Il y avait notamment les ***Serragin***, d'aisés bouchers, ou les ***Gruyères***, des bourgeois. Ils possédaient ***chacun*** des maisons voisines aux portes. Le quartier les Plans-Bordeaux fut également habité par la bonne ***bourgeoisie*** de Moudon qui comprenait des notaires, des artisans aisés, des ingénieurs ou orfèvres.

Deux éléments ***perturbateurs*** changèrent ***profondément*** le caractère de ce lieu. Le premier fut le ***nouvel*** axe perpendiculaire à la rue du Vieux-Mazel, la ***route d'Échallens***, réalisée entre 1818 et 1820[2]. Aujourd'hui, elle fait partie de la ***Grand-Rue***, et ce, jusqu'au ***tracé*** de la Mérine. Par ailleurs, il fallut entreprendre la ***démolition*** de trois bâtiments pour sa création. Arrivant depuis la vallée secondaire ***creusée*** par le cours de la Mérine et reliant le village de ***Sottens*** à Moudon, le voyageur put ainsi rejoindre plus aisément la Ville basse en ***contournant*** la difficulté du passage par l'éperon rocheux *[Fig5]*. Le deuxième élément agitateur fut la construction de l'***Hôtel de Ville*** en 1838. ***Certes***, à la limite du quartier originel, il supprima ***totalement*** la lecture de la relation entre la Ville et la Mérine à l'entrée du quartier les Plans-Borgeaux. Il s'agit d'une oeuvre du ***néanmoins*** célèbre Henri ***Perregaux***, qui fut quasiment l'architecte ***attitré*** de l'État de Vaud[3]. ***Deux*** interprétations sont possible. L'une peut être la volonté ***d'unicité*** dans le but de créer un ***ensemble*** à l'échelle de la Grand-Rue. Dans ce positionnement, il acquiert le statut d'élément ***rotule***, d'importance ***publique***, en lien transversal avec le pont Saint-Eloi et son passage primaire[4]. De ce fait, le bâti de l'État ***affirme*** ici la dimension fondamentale de cet axe majeur. ***L'autre*** lecture possible peut être plus critique. Fermant la relation sur le tracé de la Mérine, l'Hôtel de Ville ***bouleverse*** le sens ***primaire*** des fondements de ce quartier, qui se base, rappelons-le, sur les limites qu'avait induit cet affluent. Ce choix d'implantation de la plus grande ***ambivalence*** réduit par conséquent le statut de ce cours d'eau à un ***arrière***, effaçant ainsi sa présence *[Fig6]*.

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.54.
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.55.
[3] | Bissegger, Paul. *Perregaux, Henri.* Dictionnaire historique de la Suisse, 2011.
[4] | *https://www.notrehistoire.ch/medias/38777, consulté le 16/12/2018.*

***.3*** **|** ***ANCIEN MOULIN*** **|** *Plans-Borgeaux* **|** **Moudon, 1898**

***.4*** **|** ***CANAL DÉRIVÉ DE LA MÉRINE*** **|** *Moudon, 2018*

***.5*** **|** ***MOUDON*** **|** *vue depuis le sud* **|** **vers 1860**

***.6*** **|** ***LA MÉRINE*** **|** *arrières* **|** **Moudon, 2019**

***.7*** **|** ***UN ARTISAN DANS SA BOUTIQUE*** **|** *centre-ville* **|** **Moudon, 1971**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.215.**
***.4*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

***.5*** **|** ***Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.***
***.6*** **|** ***Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.***
***.7*** **|** **TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.1 | PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL | quartier la Bâtie ou Villeneuve | début du 15e siècle***

***.1 | Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

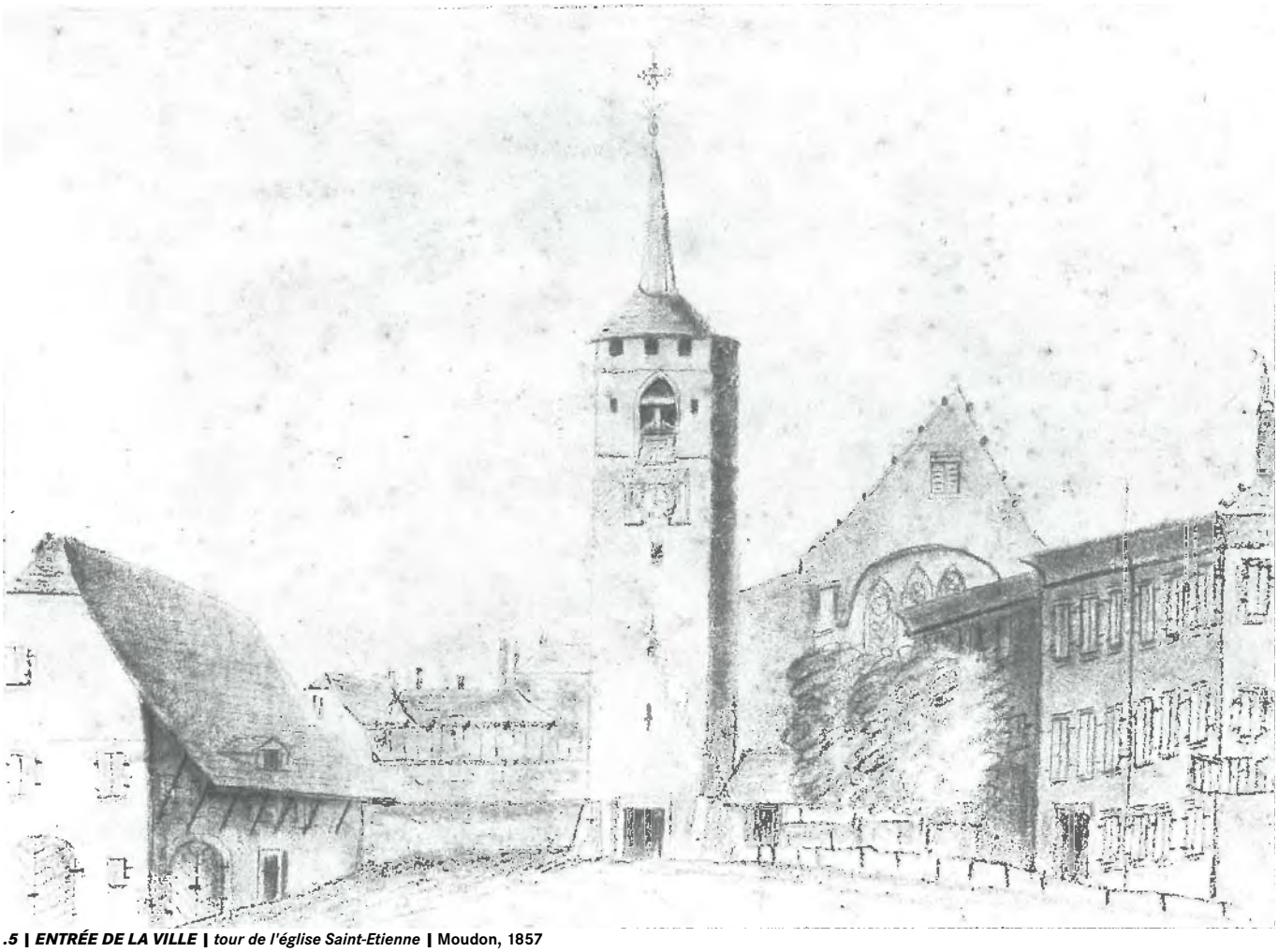
***.2 | ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL** | quartier la Bâtie ou Villeneuve* | 2018

***.2 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***

***.3*** **|** ***PONT SAINT-ELOI*** **|** **Moudon, 1819**

***.4*** **|** ***ARCADES*** **|** ***maison neuve du Pont*** **|** **Mondon, 2000**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.104**
***.4*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.200.**



***.5*** **|** ***ENTRÉE DE LA VILLE*** **|** *tour de l'église Saint-Etienne* **|** **Moudon, 1857**

***.6*** **|** ***DÉTAIL DE TOITURE*** **|** *église Saint-Etienne* **|** **Moudon, 1971**

***.7*** **|** ***ÉGLISE SAINT-ETIENNE*** **|** *disparition des fortifications* **|** **Moudon**

**.5 | Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.212.**

**.6 | TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***
***.7 | https://e-manuscripta.ch, consulté le 17/10/2018.***

# 2.2 | QUARTIER LA BÂTIE OU VILLENEUVE

## au-delà des deux rivières

## *milieu du 13e siècle*

Le quartier la ***Bâtie*** ou ***Villeneuve*** fut occupé par ses habitants avant même d'être ***fortifié*** en 1281[1]. En effet, vers les années 1260, il est possible de relever la présence de l'***hôpital Saint-Bernard***, lettre M sur le plan, ou de l'éventuelle première origine de l'***Église Saint-Etienne***, lettre H *[Fig1]*. Il est possible que ces bâtiments d'importance eurent régit le tracé irrégulier des fortifications. Se pose également la question de l'angle ***rentrant*** de cette limite, y avait-il un ***autre*** bâtiment sujet à cette déviation? Il est également possible qu'une ***extension*** d'enceinte se soit ***greffée*** à la première. En ***comparaison*** aux autres développements urbains, celui-ci ne fut que très peu ***influencé*** par les ***mouvements*** de la topographie. Le seul endroit où il subit une légère pente d'Est à Ouest, c'est ***parallèlement*** au chemin du Montillier. Nous pouvons lire cette ***contrainte*** par le tracé ***courbe*** de la rue de Grenade. Le reste du tracé des fortifications fut ainsi ***influencé*** par les constructions préexistantes. Morphologiquement plus ***rural*** de par la plus grande ***quantité*** de terrain disponible et les ***propriétés*** ecclésiastiques que la Ville haute, les ***dépendances*** arrière complètent le bâti sur rue. Dans ces petites cours, parfois ouvertes, parfois fermées, on y entreposait de ***précieux*** engrais, et ce, depuis le 16e siècle[2].

Le point ***névralgique*** de ce quartier est le pont ***Saint-Eloi*** *[Fig3]*. Ce passage au-dessus de la Broye a une position ***ambiguë***. Il se situe ***précisément*** sur l'affluent de la Mérine. La spatialité urbaine qu'il créait n'eut à l'orée pas la chance de recevoir la ***noblesse*** du statut de ***place*** publique. Il s'agissait d'une simple surface libre, où il était possible d'y installer des ***bancs*** de marché[3]. Ce n'est ***qu'après***, avec la construction de l'Hôtel de Ville que son espace reçut la ***nomination*** de place. Etant le ***seul*** point d'accès à la ville de Moudon depuis la rive droite de la Broye, l'importance de ce ***croisement*** grandit avec le temps, et ce, au ***préjudice*** de la Ville haute de l'éperon rocheux. De plus en plus de bancs apparurent, débordant ensuite des deux côtés du fleuve. Ce phénomène produisit un ***impact*** notable sur son contexte immédiat. Il est ainsi possible, encore actuellement, de contempler en arrivant dans le quartier à gauche, un bâtiment possédant des ***arcades*** qui abritaient autrefois des ***boutiques*** *[Fig4]*.

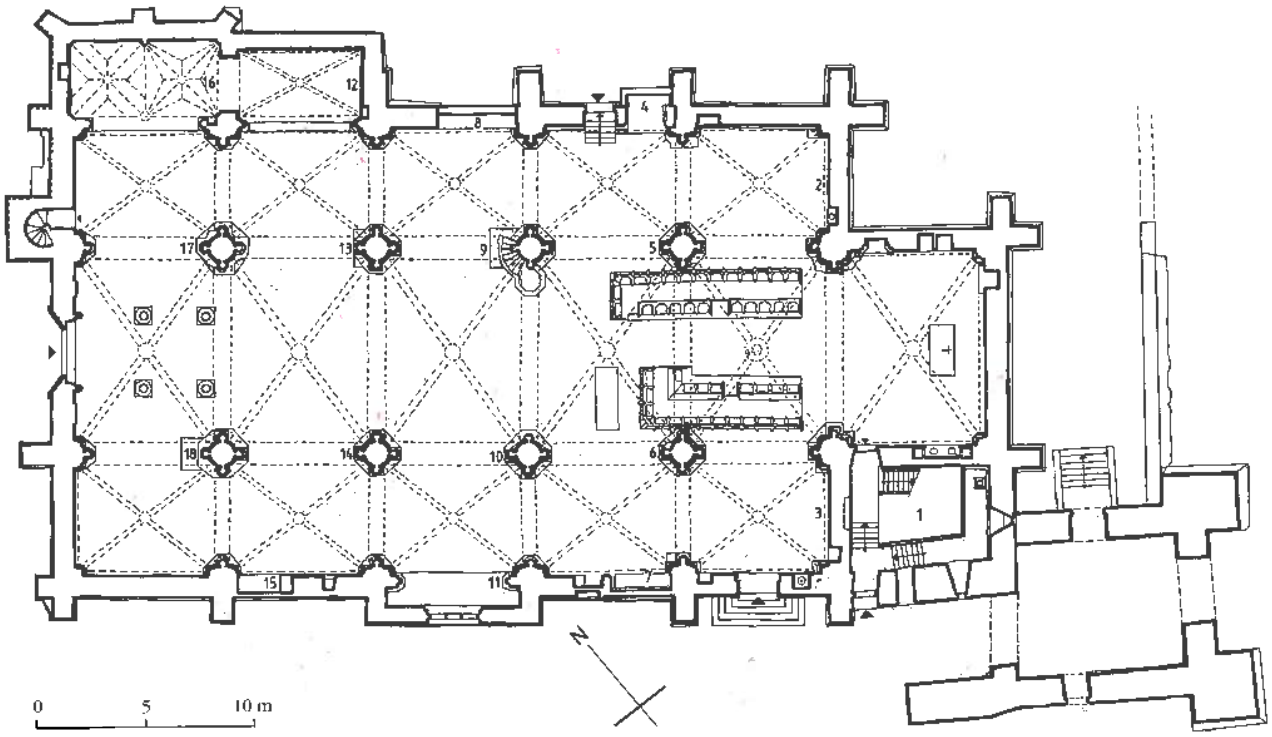
Caractéristique particulière de ce pont, il ***accueillait*** en son centre un élargissement comportant la ***chapelle*** Saint-Eloi *[Fig3]*. Suite aux ***importantes*** crues, il du être remplacé en 1899 par le pont métallique actuellement présent[4]. En plus de ces importantes activités économiques, ce quartier regroupait un ensemble de fonctions ***administratives*** et ***judiciaires***, la cour de justice se tenant même sur le pont.

Dans la prolongation de ce même pont se trouve un axe majeur, ***la rue de Grenade***, qui permettait au transit de rejoindre le nord de la vallée. Elle eut ce statut jusqu'à la construction en ***1964*** de la route de contournement. C'est par ailleurs aux abords de cette rue que l'on retrouve la majorité des ***auberges***. L'importance de cette artère fut soulignée par de multiples ***élargissements***, les façades devant être reconstruites en ***retrait*** de leur position initiale. Un faubourg se créa également au-delà de sa porte Nord et qui fut, par surcroît, ***renforcé*** à l'aide d'un ***boulevard*** en 1475[5] et encore lisible aujourd'hui.

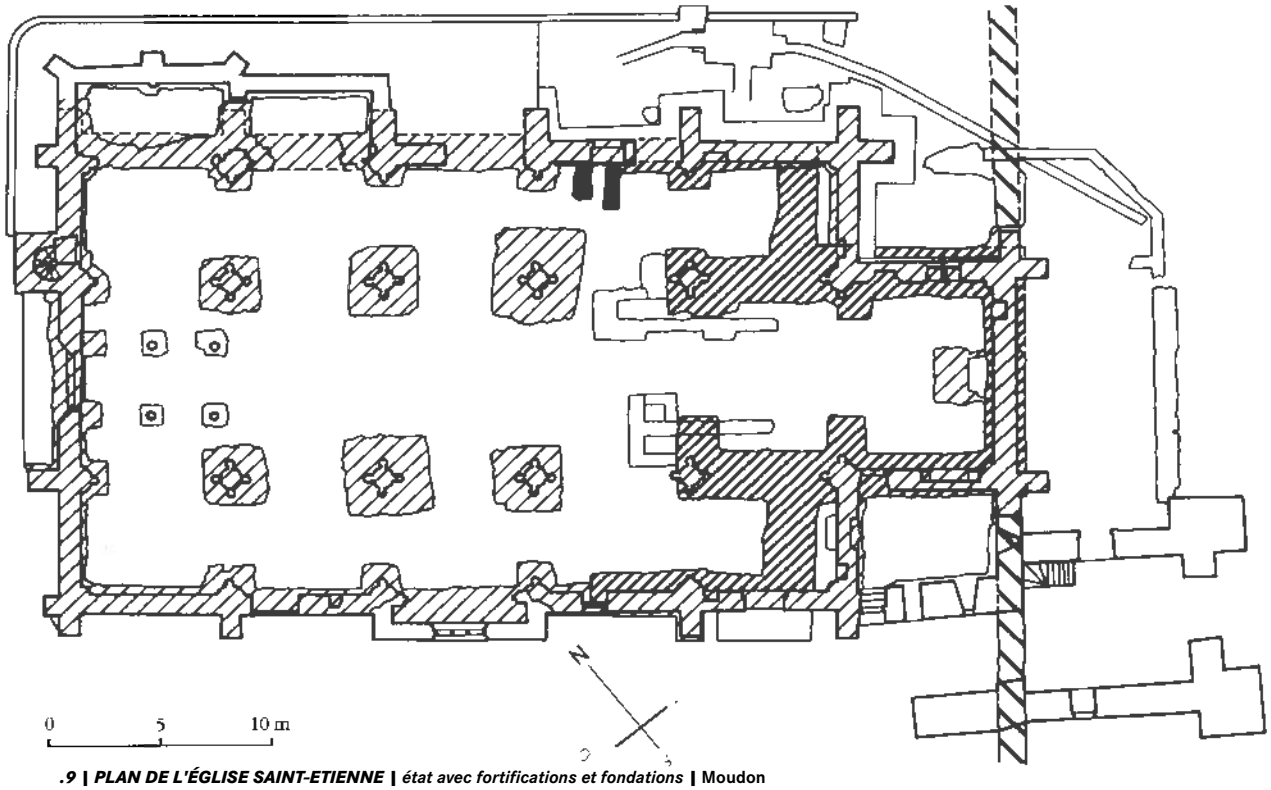
La rue des ***Tisserands***, formée en L, fut importante pour la production de ***textiles*** dès la fin du 14e siècle. C'est en outre cette activité qui lui donna son nom. D'importantes familles pratiquant ce ***métier***, qui fut le plus répandu à Moudon, ***vivaient*** et travaillaient dans cette même partie du quartier.

Un autre point d'entrée important fût ***intimement*** lié à l'Église Saint-Etienne. En effet, c'est la ***tour*** du clocher elle-même qui assurait ***l'accès*** à la ville *[Fig5]*. Il est encore possible de percevoir le couronnement de ***mâchicoulis*** sur corbeaux en dessous de la coiffe de sa toiture *[Fig6]*. Apparaissant à l'aube du 12e siècle en lien à la ***christianisation*** du pays, son origine est toutefois ***incertaine***[6]. C'est en lien aux travaux de construction de la muraille, entrepris en 1281, qu'aboutira l'église actuelle, ***prolongeant*** ainsi les murs de son choeur *[Fig8 et 9]*. Toutefois, la construction de la tour-porte actuelle ne débutera qu'en 1417-1419. L'ensemble de l'église fut quant à lui ***restauré*** entre 1837 et 1841 en lien au renouveau de goût pour l'architecture ***gothique*** ainsi qu'avec la conceptualisation de monument et patrimoine. Puis en ***1910***, la construction de la première route de contournement amena à la ***destruction*** de l'enceinte, libérant ainsi l'église de ses fortifications[7] *[Fig7]*. La ***fermeture***, qu'induit la porte de Saint-Etienne par son maintien ***tardif***, alla à l'encontre d'un réel développement urbain vers l'***Est*** de la ville.

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: SHAS, p.55.
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: SHAS, p.56.
[3] | Fontannaz, Monique, « Un microcosme urbain : l'ancien pont Saint-Eloi à Moudon », Revue historique vaudoise, p.203
[4] | *https://www.notrehistoire.ch/medias/38777, consulté le 16/12/2018.*
[5] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: SHAS, p.63.
[6] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: SHAS, p.126.
[7] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: SHAS, p.131.




***.8*** **|** ***PLAN DE L'ÉGLISE SAINT-ETIENNE*** **|** ***état sans fortifications*** **|** **Moudon**




***.9*** **|** ***PLAN DE L'ÉGLISE SAINT-ETIENNE*** **|** ***état avec fortifications et fondations*** **|** **Moudon**

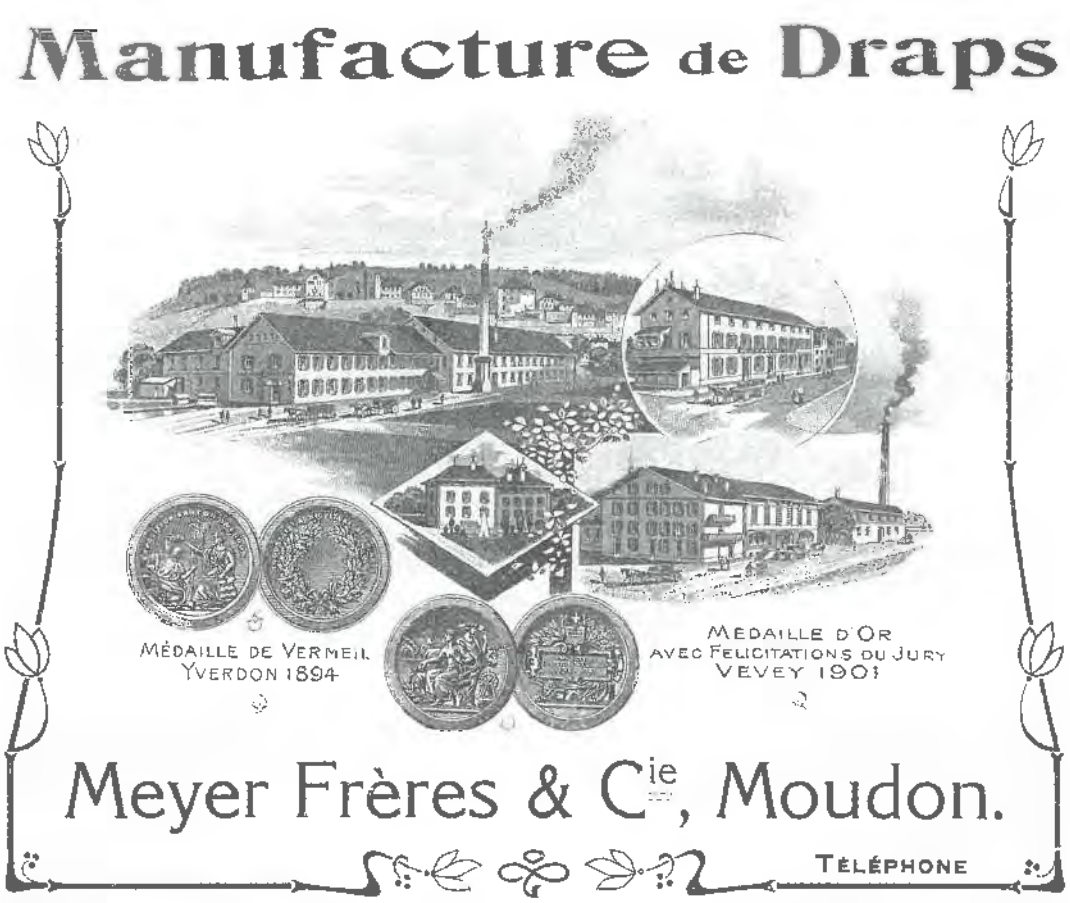
***.8*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.125.**
***.9*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.124.**

***.1 | PLAN DE LA VILLE À L'ÉTAT MÉDIÉVAL | quartier le Mauborguet | début du 15e siècle***

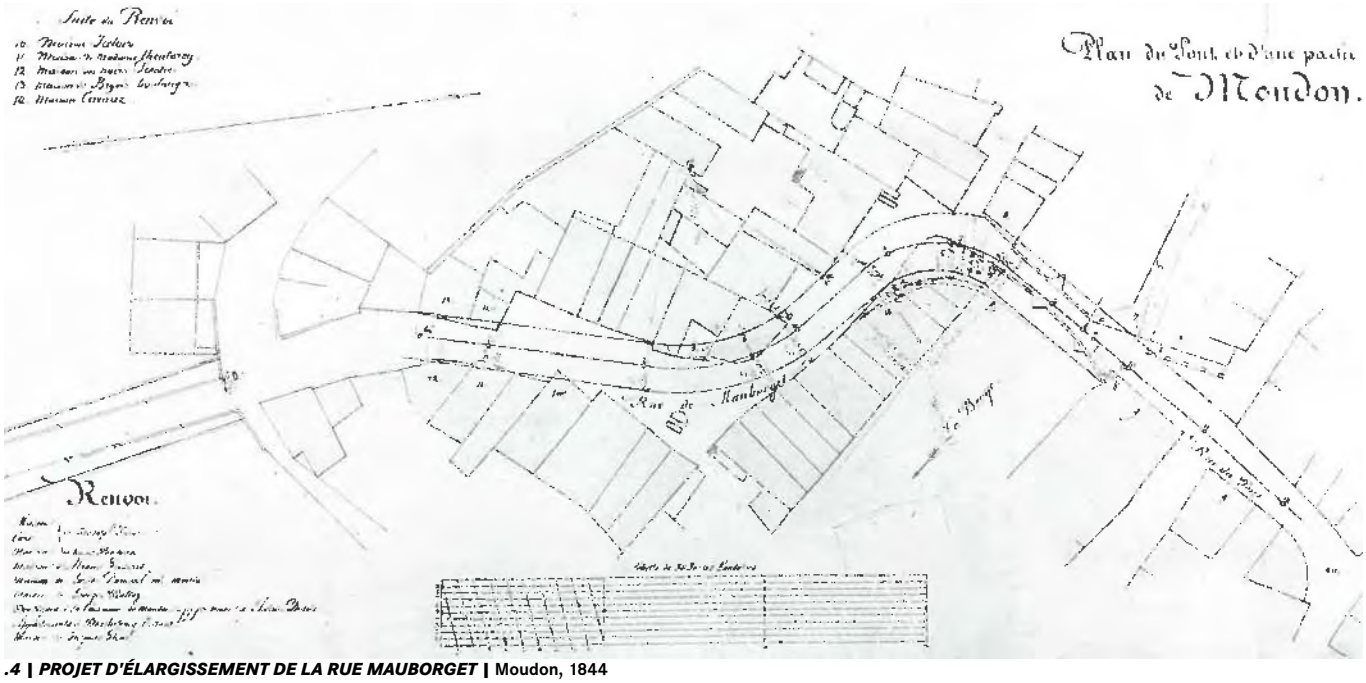
***.1 | Lausanne, 07/11/2018, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

***.2*** **|** ***ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL*** **|** *quartier le Mauborget* **|** 2018

***.2*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018.***




***.3*** **|** ***FABRIQUE DE TEXTILES*** **|** *publicité de l'entreprise Meyer Frères* **|** **Moudon, 1908**




***.4*** **|** ***PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA RUE MAUBORGET*** **|** **Moudon, 1844**

**.3 |** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.217.**
**.4 |** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.66.**

**.5 | *ATMOSPHÈRE* | *rue Mauborguet* | Moudon, 2018**

**.6 | *ATMOSPHÈRE* | *dégagement sur la Broye depuis le pont Saint-Eloi* | Moudon, 2018**

***.5 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.6 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

## 2.2 | QUARTIER LE MAUBORGET

### rive droite de la Broye

***1228***

Le quartier de Mauborget signifie le ***mauvais petit bourg***. À l'image du quartier la Bâtie, ou Villeneuve, son emplacement fut ***déjà*** occupé ***avant*** même d'être fortifié. Nous pouvons également relever la présence, à ses prémices, d'un ***hôpital***, celui de Saint-Jean de Jérusalem nommé par la lettre C sur le plan *[Fig1]*. Son existence est attestée un peu moins d'un siècle avant que les fortifications ne le sécurisent vers les années ***1317***[1].

Ce quartier se structure à l'aide de deux rues, l'une majeure, la rue ***Mauborget***, et l'autre secondaire, la rue de la ***Planche***, cette dernière apparaissant plus tardivement. L'axe principal était, à cette époque, la ***seule*** possibilité d'accéder à la ville par la plaine du Sud en traversant la Broye par le pont ***Saint-Eloi*** précédemment cité. Le ***déhanchement*** de cette rue en lien à sa morphologie linéaire crée de très belles places ***triangulaires*** se dilatant dans les angles. Ces respirations permettent une ***qualité*** spatiale ajoutée entre ***l'articulation*** de la rue et le rapport qu'entretient le bâti avec son espace public. La première place, à l'Est du plan, donnait lieu à une seconde relation, en ***diagonale***, par un ***resserrement*** à une place secondaire plus fonctionnelle. Elle permettait ***l'accès*** à la Broye par une ***poterne***, une petite porte ***dissimulée*** dans les murailles de fortification et permettant de sortir ou d'entrer à l'insu d'un éventuel assiégeant. Les bâtiments formant la rue Mauborguet ***affirme*** le front, quant à leur arrière, on retrouve d'importants terrains tenus par la muraille. Il était possible d'y accéder par de larges ***passages*** au travers des bâtiments sur rue. Cette morphologie atteste d'un caractère plutôt ***rural***, et ce, particulièrement développé au vu des ***proportions*** qu'il occupe dans ce développement urbain, ce sentiment s'accentuant par la rue de la Planche, de ***moindre*** importance.

Dans la partie Ouest du quartier, des ***granges*** y prirent place. Un ***moulin*** y fut également présent, il est mentionné par le numéro ***1*** *[Fig1]*. Ce petit ouvrage se transforma par la suite en fabrique de chocolat puis en la fabrique de textile Meyer frères & cie[2] *[Fig3]*.

La plus grande ***transformation*** de ce quartier fut l'élargissement de sa voie de circulation principale *[Fig4]*. Devenue trop ***étroite*** depuis l'arrivée de plus grands chars au milieu du 18e siècle, les autorités décidèrent de l'adoucir et de l'élargir[2]. Les denses lames moyenâgeuses seront adaptées précisément au nouveau tracé routier, comme découpées ou ***creusées*** dans la ***masse***. Elles le soulignent de manière si harmonieuse et précise que le dessin du vide à entraîne ***immédiatement*** la lecture du plein.

Il est encore aujourd'hui possible de ***clairement*** lire la structure ***originelle*** de ce quartier. Néanmoins les anciens arrières ***agraires*** se sont altérés en ***parking***, se transformant ainsi en arrière contemporain. La muraille n'étant plus là pour en tenir les spatialités, la conséquence en est sa perte d'identité et sa dissolution dans la périphérie diffuse.

Arrivant depuis ***Lausanne*** et sortant de la route de contournement au sud, l'automobiliste tentera tant bien que ***mal*** de trouver l'entrée de la ville dense. Il se perdra certainement, ne comprenant pas où aller. Cependant, dès qu'il entamera le passage au travers de la ***sinueuse*** bande bitumineuse de l'ancien axe historique *[Fig5]*, tout deviendra clair, tenu, structuré. Puis, un soulagement urbain lui fera découvrir une stupéfiante ***ouverture*** transversale *[Fig6]*. ***Enjambant*** la Broye, le pont lui permettra ainsi de contempler le dégagement produit par ce large sillon fluvial. Les socles des bâtiments le bordant sont hauts, notant une fois de plus de la ***frayeur*** que pouvait évoquer la ***rage*** de ce fleuve. À cet endroit de rencontre avec la ville, l'aménagement des rives ne donne ***plus*** la possibilité de continuer son parcours paysagé entamé au Nord-est de la ville. Toutefois, de petits balcons s'y ***orientent***, créant de cette manière une certaine appropriation, quoique ***modérée***, de la spatialité du cours d'eau. Certains ont même tenté ***d'étendre*** leur propriété ou ont choisit de créer un avancement audacieux par une terrasse ***surélevée*** *[Fig6]* .



[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.65.

[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.66.

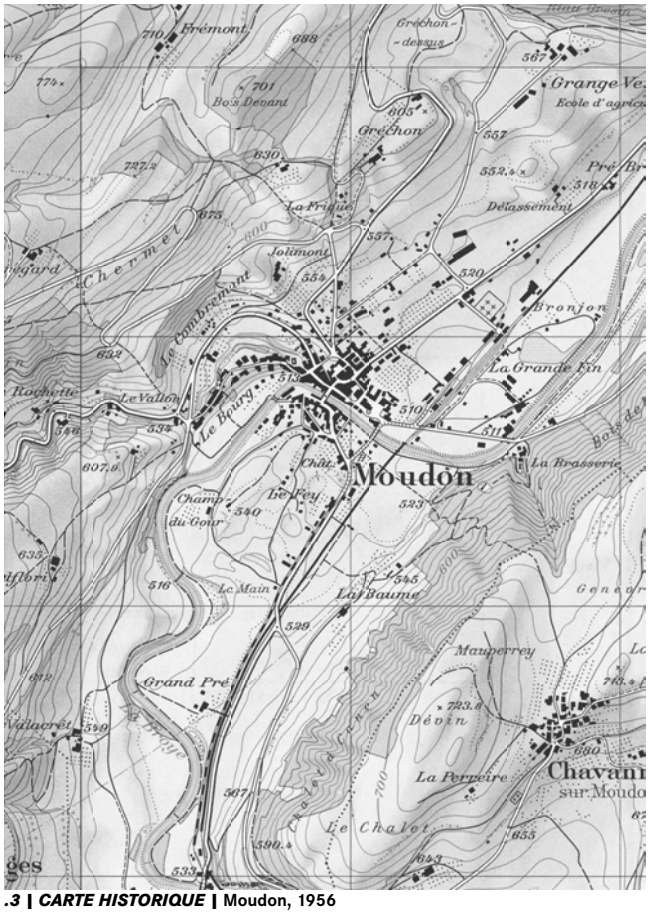
**.7 | *VUE AÉRIENNE* | Moudon, 2018**

***.7 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

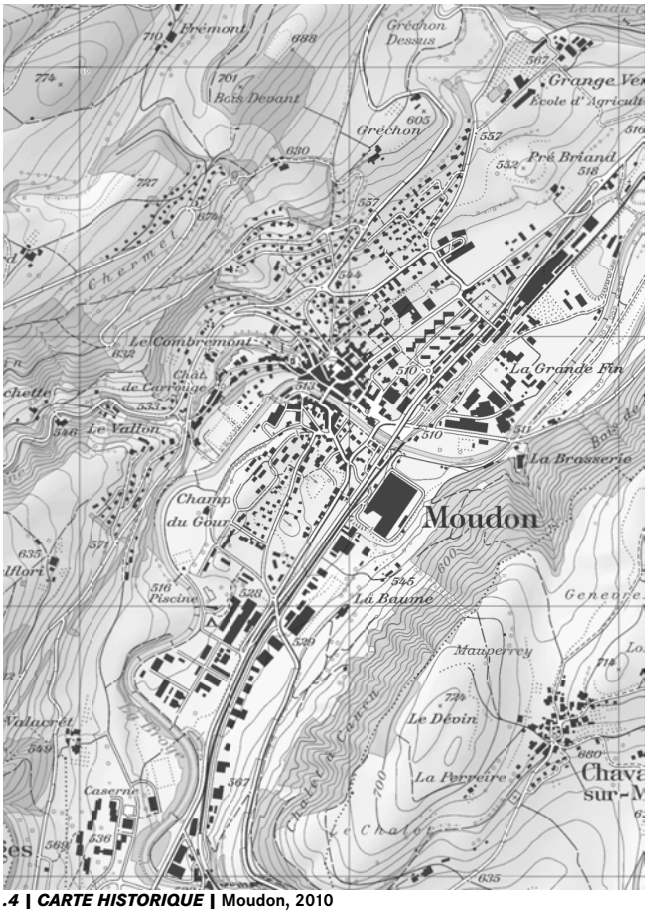
***.1 | ORTHOPHOTO DE LA VILLE À L'ÉTAT ACTUEL | Moudon,*** 2018

***.1 | https://map.geo.admin.ch, consulté le 19/12/2018, assemblées par l'auteur.***

***.2*** **|** ***COUPE LA ROCHETTE*** **|** **Moudon, 1979**




***.3*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** **Moudon, 1956**




***.4*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** **Moudon, 2010**

***.3*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.451.**
***.4*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 02/01/2019.***
***.5*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 02/01/2019.***

# 2.2 | PÉRIPHÉRIE DIFFUSE

## joyeux désordre

## *1964*

Les grandes villas construites par les ***bourgeois*** du 18e siècle se positionnaient déjà à l'écart de la ville *[Fig2]*. Elles ont donc ***formé***, en quelque sorte, les ***premières*** pierres de ce que l'on nomme aujourd'hui l'étalement urbain. Toutefois, aujourd'hui, les maisons ***clés en main*** ont fait leur apparition, les encerclants, cloisonnées entre leurs barrières de haies ***exotiques***. Il est évident que ce n'est pas une problématique ***uniquement*** propre à la ville de Moudon. Mais par ailleurs, depuis que de nouvelles ***législations*** sont entrées en vigueur, ce phénomène tend à s'estomper malgré sa présence déjà bien trop ***affirmée***. Il reste, par ailleurs, que trois parcelles constructible[1]. La faible densité de ces lieux, caractérisée par leur ***normalité*** formelle, constructive ou morphologique, partage ***peu*** de relations avec la ville. Toutefois, elle en fait partie et malgré sa faible qualité, il est essentiel de la considérer dans une prise de conscience ***globale*** de Moudon.

Pour revenir à l'explosion de son développement à partir des années 60, il est important de souligner, à nouveau, la forte ***influence*** de la RC 601 *[Fig3 et 4]*. Malgré toutes les premières ambitions ***élitistes***[2], les nouvelles voies de communication rapides influencèrent ***fortement*** la population moyenne en Suisse. Inspirée par les Etats-Unis et le fameux ***rêve américain***, elle y verra la jouissance de la propriété privée en lien à l'automobile comme ***symbole*** de réussite sociale.

Plusieurs parties importantes, composant ce ***joyeux*** désordre, sont malgré tout relevable. Premièrement, nous pouvons citer le développement d'un quartier de maisons de vacances au lieu-dit de ***Chermet***, n°1 *[Fig1]*, situé plus en haut de l'***adret***. Ces villas se développant dans les années 60, l'automobile permit aux citadins, en désir de ponctuelles évasions ***campagnardes***, de se rendre le temps d'un week-end à Moudon. Par ailleurs, la ville tenta récemment de les ***rattacher*** à la périphérie inférieure par un nouveau quartier de ***plaisants pavillons crépis***, ce fut refusé! Quant aux neufs barres ***modernistes***, n°2 *[Fig1]*, regroupant des logements ouvriers, elles ***prouvent*** l'ampleur de l'impact qu'eut la forte demande en main-d'oeuvre étrangère dans le but de servir l'industrie moudonnoise. Il est ***également*** possible de mentionner des logements ouvriers, créés par les propriétaires de la ***fonderie***, n°3 et 4[3] *[Fig1]*, ainsi que par l'entreprise de ***cartonnerie***, n°5[3] *[Fig1]*. Quant à la population ouvrière actuelle, travaillant en tant que pendulaire, elle prend place dans les seuls ***nouveaux*** ensembles locatifs, n°6 et 7[3] *[Fig1]*. Puis, en revenant sur les barres modernistes, juste à côté d'elles, à l'ouest, se trouvent plusieurs ***institutions*** publiques telles que l'école primaire *[Fig5]*, n°8 *[Fig1]*, et secondaire, n°9 *[Fig1]*, l'office cantonal du registre du commerce, n°10 *[Fig1]*, ou l'établissement médico-social de Moudon, n°11 *[Fig1]*. Par ailleurs, l'office du commerce prit place dans l'ancien bâtiment de la réputer école cantonal de ***fromagerie*** *[Fig6]*, qui ferma à la fin de l'année 2004. Dans cette partie périphérique de la rive ***gauche*** de la Broye, nous pouvons également trouver l'***arsenal fédéral*** *[Fig7, 8 et 9]*, n°12 *[Fig1]*. Il se situe plus au Nord, formant une ***limite*** stricte à l'expansion de l'habitat individuel. La force de son caractère et de son statut lui permet d'affirmer ce rôle. Le dernier élément d'intérêt pouvant participer à une identité de cet espace chaotique est le centre d'enseignement ***Agrilogie***. ***Second*** site en suisse romand avec celui de Morges, ce campus ***rural*** forment ses élèves à l'agriculture, à la viticulture, à l'arboriculture, à l'intendance, l'économie familiale et aux professions du cheval, n°13 *[Fig1]*.

L'***adret*** et son exposition au soleil favorisée sont privilégiés par les ménages plus aisés pouvant se permettre la construction de leur propre propriété privée. Plus loin, à la limite entre les quelques résidus de villas et la zone industrielle, se trouve la ***piscine*** du Grand-Pré, n°14 *[Fig1]*. Créée en 1960, elle intègre également des espaces de camping, n°15 *[Fig1]*. Ses relations proches sont relativement tourmentées entre la balade paysagère le long de la Broye et son accès par la zone industrielle. ***Finalement***, à la limite sud de la ville se trouvent les casernes et places d'armes de l'armée *[Fig10]*, n°16 *[Fig1]*. Cet ***imposant*** complexe militaire, s'étalant sur 55 hectares par ses quelque vingt bâtiments, et même un hôpital enterré, démontre de l'importance que donna l'armée suisse à la ville de Moudon. Donna, car les troupes quitteront les lieux entre 2022 et 2025[4]. Laissant libre place aux rêveries de sa reconversion par un parc d'innovations, un complexe hôtelier, des studios de cinéma ou encore en centre de réserve pour migrants.

[1] | Entretien avec Alain Mathys, 23/01/2019.

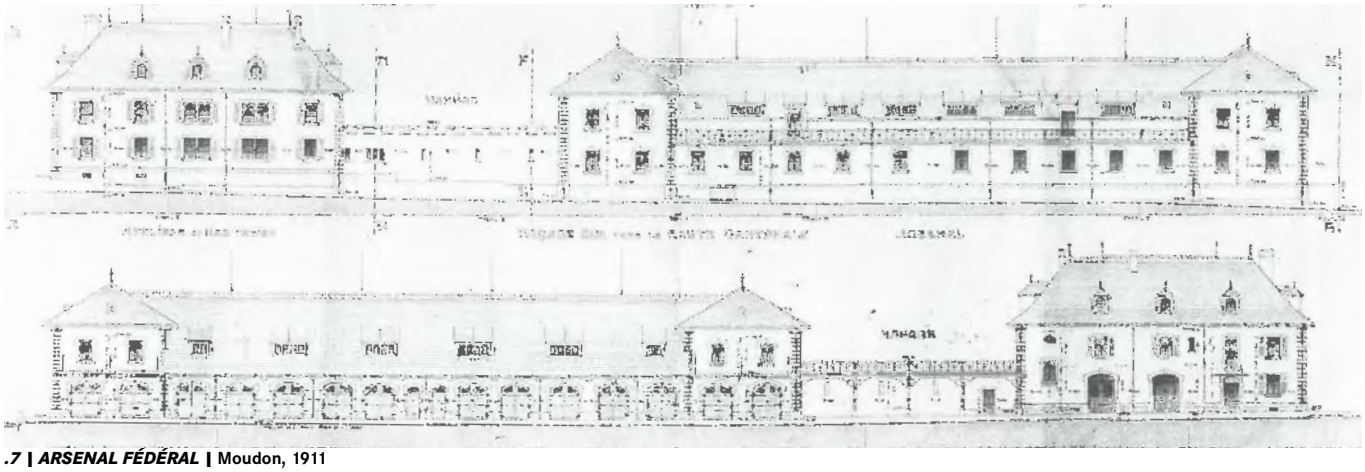
[2] | Zellweger, Jean-Michel et Dewarrat, Jean-Pierre et Fischer, Xavier et Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, l'espace dans le temps.* Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p.103.

[3] | Entretien avec Alain Mathys, 23/01/2019.

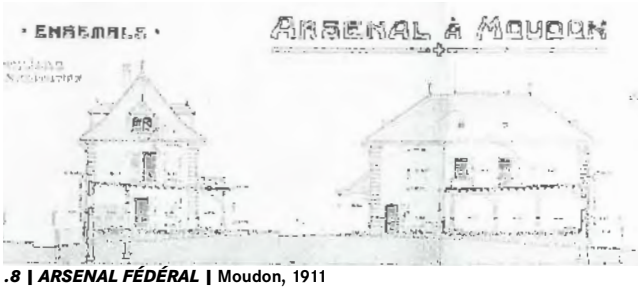
[4] | Bailat Lise, « Place d'armes de Moudon cherche vocation », Le Temps, 2017.

***.5*** **|** ***COLLÈGE PRIMAIRE DE L'OCHETTE*** **|** **Moudon, 1996**

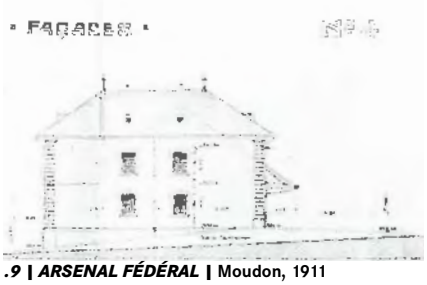
***.6*** **|** ***ANCIENNE ÉCOLE CANTONALE DE FROMAGERIE*** **|** **Moudon, 1996**



***.7*** **|** ***ARSENAL FÉDÉRAL*** **|** **Moudon, 1911**




***.8*** **|** ***ARSENAL FÉDÉRAL*** **|** **Moudon, 1911**



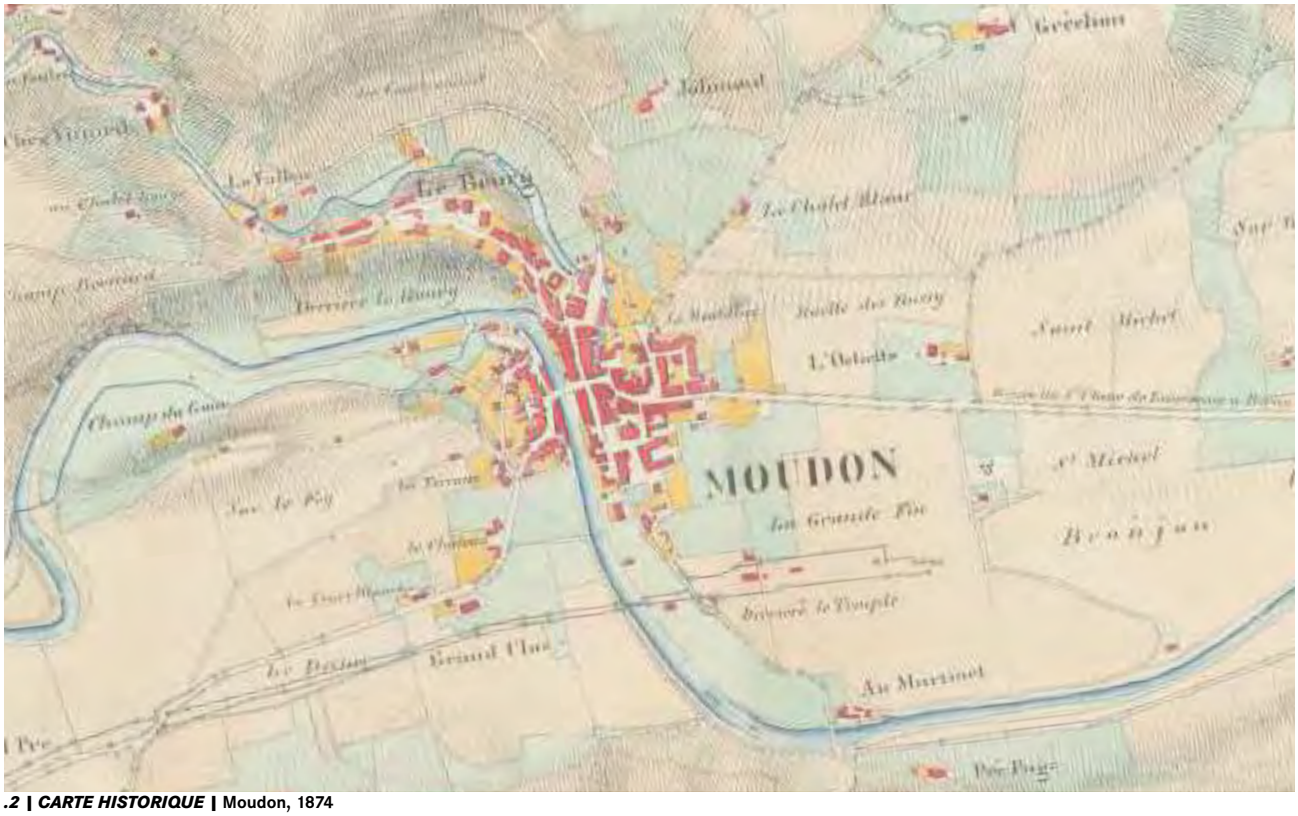

***.9*** **|** ***ARSENAL FÉDÉRAL*** **|** **Moudon, 1911**

***.10*** **|** ***CASERNE MILITAIRE*** **|** *façades en béton préfabriqué* **|** **Moudon, 2017**

***.5*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.232.**
***.6*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.234.**

***.7*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.237.**
***.8*** **|** **Bailat Lise, « Place d'armes de Moudon cherche vocation », Le Temps, p.4.**

**.1 | *CARTE HISTORIQUE* |** Moudon, 1819




**.2 | *CARTE HISTORIQUE* |** Moudon, 1874

***.1 | Lausanne, 07/01/2019, fourni par les archives cantonales vaudoises.***
***.2 | Lausanne, 07/01/2019, fourni par les archives cantonales vaudoises.***

**.3 | *MAISON DU TIRAGE* |** Moudon, 2018

**.4 | *METROPOLIS* |** *film stills* **|** 1927

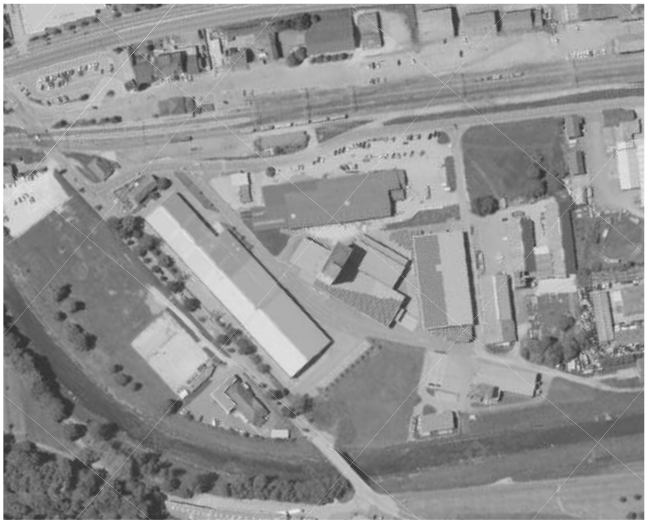
**.5 | *VUE AÉRIENNE* |** Moudon, 1925

**.6 | *VUE AÉRIENNE* |** *scierie Martinet* **|** Moudon, 1937

***.3 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.4 | Metropolis, 12/03/2018, film stills de l'auteur.***

***.5 | https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.6 | https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***

***.7*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** *agrandissement sur scierie Martinet* **|** Moudon, 1960

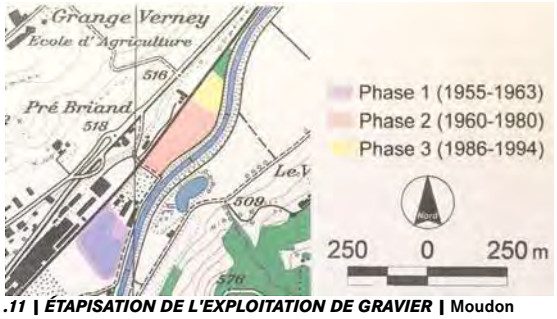


***.8*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** *agrandissement sur l'emplacement de l'ancienne scierie Martinet* **|** Moudon, 2018

***.9*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** *Moudon*, 1960

***.7*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.8*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.9*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***

***.10*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** **Moudon, 1991**




***.11*** **|** ***ÉTAPISATION DE L'EXPLOITATION DE GRAVIER*** **|** **Moudon**

***.12*** **|** ***EXPLOITATION DE GRAVIER*** **|** **Moudon, 1971**

***.10*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***

***.11*** **|** **Panchaud, Christophe.** ***Réhabilitation et valorisation de la gravière Rod, à Moudon.*** **HEIPA/CFPNE, p.19.**

***.12*** **|** **TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.13*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** Moudon, 1969

***.14*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** Moudon, 2018

***.13*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.14*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019, assemblée par l'auteur.***

# 2.2 | ZONE INDUSTRIELLE

## lieu-dit au Martinet

## *1907*

Cette étude ***morphologique*** et urbaine de Moudon ne peut pas être complète ***sans*** l'analyse de sa ***zone industrielle***. Il peut être ***surprenant*** d'y prêter attention, et ce, surtout quand on connaît l'***éphémérité*** de ces lieux en perpétuelle mouvance. Toutefois, le fait qu'elle influence ***considérablement*** la ville actuelle par sa taille et sa présence appuie son importance.

La recherche commence en ***1819*** *[Fig1]*, à la suite des très précises observations effectuées dans le livre, *La ville de Moudon,* sous la direction de ***Monique Fontannaz***. Nous sommes, dès lors, dans une période d'***avancées*** technologiques. Cette effervescence se globalisa durant le ***19e siècle*** mais débuta déjà dans le dernier tiers du ***18e siècle*** en ***Angleterre***. Nommée comme étant la ***première*** révolution industrielle, elle eut un impact ***incommensurable*** sur les techniques et les méthodes de production de biens ***matériels***. Cette période marque encore aujourd'hui l'opposition entre ***pays industrialisés*** et ***Tiers Monde***[1]. Malgré ses activités ***passées***, Moudon ne participa ***pas*** à cette révolution industrielle.

***Dissonant*** dans l'étendue industrielle de nos jours, un élément intrigue par sa ***permanence*** et le fait qu'il soit encore présent, il s'agit des ***Promenades***. Premier aménagement du côté de ladite zone industrielle, cet espace vert, ***bordé*** par un alignement d'imposants arbres, souligne la ***prestance*** de ce lieu de ***plaisance***. Il fut aménagé dès la fin du 16e siècle et relia le lieu-dit Derrière-le-Temps, à proximité de l'église Saint-Etienne ***au Martinet***, et ce, en longeant la Broye[2]. Utilisée pour l'exercice du tir, cette place végétale servait aux ***hautes*** gens de la société locale dans le but de venir y ***pavaner***. C'est en arrivant depuis la ville que nous trouvons à gauche, la ***maison du tirage***, réalisée en 1768 *[Fig3]*. La ***noblesse*** de son architecture affirme le statut des personnes l'utilisant. Son orientation ainsi que sa riche colonnade de grès coquillé ***contraste*** fortement avec la brutalité de son contexte actuel. Elle apparaît, telle la maison moyenâgeuse du savant-fou Rotwang *[Fig4]* dans le film ***Metropolis*** de 1927, ***perdue*** dans un autre temps. Un second bâtiment plus modeste est construit en 1877, à l'aide de briques. Contrairement au premier ouvrage, il sera ***entièrement*** dédié au tir[3].

L'évolution jusqu'à l'année ***1874*** *[Fig2]* resta faible, voire ***très faible***. Nous pouvons toutefois ***noter*** l'apparition des prémices du chemin de fer, qui est sur cette image, ***en chantier***. Comme cité précédemment, le rail n'eut pas un ***grand*** impact sur le développement ***industriel*** de la Broye, Moudon ne faisant pas ***exception*** à cette règle. Fort est de constater qu'en 1925 *[Fig5]*, il est néanmoins possible de mentionner l'apparition de ***quelques*** cabanons le long de ses voies. Et malgré le ***second*** souffle promulgué par l'***électrification*** des voies en 1946, l'élan d'une possible évolution resta ***morne***. Sur cette même photographie aérienne *[Fig5]*, il est possible d'observer une large étendue de stockage, prenant place aux alentours de la gare et des Promenades. Il s'agit de la ***scierie Martinet*** *[Fig6]*, tenant cette dénomination du lieu-dit où elle s'implante. Elle pris place ***entre*** le cours d'eau de la Broye et le chemin du fer, vraisemblablement en ***1907*** [4]. De par l'étalement de son ***exploitation***, cette scierie ***tira*** partie à la fois du ***rail***, par la création de quais surélevés facilitant ainsi la manoeuvre des marchandises, et de la force ***hydraulique***, par un canal artificiel dévié de la Broye et lui créant par cette occasion de l'énergie[5]. Ce qui est particulièrement intéressant à ***relever*** grâce à l'analyse de cette industrie, aujourd'hui disparue, est la ***permanence*** de ces traces. Il est remarquable que ces ***modestes*** chemins, permettant l'efficacité du stockage du bois et ayant été tracés d'une manière purement ***pragmatique***, aient régi le développement contemporain de cette partie de la zone industrielle. Dans une pure ***logique*** de séparation des biens, les entrepreneurs se sont répartis les différentes parcelles de ce territoire, se partageant la trame existante *[Fig7 et 8]*.

Sur la photographie aérienne datée de septembre ***1960*** *[Fig9]*, et ce, juste avant l'apparition de la route de contournement, nous pouvons voir à quel point le développement de la zone industrielle se ***contient*** dans les limites ouest de la ville. Il est possible de dénombrer, à cette époque, ***trois*** sites d'extraction de gravier. Le plus ***grand*** site fut ***rebouché*** suite à une surexploitation

[1] | *https://www.universalis.fr/encyclopedie/revolution-industrielle, consulté le 16/01/2019.*
[2] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.121.
[3] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.239.
[4] | Entretien avec Monique Fontannaz, 03/01/2019.
[5] | Entretien téléphonique avec Alain Mathys, 21/12/2018.

dans les années 70. Il est encore lisible de nos jours, par l'absence de construction, dû à la précarité de son sol. Quant au ***deuxième*** site *[Fig12]*, le lac qui témoigne de l'ancienne exploitation gravière représente la mise à ciel ouvert de la ***nappe phréatique***[6]. Ce site disposait d'une tour d'exploitation, aujourd'hui disparue, qui rentrait en relation ***directe*** par la ***rudesse*** de sa matérialité et de sa volumétrie avec la seconde verticalité industrielle, le ***silo à grains***. Ces deux points hauts concurrençaient la hiérarchie ***primaire*** établie par le clocher de l'église ***Saint-Etienne***. À l'heure actuelle, ce site d'extraction est encore exploité, toutefois, il se déplace avec le temps et ses ressources *[Fig11]*. Finalement, un ***troisième*** site était présent, au lieu-dit de ***l'île aux Ours***, malheureusement non visible sur les ancienne vue aérienne. Nous l'apercevons, en bas à droite de l'orthophoto *[Fig14]*, il est également aujourd'hui ***inondé*** sous les eaux[6].

Une fois la ***capacité*** de cette première zone industrielle arrivant à ses ***limites***, le développement des années 70 à nos jours *[Fig10]*, se prononça vers le Sud. Les industries se placèrent à deux endroits. En premier lieu, elles s'installèrent le ***long*** de la route de Berne, notamment dans ses débuts par l'usine ***Model SA***, qui est encore actuellement l'une des entreprises les plus importantes de Moudon *[Fig13]*. Par ailleurs, elle fait partie, avec sa voisine ***Ferroflex Braillard Fers SA***, du ***patrimoine*** industriel, tandis que la ***fonderie*** est absente de cette reconnaissance. La situation y est en ***surplomb***, elles bénéficient ainsi d'une meilleure ***visibilité*** de par le nouvel axe de mobilité rapide. La forte pente de l'***ubac***, qui débute ***directement*** à l'arrière de ces parcelles, ne laisse la place que pour une ***unique*** rangée de cabanons, formant ainsi une ***fine*** bande industrielle. Quant au second développement de cette période, il progresse à l'intérieur d'un des méandres de la Broye. D'une trame parcellaire parfaitement ***orthogonale***, il représente l'espace industriel le plus ***planifié***. Il est ainsi plus facilement ***concevable***, que dans un futur, malgré tout bien ***lointain***, la ville puisse facilement s'approprier cet espace ***ordonné*** et structuré.

Arrivant à nos jours *[Fig14]*, les limites d'expansions de ce lieu qu'est la zone industrielle moudonnoise sont clairement définies par les réseaux et la topographie. Pour évoluer, elle devra donc se ***densifier***.

[6] | Entretien avec Alain Mathys, 23/01/2019.

## 2.3 | INFRASTRUCTURE ET JANUS

### césures

***1876 - 2019***

Depuis sa formation, les ***limites*** d'expansion de la ville de Moudon furent strictes. ***Sise*** sur son éperon rocheux, elle se réfugia sur cette situation des plus ***stratégiques*** en termes de sécurité et de contrôle. Puis, au cours des siècles, la nouvelle ville ***descendit*** dans la plaine, où la ***Broye*** la réunissait tout en la séparant. Elle commença à occuper l'***adret***, le flan le plus ensoleillé, laissant ainsi l'***ubac*** vierge, tel un grand parc végétal en toile de fond de son urbanité. C'est notamment depuis la ***fin*** du 19e siècle, en lien avec le développement de son ***industrie***, que des césures bien plus dures et franches se créèrent. Tel ***Janus***, ce Dieu romain à ***deux*** têtes qui regarde dans des directions opposées[1], Moudon ne forme qu'un mais est composée de ***deux*** ensembles majeurs très différents et contraires. Cette rencontre, que l'on pourrait définir de ***fortuite***, sépare la ville de Moudon de son industrie. Visible sous sa structure ***moyenâgeuse***, ce centre dense est ***juxtaposé*** à l'imposante zone industrielle. Cette ***collision*** à la fois temporelle et spatiale est violemment coupée et séparée par le développement des réseaux de transport moderne. Que ce soit par le train ou la route à fort trafic, les ***rapports*** entre ces deux mondes ***antinomiques*** sont difficiles. La gare, pourtant ***synonyme*** de lien, est un élément fortement tourmenté dans les possibles translations entre ces couches. D'une autre part, induit par son développement en période moderne, le zonage de ses zones ***fonctionnelles*** est ici des plus littéral. Il est ***vrai*** que les environs directs de ces réseaux ne représentent pas, au premier abord, les lieux les plus probants à une qualité ***ajoutée***. Toutefois, il est aujourd'hui possible d'observer de ***nouvelles*** constructions en forte relation avec ces différents axes de mobilité.

Il faut également prendre en considération le fait que Moudon soit une ***ville-satellite*** à l'Arc lémanique, et plus particulièrement en marge de l'agglomération lausannoise. ***Nombre*** sont les citoyens moudonnois y travaillant, créant ainsi des ***conséquences*** propres à leur mode de vie de pendulaire. De ce fait, nous pourrions citer la ***faible*** activité de son commerce au centre, tout en étant très présent à proximité de la gare[2], les ***bas*** loyers ou la possibilité de rejoindre ***rapidement*** la capitale vaudoise en moins d'une quarantaine de minutes en train ou en voiture. Ces éléments sont ceux qui créent l'attrait ***présent*** de cette ville en rapport avec ses réseaux de mobilité.

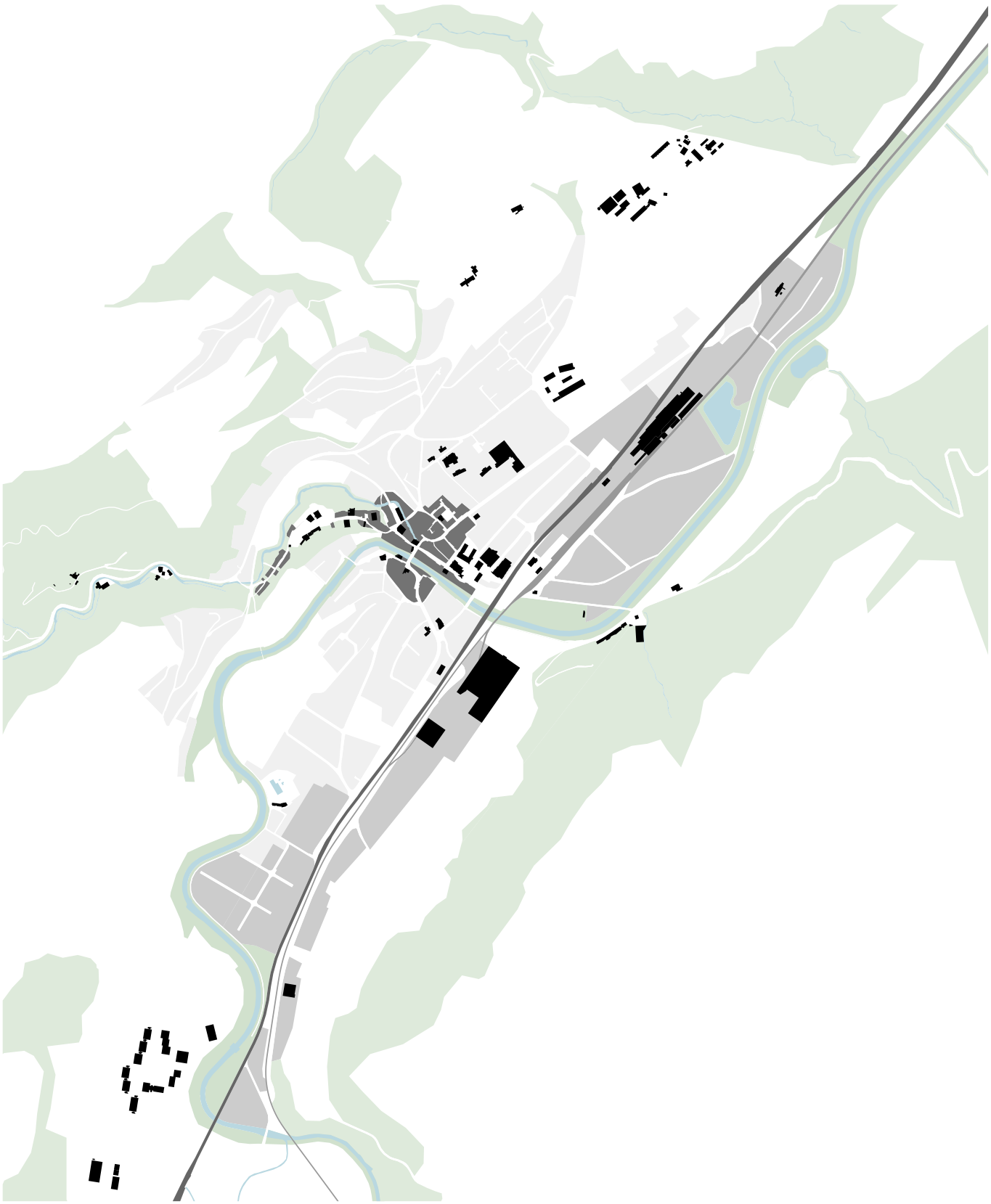
Pour rappel, c'est en 1876 que le chemin de fer s'implanta en ***marge*** de la ville. Il fut à l'époque complètement ***extérieur*** au centre d'activités de Moudon, créant ainsi le début d'une translation de ***polarité*** vers la gare.

Ce n'est qu'après l'apparition de la route cantonale que de ***réels*** enjeux se créèrent. En effet, contournant les ***méandres*** du dense noyau urbain de Moudon, la RC 601 permit enfin de ***faciliter*** le transit des diverses marchandises en son travers. La propagation de cette industrie nouvelle fut ***éclatante***. Tant et si bien qu'elle fût immédiate, et ce, après seulement quelques années suivant la création de la route de contournement. L'exemple le plus parlant est celui de la ***fonderie***, multipliant sa ***masse*** bâtie par ***trois*** en moins de 10 ans. Considérée comme la césure la plus ***dure***, nous pourrions relever un avantage ***unificateur*** de cet axe linéaire[3]. En effet, il permit de restaurer l'urbanité ***intrinsèque*** de la vieille ville en la vidant des inconvénients d'embouteillages automobiles. Toutefois, aujourd'hui, une ***surabondance*** de places de stationnement entrave cette réelle appropriation de l'espace public. Il serait pourtant pleinement possible de la rétablir, surtout quand l'étude sur le réaménagement du centre-ville démontre que le trafic interne est ***faible***, voire ***très*** faible[4]. C'est au travers de l'***immédiateté*** de ces axes que la vérité de la ville se révèle, telle l'***attitude*** brutaliste l'illustrerait.

Se ***structurant*** par de longues et fines ***bandes*** telles que l'ubac, l'***industrie***, la périphérie, le centre dense, transversalement et l'adret, la ville reste toutefois ***cachée*** derrière la linéarité de ses ***infrastructures*** de mobilité. C'est ainsi qu'accompagné par la pente paysagère, l'automobiliste la traverse, ***sans*** se soucier de son existence. Les bâtiments mis en évidence sont autant des repères pour la ***ville*** que pour le ***strip*** industriel induit par le parcours de la RC 601.



*1* | Smithson, Alison et Peter. *Italian Toughts.* Sweden, p.77.
*2* | Aebi, Christian, « Moudon prend au sérieux le blues des commerçants », 24heures, 2014.
*3* | Smithson, Alison et Peter. *Italian Toughts.* Sweden, p.89.
*4* | Olivier de Perrot Architecture, Fischer Montavon associés, L'atelier du Pasage Jean-Yves Le Baron, Roland Ribiet associés. *Commune de Moudon, réaménagement du centre-ville.* p.21



***.1* | MASTER PLAN | *batiments d'importance, noyau médiéval, zone industrielle, périphérie, végétation, Broye* | Moudon, 2019**

***.1* | *semestre d'automne 2018-2019, master plan produit par l'auteur.***

.1

.2

.3

.7

.8

.9

.13

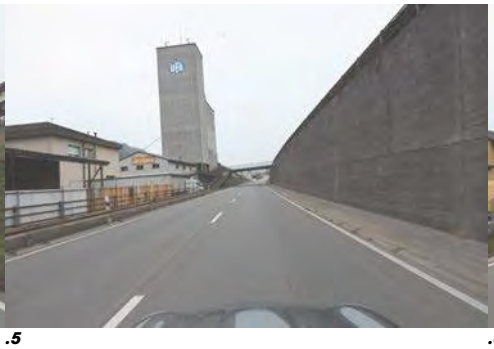
.14

.15

**.1 | *STRIP INDUSTRIEL* | *traversée de Moudon par la route de Berne* | Moudon, 2018**

***.1 | Moudon, 18/11/2018, photos de l'auteur.***

.4



.5

.6

.10

.11

.12

.16

.17

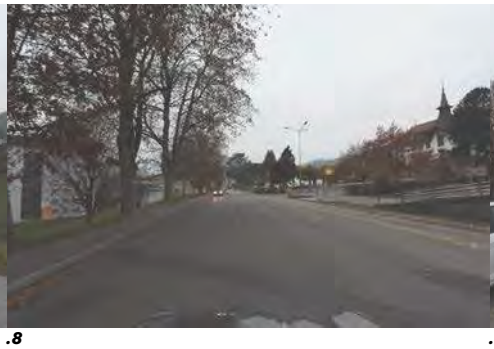
.18

.1

.2

.3

.7



.8

.9

.13

.14

.15

**.2 | *TRACÉ PAR LA VILLE DENSE* | *traversée de Moudon par la voie historique* | Moudon, 2018**

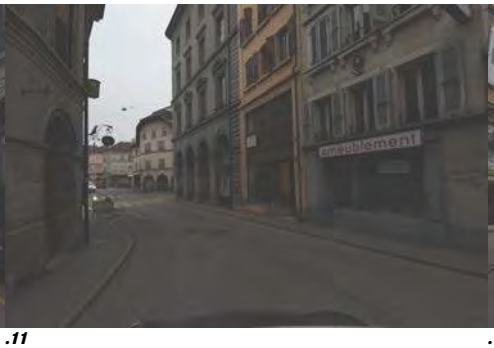
***.1 | Moudon, 18/11/2018, photos de l'auteur.***

.4

.5

.6

.10




.11

.12

.16

.17

.18

# 2.3 | STRIP
## DB in MINI
## *2018 - 2019*

Parcourir le ***strip*** industriel de Moudon, telle est la vision que la ***majorité*** perçoit ou omet de percevoir. Il s'agit d'un cas ***de plus***, mettant en exergue la ***pauvreté*** de ces ***zones*** industrielles. Il pourrait donc sembler ***curieux*** de s'intéresser à l'impact de cette vision, car d'autre part, il est possible de retrouver cette même situation dans la plupart des périphéries ***industrialisées***. Néanmoins, dans cet exemple moudonnois, la ***taille*** de cette bande si allongée est, comme nous avons déjà pu le voir, ***considérable*** par l'importance et la présence qu'elle prend en lien à la ville.

Alison ***Smithson*** réalisa, en 1983, une publication du nom de *AS in DS* relatant son intérêt nouveau pour la ***sensibilité*** du passager automobile traversant un paysage ***post-industriel***[1]. Cet essai est particulièrement remarquable quant à la ***considération*** d'éléments urbains et paysagers étant uniquement visible au travers de l'univers automobile. Ces nouveaux champs d'expérimentation permettent, par le ***mouvement*** induit du véhicule, de repenser l'ensemble de l'***héritage culturel***, aujourd'hui composé à partir d'a priori sur nos villes et paysages et qui est en opposition à la sensibilité européenne dans laquelle nous sommes dirigés[2]. Cette nouvelle perception change grandement notre rapport passé, en effet, Alison Smithson le décrit: ***'Mais supposons que ce soit la voiture en déplacement qui contribue à cette nouvelle sensibilité, qui fait notre différence avec les architectes du passé... il devient donc nécessaire d'essayer de décrire cette vue en mouvance'*** [3]. Notre contemporanéité accentuant ***grandement*** ce type de situation, il est encore ***pleinement*** d'actualité de considérer ces éléments.

La RC 601 piétine littéralement toute possibilité de ***noble*** urbanité, l'exercice a donc été de révéler, en parcourant cet espace, les éléments le structurant malgré tout. De ce fait, il sera possible de prendre conscience des ***enjeux*** futurs dans le but de transformer ce caractère et cette structure ***péjoratives*** trop souvent appliqués de manière ***inopinée*** à Moudon. De plus, un ***second*** parcours a été effectué, en empruntant cette fois-ci le tracé ***historique*** pénétrant le centre dense de la ville médiéval. À noter que de nos jours, ce même ***itinéraire*** ne peut être réalisé que dans un seul et unique sens!

La ***première*** série de vignettes découpe la scénographie du tracé de la route de Berne à une intervalle de ***10*** secondes, photographiée à une vitesse de ***90*** km/h *[Fig1]*. Il est ainsi possible d'observer, dès notre arrivée aux ***portes*** de la ville, une certaine ***immédiateté*** avec laquelle les éléments composant ce paysage se juxtaposant en différents plans. . . . . le ***voisinage*** à la fois proche ***mais*** distant d'une ferme et du monolithe de béton nous apparaît . . . . passant ***sous*** la rampe, elle assume une structure digne des plus grandes ***métropoles*** . . . . la ***ruine*** de la fonderie, accablante . . . . par le mouvement vertical de la route, notre regard ***plonge*** sous le niveau de la ville tout en étant à la hauteur d'***étranges*** bâtisses industrielles . . . . à proximité des limites routières, les différentes ***enseignes*** tentent d'attirer l'attention . . . . l'ascension au-dessus du viaduc, faisant ***glisser*** la ville en son dessous, fait apparaître ***timidement*** la présence de l'église ***Saint-Étienne*** . . . . la station-service ***évoque*** l'Amérique . . . . repassant dans une zone indéfinie et diffuse, la ***végétation*** s'accentue . . . . ***surélevée***, l'industrie continue sa progression . . . . puis, ajoutées à cela, les lignes à hautes tensions ***dramatisent*** la situation . . . . et finalement, un autre ouvrage d'art ***clôt*** le parcours.

Quant à la ***deuxième*** série, elle illustre le passage dans la ville ***dense*** par l'ancienne voie historique, et ce, par un intervalle photographique de ***20*** secondes, réalisé à une vitesse moyenne de ***50*** km/h *[Fig2]*. La densité bâtie se ressent très vite au travers du ***méandre*** de ses rues. Une seule grande ***respiration*** apparaît, celle de la traversée du pont ***Saint-Eloi***. . . . . ***déboulant*** de la piste ***inclinée*** de cette rampe de lancement, nous rejoignons Moudon depuis sa ***périphérie*** . . . . caractérisée par sa ***mixité*** fonctionnelle, elle n'en reste pas moins ***difficile*** à appréhender . . . . puis l'arsenal fédéral ***domine*** . . . . curieuse intersection, ce croisement de deux axes majeurs est, pour le moins ... surprenant . . . . nous découvrons ensuite la longue et ***majestueuse*** rangée d'arbres datant du ***15e*** siècle, elle s'adjoint à la ***pauvreté*** qu'induisent les barres modernistes créées pour accueillir les ***ouvriers*** d'antan . . . . divers bâtiments scolaires ponctuent ce ***boulevard*** . . . . pénétrant ensuite dans les rues ***sombres*** et sinueuses de la ville, nous ne percevons aucune perspective ***lointaine*** . . . . ce n'est qu'arrivés sur le pont, que la ***Broye*** se laisse découvrir . . . . continuons notre chemin dans une seconde partie dense, cette masse se ***dissout*** brusquement . . . . puis le tracé se reconnecte à un axe de transit, de second d'ordre, et ce, avant de rejoindre ***finalement*** et toujours, la route de Berne.

[1] | Tessier, Maëlle, « La contemporanéité du concept de As Found », p.97.
[2] | Tessier, Maëlle, « La contemporanéité du concept de As Found », p.100.
[3] | Smithson, Alison. *AS in DS. Baden*: Lars Müller, p.16

***.3*** **|** ***STRIP INDUSTRIEL*** **|** ***traversée de Moudon par la route de Berne*** **|** **Moudon, 2018**

***.3*** **|** ***Moudon, 18/11/2018, photo de l'auteur.***

***.1*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *immondice industrialo-urbain* **|** **Moudon, 2018**

***.1*** **|** ***Moudon, 29/07/2018, photo de l'auteur.***

♦

# 3

# IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN

p. 108 - 175

***Gare***

*.1 relevé et déclin*
*.2 édifices et modèle*
*.3 vide et marquages*

***Silo***

*.4 relevé et matérialité*
*.5 édifice et rapport*
*.6 paysage et verticalité*

***Fonderie***

*.7 zone industrielle et brutalité*
*.8 relevé et structure*
*.9 édifice et permanence*
*.10 ruine et déchéance*

♦

***.1*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***immondice industrialo-urbain*** **|** **Moudon, 2018**

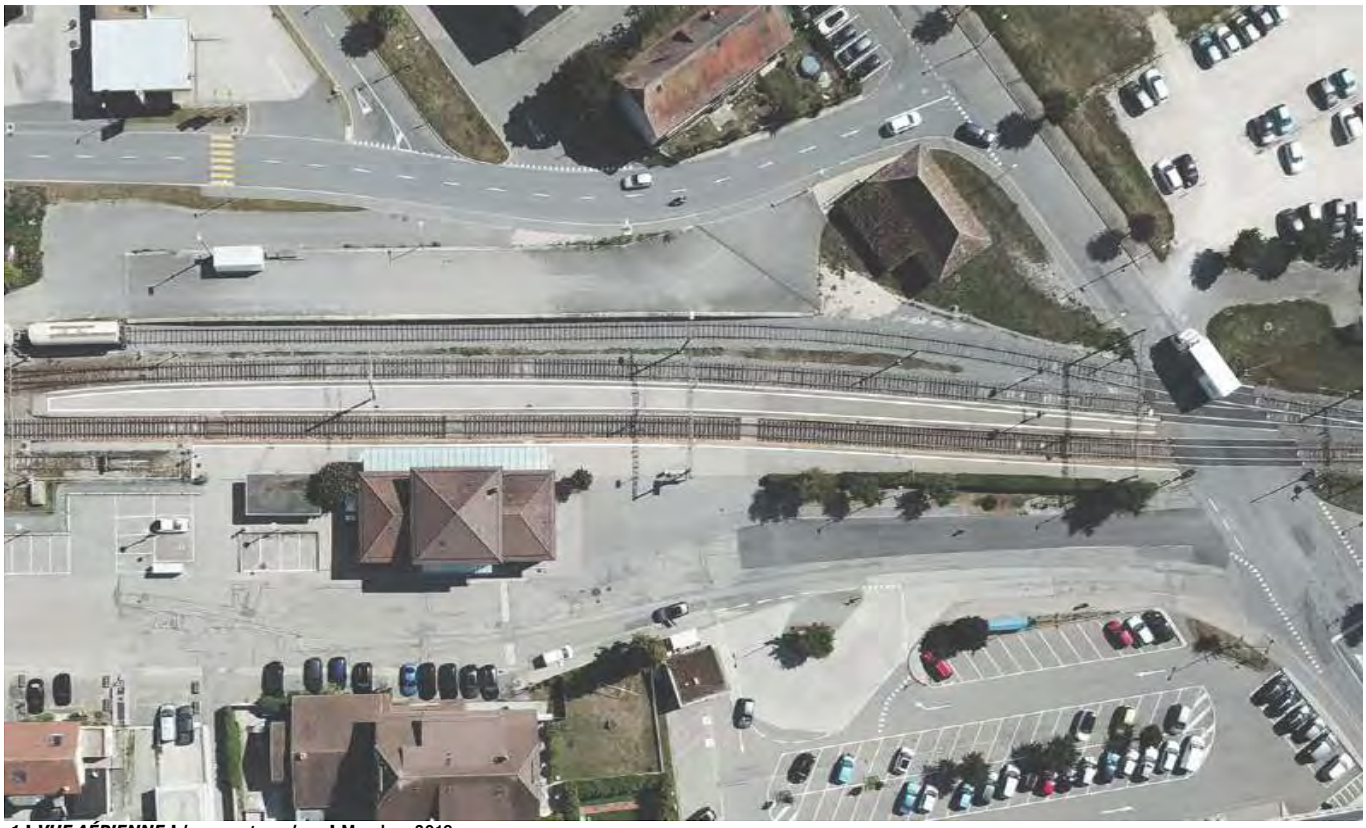
***.1*** **|** ***Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

# *3 | IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN*

## *ruine urbaine et architecturale*

**2018-2019**

**Après avoir précisé et analysé le *contexte* global de la *vallée de la Broye* ainsi que de la ville de *Moudon*, le choix du site s'est porté sur cette fine bande *industrialo-urbain*, aujourd'hui réduite à l'état de *déchet* urbain. Il s'agit d'un espace compressé, tourmenté et *brutalisé* par la route de Berne et les voies de chemin de fer. Il est mis à *rude* épreuve par toutes sortes de facteurs internes et externes qui lui vaut d'être *abject* et *rebutant*. Exprimant la dureté du temps, une certaine *immédiateté* en ressort. Chacun des éléments le composant est *là*, attendant d'être révélé. C'est ainsi que les *trois* édifices majeurs le structurant seront analysés. Nous débuterons par la *gare* en forte relation à la ville et à l'*espace public* qui en découle. Puis, nous nous attarderons sur le *silo à grains* comme structure *paysagère* et purement utilitaire. Et finalement, par l'étude de l'ancienne *fonderie*, ce *mastodonte* de métal, nous tenterons de comprendre comment elle sut survivre en tant que *ruine*.**



**.1 | *VUE AÉRIENNE* | *la gare et sa place* | Moudon, 2018**

***.1 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

♦

**A**

# IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN

**p. 112 - 125**

***Gare***
***.1 relevé et déclin***
***.2 édifice et modèle***
***.3 vide et marquages***

♦

*.1* | ***ATMOSPHÈRE*** | *vue de la gare depuis les quais* | **Moudon, 2019**

*.2* | ***ATMOSPHÈRE*** | *disparition de la gare de nuit* | **Moudon, 2018**

*.1* | *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.*
*.2* | *Moudon, 18/11/2018, photo de l'auteur.*

***.3*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *fréquentation de la gare* **|** **Moudon, 2013**

***.4*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *accès aux quais* **|** **Moudon, 2015**

***.5*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *la gare et sa place* **|** **Moudon, 2018**

**.3 | Aebi, Christian, « Moudon: une nouvelle pétition contre la fermeture du guichet CFF », 24heures, p.1.**
**.4 | Grenon, Fabien, « Moudon devra attendre 2023 pour voir sa gare remise à niveau », 24heures, p.1.**

***.5*** **|** ***Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

***.6*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *la gare et sa place* **|** **Moudon, 2019**

***.6*** **|** ***Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

# 3.1 | RELEVÉ ET DÉCLIN

## phantasme

## *2018-2019*

Premier bâtiment d'importance marquant l'entrée sud de cette bande ***industrialo-urbaine***, la gare se retrouve dans une situation tant architecturale qu'urbanistique tourmentée, ***torturée*** *[Fig1]*.

Le choix d'antan, de sa position en ***marge*** de la ville, dénonce encore de nos jours la difficulté de son ***insertion*** urbaine, la laissant ainsi ***de côté***, en périphérie, alors que c'est un édifice qui évoque habituellement la ***centralité*** et l'importance de nos ***grandes*** villes. Dans ce cas, son statut de gare est plutôt d'ordre ***secondaire***, à l'image d'un ***simple*** arrêt régional. Elle ***équivaut*** donc aux autres bourgs de la vallée, et ce, malgré une condition hiérarchique ***supérieure*** de la part sa ville, Moudon. Cette situation démontre donc que malgré l'effort du développement urbain et du déplacement des ***activités*** économiques dans son sens, la forte ***césure*** que provoque la route de contournement lui est ***fatale***. En effet, cet élément, habituellement ***repoussé*** en périphérie des agglomérations dans le but de minimiser ses nuisances ainsi que son engorgement, est ici placé à l'endroit où le plus d'***échanges*** s'effectuent. Ce phénomène se ressent directement par la perception que le passant peut avoir de cette gare comme étant absente, ***fantomatique***, inexistante, d'une masse ***spectrale***, perdue dans l'obscurité de son lieu étrange *[Fig2]*. Complexe en matière de relations sociales, de spatialités ou d'urbanité, cette station ferroviaire est mise à mal par le temps. Elle est décriée, abandonnée, ***dangereuse***, perdue. Des moments importants ont marqué cette gare telle qu'il est possible de l'identifier aujourd'hui.

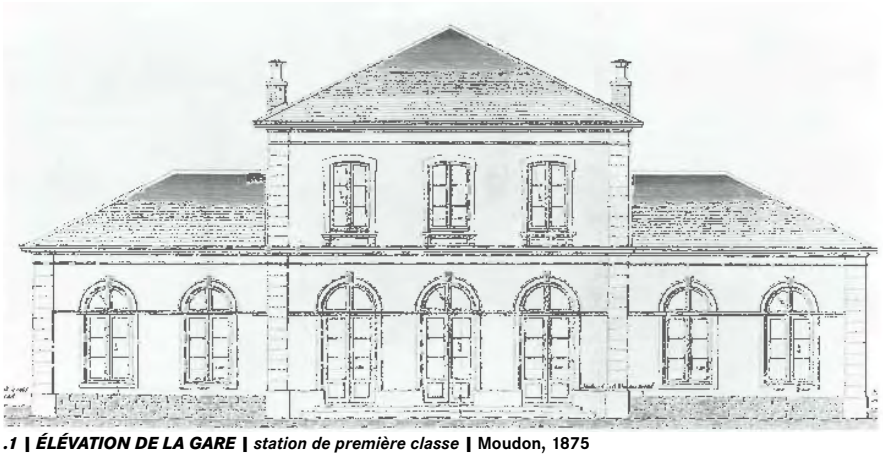
Une première en suisse, la ***fermeture*** de son guichet, en décembre 2012 pour cause d'insécurité, provoqua l'effroi *[Fig3]*. Selon les arguments évoqués par les CFF, elle serait le lieu d'***une zone de non-droit***, appuyant ces faits par les multiples agressions et notamment par les quatre ***braquages*** du début de l'année 2007[1]. La gare de Moudon n'est en réalité, statistiquement, pas plus dangereuse qu'une autre, et ce, selon les ***dires*** de la police. La conséquence de cette fermeture a induit une ***restriction*** de l'utilisation des espaces d'attente, due également à des actes de vandalisme ayant fortement détérioré sa substance originelle interne[2].

Un second élément est la précarité de ses quais. Les voyageurs arrivant ou partant de Moudon se voient ***obligé*** de traverser les voies en activité *[Fig4]*. Et ce sera seulement en ***2023*** que cette sécurité, paraissant ***élémentaire***, sera mise à niveau[3]. Les autorités en charge étant ***astreintes*** par les normes qui régissent l'ensemble des gares suisse. Ces nouvelles adaptions permettront surtout aux personnes à mobilité réduite d'accéder ***sans entraves*** aux wagons. Cette date butoir prouve également de la mise à l'écart de l'ancienne capitale des États de Vaud, les CFF choisissant de mettre leurs efforts sur les gares de ***Lucens***, juste en amont, et d'***Ecublens-Rue***, juste en aval. Ces deux lieux ***privilégiés*** ne voient pourtant passer chaque jour que 700 et respectivement 100 passagers contre plus de ***1'500*** voyageurs à Moudon. Le prétexte de cette solution financièrement ***profitable*** est l'ambition de créer deux nouveaux points de croisements mieux appropriés[3].

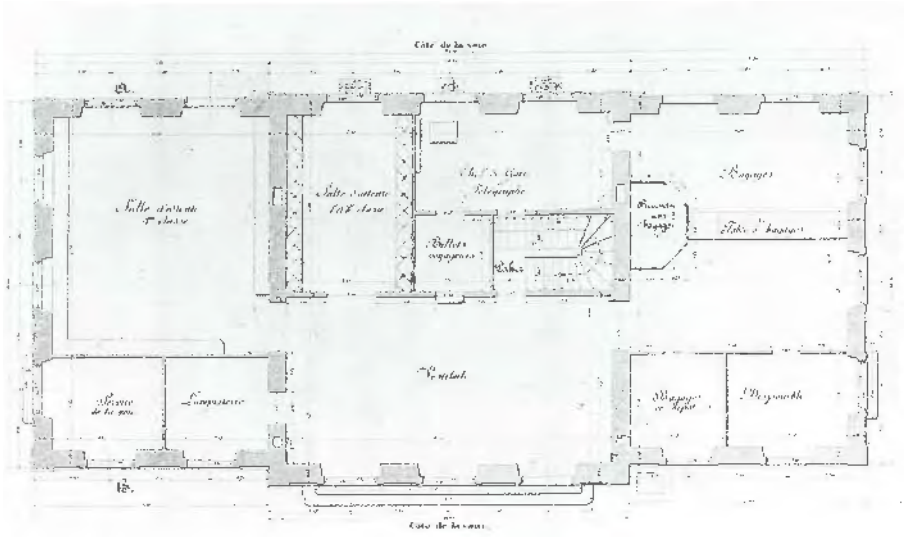
Un autre élément prouvant d'un certain ***délaissement*** de la gare et de sa place est l'existence maintenue des voies du tramway *[Fig5]*, disparu depuis plus d'un demi-siècle. Ces traces semblent avoir été oubliées, inconsciemment ***contournées***, mises de côté. C'est une chance de pouvoir encore les percevoir, gravées dans le bitume. Toutefois, nous pouvons lire au travers du revêtement les scellant que ***peu*** d'actions ont été entreprises dans un apport spatial qualitatif, ***sauf*** dans la création d'un parking ***flambant*** neuf. Le sol, composant essentiel de l'espace public, se voit déchiré, écartelé, tiraillé, fissuré, ***raccommodé***. Nous pouvons néanmoins lire quelques ***intentions*** dans la création d'un carrefour pour bus ou d'une place de dépose-minute. Pourtant, ces éléments semblent ***nier*** la présence du bâtiment de la gare, déplaçant la ***centralité*** qu'induit son architecture, sur l'un de ses côtés.

Aujourd'hui, le voyageur emprunte ***exclusivement*** les abords de la gare, n'y faisant guère attention *[Fig6]*. C'est à se demander si elle fait encore sens. ***Pourtant***, en dépit de ces facteurs, plusieurs projets de mise en valeur de la mobilité ferroviaire dans la région de la Broye sont en planification jusqu'à l'horizon ***proche*** de 2030. Ces nouvelles projections devraient aboutir à une cadence toutes les ***demi-heures***, à une ***automatisation*** du contrôle des trains depuis Lausanne dans le but de bénéficier davantage de souplesse ou encore à un ***RegioExpress*** raccourcissant le temps de parcours de plus d'un tiers.

[1] | Aebi, Christian, « Moudon: une nouvelle pétition contre la fermeture du guichet CFF », 24heures, 2013.
[2] | Entretien avec Monique Fontannaz, 03/01/2019.
[3] | Entretien avec Monique Fontannaz, 03/01/2019.
[4] | Grenon, Fabien, « Moudon devra attendre 2023 pour voir sa gare remise à niveau », 24heures, 2015.



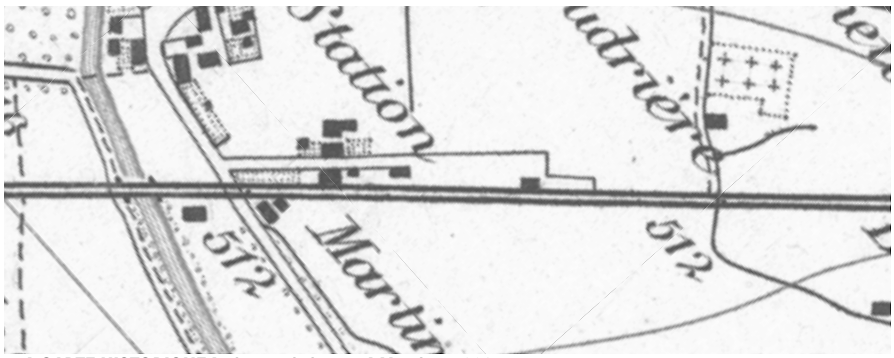
***.1*** **|** ***ÉLÉVATION DE LA GARE*** **|** ***station de première classe*** **| Moudon, 1875**



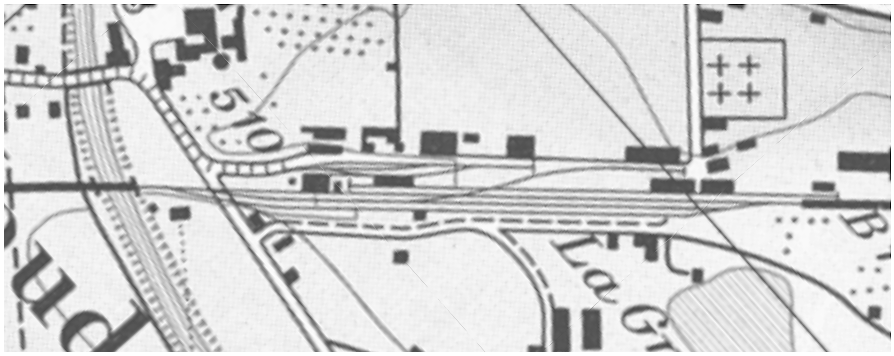
***.2*** **|** ***PLAN DE LA GARE*** **|** ***station de première classe*** **| Moudon, 1875**

***.3*** **|** ***LE CHEMIN DE FER À MOUDON*** **|** ***vue depuis l'ouest*** **| après 1876**

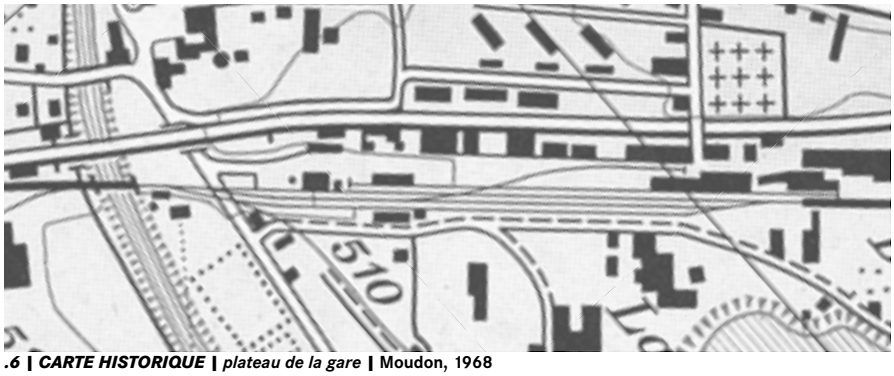
***.1*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.220.**
***.2*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.221.**
***.3*** **|** ***Moudon, 04/01/2019, photographiée par l'auteur lors de la visite du musée du Vieux-Moudon.***



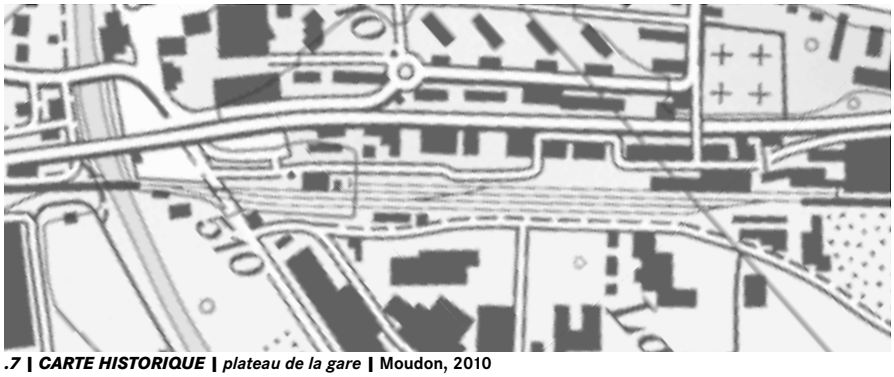

***.4*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** *plateau de la gare* **|** **Moudon, 1890**




***.5*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** *plateau de la gare* **|** **Moudon, 1955**




***.6*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** *plateau de la gare* **|** **Moudon, 1968**




***.7*** **|** ***CARTE HISTORIQUE*** **|** *plateau de la gare* **|** **Moudon, 2010**

***.4*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***
***.5*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***
***.6*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***
***.7*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/01/2019.***

***.8*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *implantation du chemin du fer* **|** **Moudon, 1925**

***.9*** **|** ***ILLUSTRATION À L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER*** **|** **Moudon, 1876**

***.8*** **|** ***https://www.e-pics.ethz.ch, consulté le 16/10/2018.***
***.9*** **|** **Perrin, Paul.** ***1876-1976, Cent ans de chemin de fer dans la Broye.*** **Moudon: IMSA, p.31.**

# 3.2 | ÉDIFICE ET MODÈLE

## monument du lien

## *1875*

La gare de Moudon fut ouverte peu avant la première mise en service du chemin de fer de la vallée de la Broye en 1876. Sa construction fut entreprise l'année précédente par l'architecte ***Jules Lindenmeyer***[1]. De style néoclassique, c'est une station de ***première*** classe. Elle suit par ailleurs une composition d'ordre ***tripartite*** au rez-de-chaussée et possède à l'étage un logement. Le soin du décor et des embrasures se caractérise par leur ***matérialité***, utilisant la pierre de molasse. Une fine marquise métallique était présente pour abriter les voyageurs des intempéries au niveau des quais, malheureusement, elle ***disparut*** en 2003 lors d'une rénovation. Outre cet élément, son état extérieur actuel est proche de celui d'origine *[Fig1 et 2]*. Quant à son emplacement, il fut largement ***débattu*** dès les années 70 puisqu'il a été même envisagé de positionner la gare sur la rive droite de la Broye. L'implantation choisie, ***distante*** de la ville, montre à quel point ce nouveau mode de transport laisse encore les autorités ***prudentes*** *[Fig3]*. Nous pouvons citer le rapport de la majorité de la commission adressé au Conseil communal de Payerne en 1867: ***'Sans doute, par l'établissement d'une voie ferrée, il y aura momentanément quelques intérêts en souffrance, mais qui ne sait qu'aucun progrès n'a jamais pu être réalisé sans amener à sa suite ce genre d'inconvénients'*** [2].

Comme de nombreuses gares, elle est le témoin de la ***modernisation*** de la société. Elles se ***multiplient*** et suivent le rythme des rails qui transportent ses voyageurs comme au travers d'une ***faille*** temporelle. Pour ***promouvoir*** un sentiment de sécurité et rassurer le voyageur face à l'anxiété qu'induit le voyage ***en ce temps***, la répétition du modèle architectural de la gare est courante. ***Convoyé*** d'un lieu à un autre, le voyageur éprouvera ainsi un sentiment de déjà-vu, lui étant ***familier***. De ce fait, il pourra soit rester dans l'***informalité*** du transport à large échelle et ainsi ne pas rentrer en ***contact*** avec la ville d'arrêt, soit bénéficier d'un édifice de ***transition*** assimilé et permettant une appréhension plus ***aisée*** du lieu se trouvant au-delà des limites de cette dite gare. De cette manière, il est possible de trouver cet exemple moudonnois, reproduit à l'***identique*** dans les villes de Morat et d'Estavayer-le-Lac.

La création de cette ***duplication*** architecturale provoque également un certain formatage intellectuel dont le ***fonctionnalisme*** de la modernité naissante en est l'origine. Dans un souhait d'optimisation économique, il est clair qu'un gain de temps peut être ainsi réalisé, permettant d'offrir à des villes de ***seconde zone*** une égalité de statut. Par conséquent, il en découle une certaine ***ambivalence*** dans le rapport que ces clones ferroviaires entretiennent à leur espace public respectif. Ces derniers essayant tant bien que mal de se ***coudre*** à leur contexte, avec l'***ambition*** de devenir une réelle extension de liens à grande échelle *[Fig8]*. Ledit espace public en découlant est donc difficile à mettre en place.

Pour la ville de Moudon, la gare sera également le point de départ à de futures ***agrégations*** linéaires *[Fig4, 5, 6 et 7]*. En premier au Sud, le bâtiment de tête est le ***restaurant et hôtel*** de la gare qui apparut 15 ans après l'arrivée du rail[3]. Il est actuellement encore en service. Puis, de multiples ***entrepôts*** en rapport à l'exploitation du chemin de fer apparaissent le long des voies. Ils se ***rangèrent*** les uns derrière les autres en direction du Nord tout en laissant un large ***espace*** entre eux et les rails. Aujourd'hui, le statut de ces anciennes halles ***transformées*** n'est pas clair. Certes, une certaine ***mixité*** y est apparu, mais ils se transformèrent aléatoirement, devenant ainsi soit privés, résidentiels, publics, industriels ou tout simplement ruine. Toutefois, leur espace de ***référence*** n'étant pas défini, il est difficile de les faire ***participer*** à ce lieu public mais également privé qu'est le long ***plateau*** de la gare.

De plus, il est intéressant de mettre en ***confrontation*** la prestance et la noblesse qu'induit le style architectural de la gare avec la ***brutalité*** de l'industrie s'étant développée dans son contexte direct. Deux ***types*** d'édifices s'opposent, l'un caractérisé par la ***richesse*** de ses détails de molasse et l'autre par la ***pauvreté*** de sa protection en tôle métallique. Ce mélange matériel est également la scène d'évènements contraires. En effet, il n'est pas rare que des trains de marchandises doivent ***manoeuvrer*** au niveau des quais des voyageurs. Ils se rejoignent en ce lieu étrange, immédiat, ***brutal***.

Se posent aujourd'hui ***plusieurs*** questions quant au rôle de cette gare, à sa taille ainsi qu'au niveau de son espace public. En rapport à sa nouvelle population de ***pendulaires***, Moudon doit pouvoir offrir le ***service*** d'une gare à la hauteur de son ***utilisation*** et de sa population. ***'Que les citoyens se souviennent que les chemins de fer ne sont pas pour les paresseux et les imprévoyants, qu'ils ne doivent introduire, ni augmenter le luxe, les frivolités et le désoeuvrement, le goût des spéculations hasardeuses. Les citoyens seront heureux s'ils aiment la vie des champs et l'agriculture'*** [4] *[Fig9]*.

***1***
***2***
***1***

[1] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.220.
[2] | Perrin, Paul. *1876-1976, Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.21.
[3] | Entretien avec Monique Fontannaz, 03/01/2019.
[4] | Perrin, Paul. *1876-1976, Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, p.30.

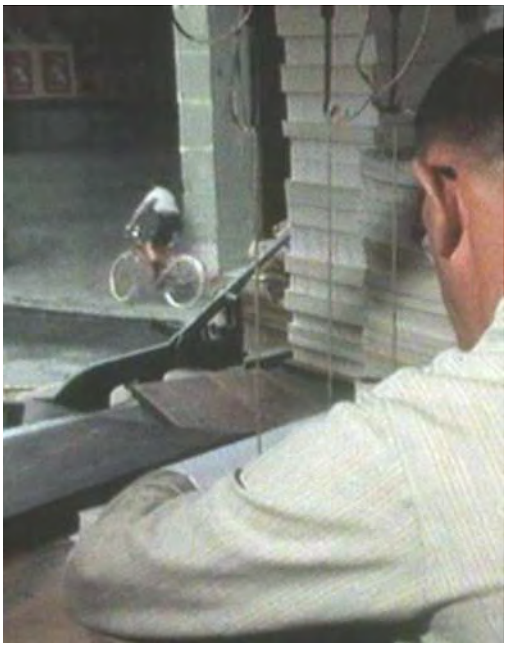
**.1 | *VUE AÉRIENNE* | *place de la gare* | Moudon, 2018**

**.2 | *VUE AÉRIENNE* | *place de la gare* | Moudon, 2018**

**.3 | *ATMOSPHÈRE* | *passage sous le viaduc autoroutier* | Moudon, 2018**

***.1* | *Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***
***.2* | *Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***
***.3* | *Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

***.4*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *place urbaine à proximité des géantes de la grande distribution* **|** **Moudon, 2018**



***.5*** **|** ***ARTISAN DANS SA BOUTIQUE*** **|** *centre-ville* **|** **Moudon, 1971**

***.6*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *resserrement urbain* **|** **Moudon, 2018**

***.7*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *église Saint-Etienne* **|** **Moudon, 2018**

***.4*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.5*** **|** **TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.6*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.7*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

**.8 | *ATMOSPHÈRE* | *le silo à grains et le plateau de la gare* | Moudon, 2018**

**.9 | *ATMOSPHÈRE* | *quai industrielle* | Moudon, 2012**

***.8* | *Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

***.9* | TSR, Couleurs locales. Les CFF ont décidé de fermer les guichets de la gare de Moudon pour cause d'insécurité. (online) https://www.rts.ch, *consulté le 13/10/2018.***

# 3.3 | VIDE ET MARQUAGES

## couture urbaine

## *2018-2019*

L'édifice de la gare est important en lui-même mais ce qui l'est ***encore*** plus est l'espace public qu'il crée. Alison et Peter Smithson disait ceci en parlant des marquages au sol: ***'Lorsqu'un établissement humain semble manquer de structure, d'orientation, ne pourrions-nous pas inventer et construire des marquages au sol pour assurer une présence aussi forte que celle qu'impose la puissance des formes naturelles du lieu?'*** [1]. Le vide urbain sert de support aux ***relations*** entretenues entre ce monument du lien et la ville de Moudon. Il hiérarchise les ***transitions*** avec ses différents types de contexte, permettant aux passants d'être ***accompagnés*** le long de son parcours.

Aujourd'hui, il est difficile comme piéton de se sentir serein quant à la traversée de cette ***jungle*** urbaine, tant la voiture y est ***omniprésente***. Le statut des éléments le constituant est accidentel, voire ***dangereux***. Il est également possible d'observer certaines parties oubliées aux ***aléas*** du temps. Toutefois, nous pouvons relever trois ***vides*** spécifiques *[Fig1]*, il y a la place marquant le ***lien*** à la ville au Sud-ouest, le long plateau au Nord-ouest et enfin l'espace au-delà des quais au Nord-est.

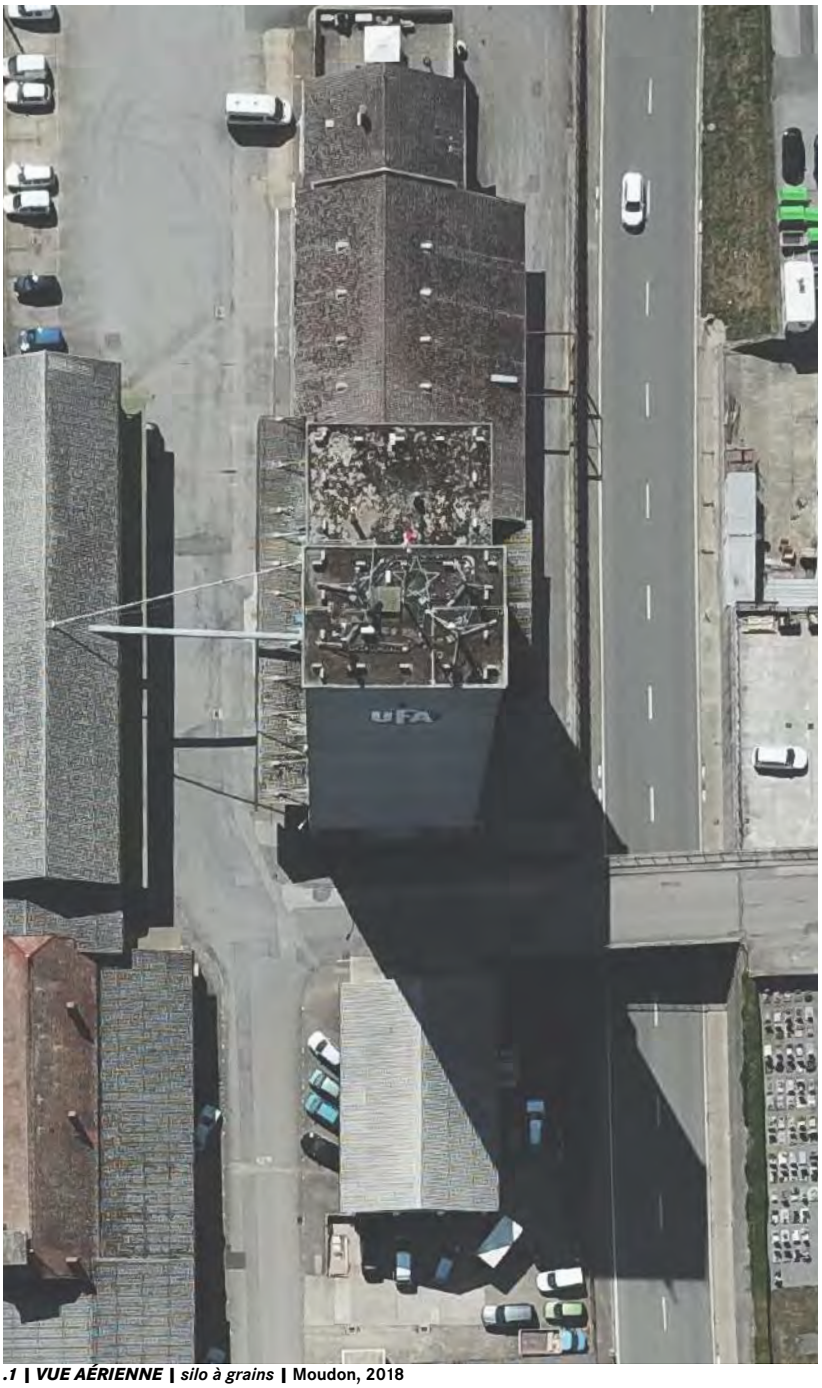
Une large route et un parking, ce sont les éléments que le passant doit ***traverser*** afin de rejoindre la ville de Moudon depuis la gare. Ces ***espaces*** connotent toute la difficulté pour le piéton de se déplacer à cet endroit. Ensuite, après avoir ***survécu*** à ces premières épreuves, il se voit compressé, ***écrasé*** par le viaduc de béton *[Fig2 et 3]*, qui soulève à ce moment la route de Berne. Le dessous de cette infrastructure semble n'avoir reçu ***aucune*** attention quant à l'éventualité d'une plus-value spatiale. Une uniforme ***jetée*** d'imposantes pierres jonche la majorité de son dessous. À ce moment, le citoyen n'est pas au bout de ses peines. Suivant le passage sous l'infrastructure routière *[Fig3],* l'intéressant ***enchaînement*** de places *[Fig4]* amène le passant dans un lieu, cette fois-ci, entièrement ***dédié*** à la mobilité douce. Malgré cette qualité, il se voit ***bousculé*** par l'oppressante présence des deux géants suisses de la grande distribution, tentant ainsi de le pousser à la consommation. Bien entendu, ils se sont installés en ce lieu dans le but d'augmenter leur ***visibilité***, et de ce fait, leur rentabilité. Aux mêmes titres, le pharmacien local les a rejoint, partant de la vieille ville, car tributaire de l'influence de cette nouvelle agglomération ***commerciale***[2]. Ce déplacement soulève ainsi la problématique du manque d'***attractivité*** du centre-ville de Moudon *[Fig5]*, lourdement impacté par la disparition en 2001 de Manor[1].

Puis, nous retrouvons également dans cette constellation piétonne, l'***hôtel et restaurant du Chemin-de-fer*** de Moudon *[Fig6]*. Et finalement, le piéton aura la ***joie*** de continuer son chemin au travers d'un ***parking***, ayant comme seul avantage de permettre la mise en relation directe du passant et de l'Église Saint-Etienne. Ce vide permet ainsi de conserver la position de ce bâtiment de culte comme ***entrée*** de la ville moyenâgeuse *[Fig7]*. Un projet est toutefois en cours d'exécution pour l'année ***2019***, prévoyant une diminution de ***30%*** des places de stationnement  dans la bourgade tout en abaissant leur temps autorisé[3].

En sortant de la gare et en se dirigeant vers le Nord, il est possible de trouver un lieu des plus ***inquiétants*** *[Fig8]*. Cet espace, aujourd'hui ***indéfini*** et paraissant résiduel, servait initialement au déchargement. De nombreux rails ***industriels*** y étaient présents jusqu'à l'apparition de la route de contournement des années 60. Actuellement, il est encore possible de voir ***quelques*** cargaisons de grains s'y faire chargées. Toutefois, cette ruine spatiale est majoritairement ***colonisée*** par du parking sauvage ou ***clôturée*** dans l'espoir de contenir ses usagers. Actuellement, ces limites, provisoirement construites, sont une ***entrave*** à l'expérience de son parcours. Il est ainsi impossible de ***rejoindre*** la tour de béton qu'est le silo à grains.

Finalement, de l'autre côté des rails se trouvent deux ***quais de déchargements***, surélevés des voies de chemin de fer dans le but de faciliter leur utilisation *[Fig9]*. Ils doivent l'origine de leur création à l'une des premières industries d'importance présente dans la zone industrielle moudonnoise, la scierie ***Martinet***. Aujourd'hui, malgré la disparition de l'entreprise, ces plateformes sont toujours utilisées, mais ***certes***, avec une fréquence moindre. Elles sont employées pour la même fonction qu'originellement, c'est-à-dire manoeuvrer le ***bois*** pour son expédition ou sa réception.

[1] | Smithson, Alison et Peter. *The Shift.* London: Academy Editions, p.100.
[2] | Aebi, Christian, « Moudon prend au sérieux le blues des commerçants », 24heures, 2014.
[3] | Galliker, Sébastien, « Moudon mise sur la rotation des voitures au centre-ville », 24heures, 2018.




***.1*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***silo à grains*** **|** **Moudon, 2018**

***.1*** **|** ***Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***

♦

# B

# IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN

**p. 126 - 155**

***Silo***
***.4 relevé et matérialité***
***.5 édifices et développement***
***.6 paysage et verticalité***

♦

# 3.4 | RELEVÉ ET MATÉRIALITÉ
## mis à nu
## *2018-2019*

Dans la continuité nord de ce fin morceau de territoire, le deuxième objet d'intérêt est le ***totem*** agricole, le silo à grains. Il est ici exploité par l'***ASS***, la Société Coopérative des Sélectionneurs. L'attrait pour les silos, représentant parfaitement l'***architecture utilitaire***, se porte sur une certaine ***fascination*** qu'induisent les formes de ces bâtiments purement et simplement ***fonctionnels***. Afin de comprendre l'origine de ces ***fabuleuses*** silhouettes, il est essentiel de comprendre leur fonctionnement et leur réelle raison d'être.

Premièrement, l'agriculteur déverse ses récoltes au ***pied*** du silo dans une trémie *[Fig1]*. Le grain va ensuite être aspiré jusqu'au sommet de la tour pour redescendre dans le but d'être séparé, lavé, séché et pesé[1]. Ordonnant une ***seconde*** boucle *[Fig2]*, l'ouvrier en charge, le ***silotier***, indiquera dans quelle cellule le grain doit être stocké *[Fig3]*. Sur l'image, chacun des tuyaux représente une cellule de stockage d'environ ***2*** mètres par ***2***. Anciennement ce travail s'effectuait manuellement par deux personnes, une en haut et une en bas, qui communiquaient par ***téléphone***. À partir du moment où le grain est entreposé, sa conservation est régulée par ***ventilation***, permettant ainsi de maintenir une température idéale[2].

Le silo se trouvant dans le nommé immondice industrialo-urbain est le plus ***représentatif*** de Moudon, mais il en existe un ***second***. Il est situé dans la zone industrielle, et plus précisément sur les anciens terrains de la scierie Martinet. Il se différencie en plusieurs points, notamment, par l'expression de sa ***matérialité*** et de son usage. Ce second, datant de 1994 revête une fine couche de tôle ***verte***, possédant l'***irrémissible*** envie de vouloir se dissimuler dans le paysage, il est employé pour le stockage de semences[2]. Quant à l'édifice d'intérêt, il arbore fièrement son béton brut et est utilisé pour le stockage de grains. Ce monolithe est une présence ***spectrale***, énigmatique de plus dans le paysage moudonnois *[Fig8].* Il s'agit d'une pile verticale caractérisée par son existence affirmée, émergeant des entrailles ***géologiques*** du dur sol industriel *[Fig9]*. '***Nous vivons dans des villes. Nos champs sont d'asphalte, nos étoiles sont les lampadaires électriques, nos forêts les pylônes de lignes à haute tension'*** [3]. Il se trouve dans une situation où le moindre ***m2*** est bétonné.

[1] | .Direction de la Sécurité Civile, « Guide_incendie - Connaître et faire face aux risques des organismes stockeurs de la filière agricole », 2008.
[2] | Entretien avec Simeos Orlando, 04/01/2019.
[3] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.19.

à ses origines, elles sont ***floues***. ***Peu*** de monde connaît réellement la date de son apparition, toutefois, les archives révèlent sa ***naissance*** à l'aube de la création de la RC 601, en ***1962***[4]. Suite à ce premier silo vertical *[Fig 5]*, une ***deuxième*** construction viendra se ***juxtaoser*** au nord, et ce, deux ans après, en 1964, doublant ainsi son plan carré initial *[Fig4]* par une ***extension*** encore plus ***haute*** *[Fig6 et 7]*. Ils s'agrègent ainsi à côté des fondations d'un bâtiment présent depuis le commencement du siècle passé *[Fig10]* et servant de silo horizontal. C'est vrai que les deux extensions furent ***rapidement*** édifiés grâce à un système constructif coulissant *[Fig11]*, permettant ainsi de ***pousser*** en seulement quelques jours. Effectivement, les coffrages du béton furent ***élevés*** petit à petit jusqu'à arriver au sommet de ses ***82*** cellules. Le béton coula à ***flots*** sans même s'arrêter la nuit. S'élevant à l'aide de ***rails*** métalliques, 1 cm par heure, les moules ne laissent ***aucune*** trace d'étape de bétonnage[5]. La surface est ainsi lisse, ***uniforme*** mais il est toutefois possible de percevoir quelques ***nuances*** de gris. Le système constructif entièrement réalisé en béton est caractérisé par sa ***vérité constructive***. Cela représente un exemple absolu de l'expression pure et simple de la structure comme élément fondamental.

Par ailleurs, deux architectes d'importances internationales furent également pris d'intérêt au-devant de ***majestueux*** silos, cette fois-ci, américains. Émerveillé, Le Corbusier écrivit à leur sujet *[Fig12]*: ***'[...] les ingénieurs d'aujourd'hui font emploi des éléments primaires et les coordonnant suivant des règles, atteignent au grand art faisant résonner ainsi l'oeuvre humaine avec l'ordre universel'*** [6] .Stupéfait, Walter Gropius fut également fasciné *[Fig13]*: '***[...] [les silos] ont une puissance monumentale dont l'expression soutien presque la comparaison avec les constructions de l'Egypte ancienne. Leur visage architectural est d'une telle fermeté que le spectateur saisit sans ambiguïté devant une force si convaincante le sens de ces édifices'*** [7].

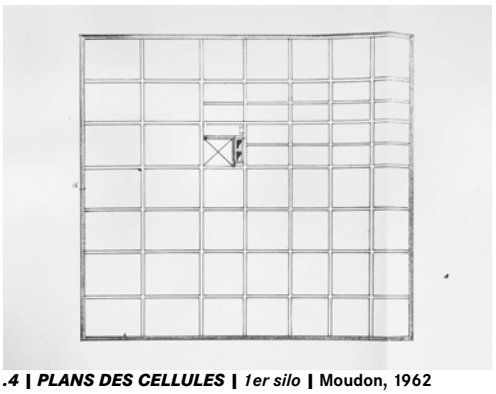
Nous pourrions également émettre l'***hypothèse*** d'une comparaison avec la ***Tour romane*** de le vieille-ville *[Fig14]*. D'une pierre ***contemporaine***, le silo à grains représente la force des terres environnantes, celles qui ont le pouvoir d'***influencer*** la vie locale et ainsi de rappeler à quel point Moudon est une ville de tradition ***agricole***. Par ce monument de l'agriculture, sa puissance est illustrée, ***affichée*** dignement sur le parcours du passant d'aujourd'hui. Par son ombre ***imminente***, le silo prône courageusement l'***esprit du lieu***.

[4] | Entretien avec Alain Mathys, 14/01/2019.
[5] | Entretien avec Cyrill Haymoz, 02/11/2018.
[6] | Le Corbusier. *Vers une architecture.* Paris: Crès, p.95.
[7] | Cohen, Jean-Louis. *Américanisme et modernité: l'idéal américain dans l'architecture.* Paris: Flammarion, p.139.

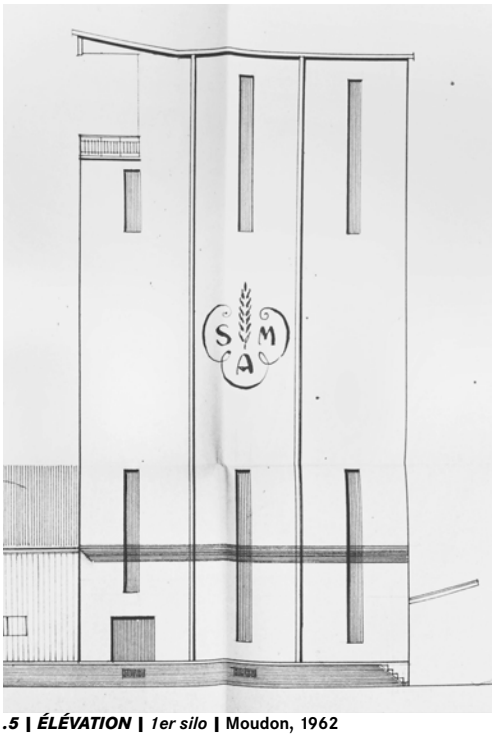
**.1 | *ATMOSPHÈRE* | *réception du grains* | Moudon, 2019**

**.2 | *ATMOSPHÈRE* | *tuyauterie interne* | Moudon, 2019**

**.3 | *ATMOSPHÈRE* | *salles au dessus des silo, 1er silo* | Moudon, 2019**



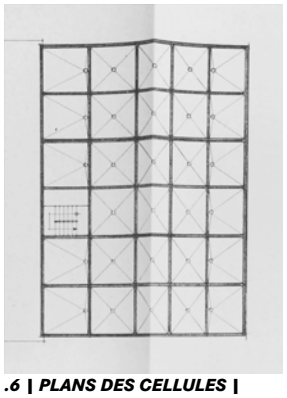
**.4 | *PLANS DES CELLULES* | *1er silo* | Moudon, 1962**



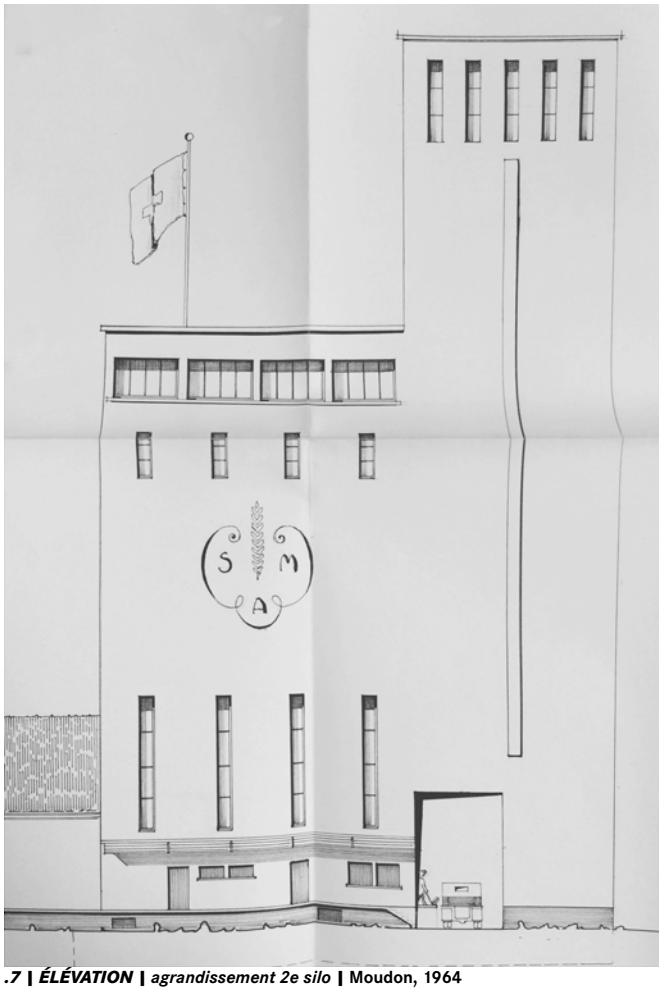

**.5 | *ÉLÉVATION* | *1er silo* | Moudon, 1962**

***.1* | *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.***
***.2* | *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.***
***.3* | *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.***

***.4* | *Moudon, 24/01/2019, photographiée par l'auteur lors de l'entretien avec Alain Mathys.***
***.5* | *Moudon, 24/01/2019, photographiée par l'auteur lors de l'entretien avec Alain Mathys.***



***.6*** **|** ***PLANS DES CELLULES*** **|** *agrandissement 2e silo* **|** Moudon, 1964




***.7*** **|** ***ÉLÉVATION*** **|** *agrandissement 2e silo* **|** Moudon, 1964

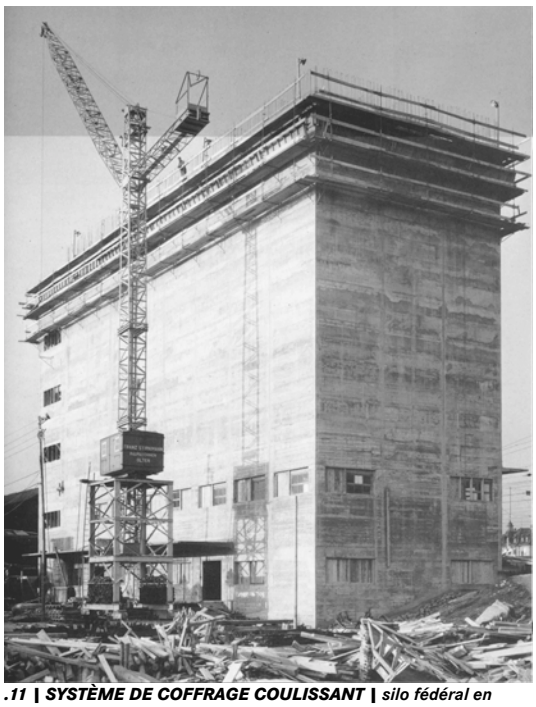
***.8*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *présence menaçante* **|** Moudon, 2019

***.9*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *rapport au sol* **|** Moudon, 2019

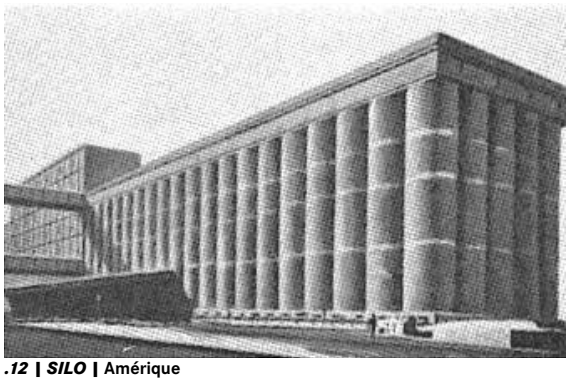
***.6*** **|** *Moudon, 24/01/2019, photographiée par l'auteur lors de l'entretien avec Alain Mathys.*
***.7*** **|** *Moudon, 24/01/2019, photographiée par l'auteur lors de l'entretien avec Alain Mathys.*

***.8*** **|** *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.*
***.9*** **|** *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.*

***.10*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *juxtaposition* **|** **Moudon, 2019**

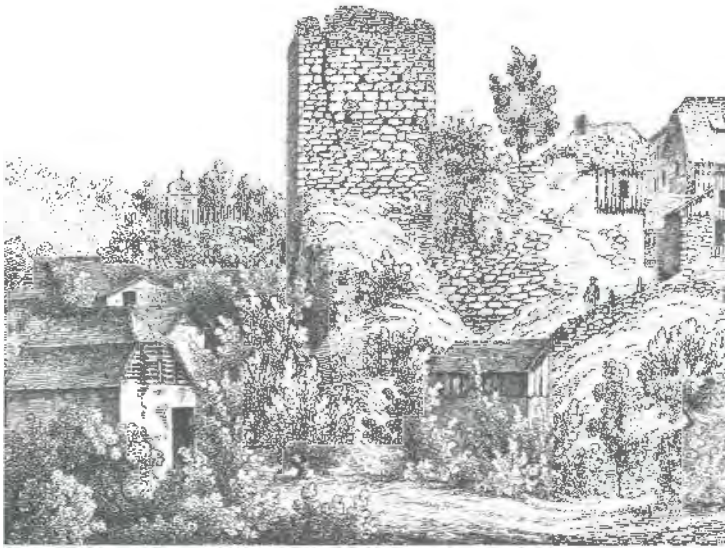


***.11*** **|** ***SYSTÈME DE COFFRAGE COULISSANT*** **|** *silo fédéral en cours de construction* **|** **Renens, 1939**



***.12*** **|** ***SILO*** **|** **Amérique**

***.13*** **|** ***SILO*** **|** **Amérique**



***.14*** **|** ***TOUR ROMANE*** **|** *présence* **|** **Moudon, vers 1840**

***.10*** **|** *Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.*
***.11*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**
***.12*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**
***.13*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**

***.14*** **|** **Fontannaz, Monique.** ***La ville de Moudon.*** **Berne: SHAS, p.78.**

# 3.5 | ÉDIFICES ET DÉVELOPPEMENT

## monument de l'agriculture

***19e siècle***

Compte tenu du manque de documents ***retraçant*** l'histoire des silos à grains en particulier, il est proposé de la situer au cours d'un développement commun. Né d'un besoin purement ***fonctionnel***, ce type d'ouvrage s'est peu à peu multiplié entre Genève et Zürich *[Fig1]*.

Avant leur apparition, le grain était stocké dans des sacs de ***cinquante*** kilos, qui étaient, par ailleurs, difficile à conserver et à transporter *[Fig2]*. Ce conditionnement normé, ***imposé*** par la Confédération helvétique, permit de ***contrôler*** cette denrée élémentaire afin de garantir une disponibilité à tous[1]. Avant la Seconde Guerre mondiale, nombre de spéculateurs firent ***augmenter*** considérablement le coût du grain. C'est à la suite de la Grande Dépression des années 30, qui démontra les faiblesses des marchés libres, que la Confédération appliqua ces mesures ***régulatrices*** au travers d'importantes réformes économiques[2].

Les premiers silos utilisaient un système de sol ***filtrant*** *[Fig3]*. Leur porosité permettait de garantir une plus ***longue*** conservation ainsi qu'une ***protection*** contre l'humidité. Des canaux diffusaient du ***gaz*** qui éloignaient les différents rongeurs friands des riches récoltes. L'ensemble des tâches à effectuer quant au mélange et au stockage du grain se faisait ***manuellement***[1]. Généralement en bois, la structure interne était souvent mise à mal par le poids du grain, qui devait être soigneusement ***équilibré*** sur la totalité de la surface de plancher. Ces silos étaient des modèles plutôt ***horizontaux*** en raison des limites de charges de ces mêmes structures. Les espaces de stockage étaient ***détachés*** de toutes les surfaces en contact de l'extérieur que ce soit du sol ou des façades. Cette méthode de construction garantissait une ***distance*** de sécurité relative aux éventuelles infiltrations tant animalières que naturelles. Il s'agit également d'une époque où les ***pesticides*** n'étaient que peu répandus et où le temps météorologique impactait énormément les récoltes. Il fallait donc entreprendre toutes les ***mesures*** de sécurité possibles.

Ensuite, divers modèles apparurent sur le marché dès le début de la démocratisation de l'emploi du ***béton*** comme matériau de construction. Nombre d'entre eux furent régis par la ***tutelle*** d'entrepreneurs ingénieux qui proposaient leurs propres silos sur catalogue. Plusieurs ***brevets*** furent notamment déposés pour la création de nouveaux systèmes. ***Daverio et Cie*** était l'un des acteurs le plus présent en Suisse. Venu d'***Italie***[1], cet ingénieur s'installa à Zürich dans le but de construire des silos mais également des moulins à farine. Par ailleurs, il en exporta dans le monde entier.

Par la suite, à l'approche de la Seconde Guerre mondiale, la Confédération ordonnera la construction de plusieurs silos fédéraux de taille colossale *[Fig4]*. L'ambition de ces ***monstres*** de béton fut d'organiser des réserves de tailles ***considérables*** au vu d'éventuelles menaces[1]. C'est ainsi que ***cinq*** silos furent construits au courant de l'année 1939. De plus, leur emplacement ***dispersé*** garantissait un plus large approvisionnement, c'est ainsi qu'ils prirent place à Renens, Guin, Frutigen, Huttwil et Brunnen.

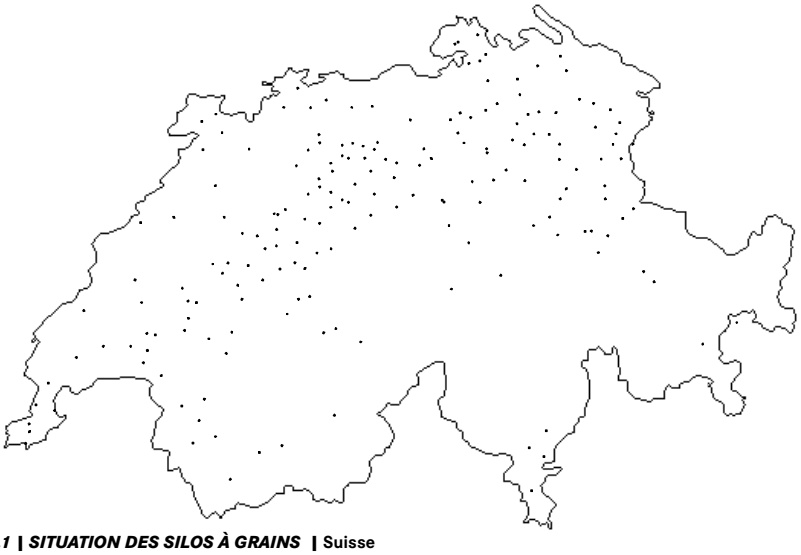
Ces ***monolithes*** de béton, apparaissant aujourd'hui comme des ***exceptions***, étaient érigés au travers d'un flou juridique permettant même à des privés de l'entreprendre. Il étaient ***édifiés***, comme pour l'autoroute, grâce aux pleines ***croyances*** de la population dans les idées rêvassées de l'avenir. Il fallait le faire, c'était dans l'air du temps. ***Construits*** sur l'emplacement d'anciens ***moulins*** ou en lien direct avec les moyens de transport, ils se situent en majorité le long des cours d'eau ou des voies de chemin de fer. Certaines exceptions plus récentes sont cependant en marge de ces deux réseaux. Privilégiant aujourd'hui le transport de personnes, le train fit place au ***camion***.

Les silos possèdent différents types de relations, ils se ***juxtaposent*** à leur contexte agricole, marquant un fort ***contraste*** matériel et volumétrique, ou s'agrègent au développement industriel, devenant ainsi des ***symboles*** d'une affirmation de l'agriculture comme force économique d'actualité.

***1***
***3***
***2***

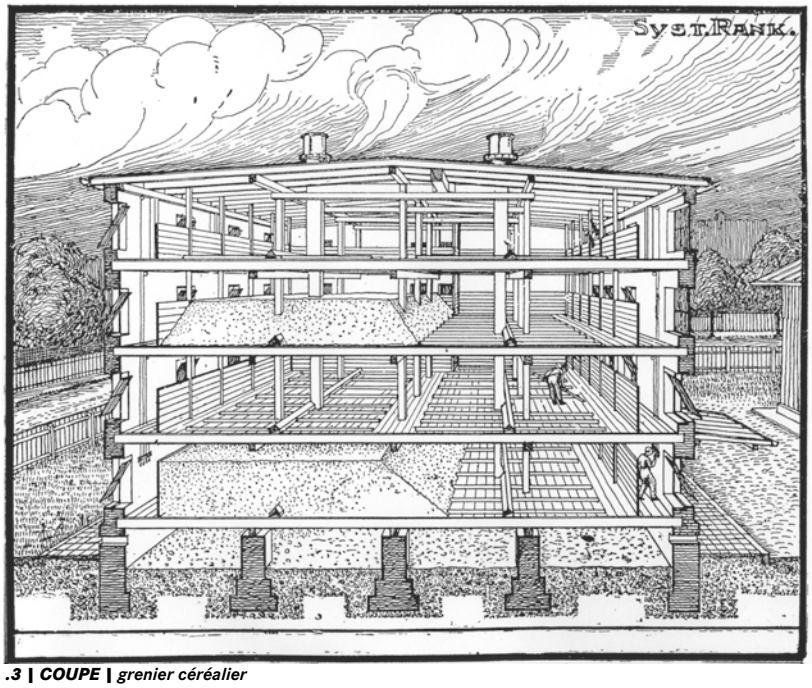
[1] | Entretien avec Cyrill Haymoz, 02/11/2018.

[2] | Summermatter, Stefania, « Les coopératives, un capital de démocratie », Swissinfo.ch, 2012.



***.1*** **|** ***SITUATION DES SILOS À GRAINS*** **|** **Suisse**

***.2*** **|** ***TRANSPORT DU GRAINS PAR SAC*** **|** *char tiré par des chevaux*




***.3*** **|** ***COUPE*** **|** *grenier céréalier*

***.4*** **|** ***SILO FÉDÉRAL*** **|** **Renens**

***.1*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**
***.2*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**
***.3*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**

***.4*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**

# *3.6 | PAYSAGE ET VERTICALITÉ*

## *nouvel équilibre*

**2018-2019**

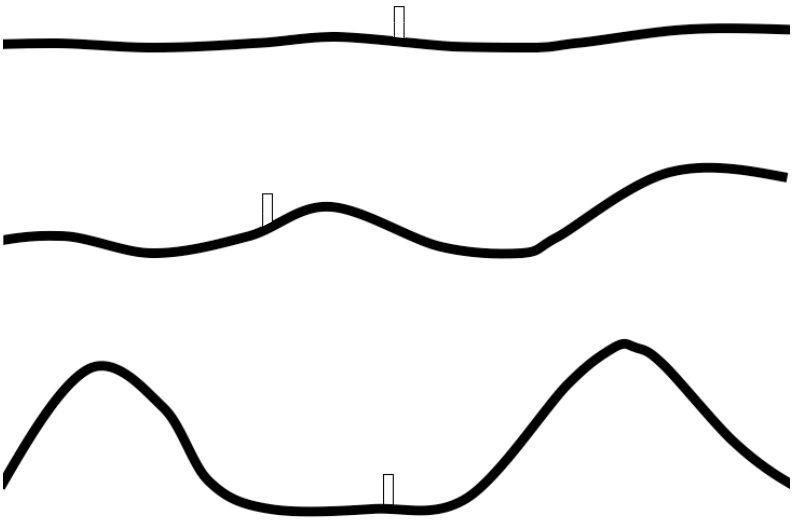
**Suite à l'analyse *massique* du développement industriel dans la vallée de la Broye au *1er* chapitre, il est ici proposé de revenir sur la *structure* urbaine qu'induit ce type d'édifices.**

**En lien direct avec cette *fascination* des silos à grains, le bouleversement hiérarchique qu'ils créèrent lors de leur construction fut sans précédent. En effet, l'équilibre *central*, que générait autrefois le clocher des sanctuaires, était d'une *clarté* absolue. De plus, cette position si précise était *reconnaissable* à l'ensemble des villes et villages. Dès lors, le jour où ces *tours* de béton entrèrent en scène, elles bousculèrent l'*ordre* établi depuis des siècles. C'est ainsi que la confrontation débuta.**

***Cyrill Haymoz*, architecte fondateur du bureau *0815 architekten*, s'est lancé pour mission de *répertorier* au moyen de photographies l'ensemble des silos suisses[1]. Ce long et difficile projet, en cours depuis plus de *20* ans, devrait voir le jour par une publication. À cette occasion, il les classe dans *trois* types de catégorie différente *[Fig1]*. Le premier se situant dans la plaine, le second dans les préalpes et le dernier dans la montagne. C'est ainsi que, par *contraste*, il est donné la grâce au paysage d'exister[2]. Les différentes *situations*, dont la vallée de la Broye permet le long de son parcours, produisent des relations entre le bâti et le paysage toutes *uniques*. Partant de ces éléments simples et géométriques, l'interprétation en relation à l'échelle de leur perception diffère mais affirme des possibilités nouvelles.**

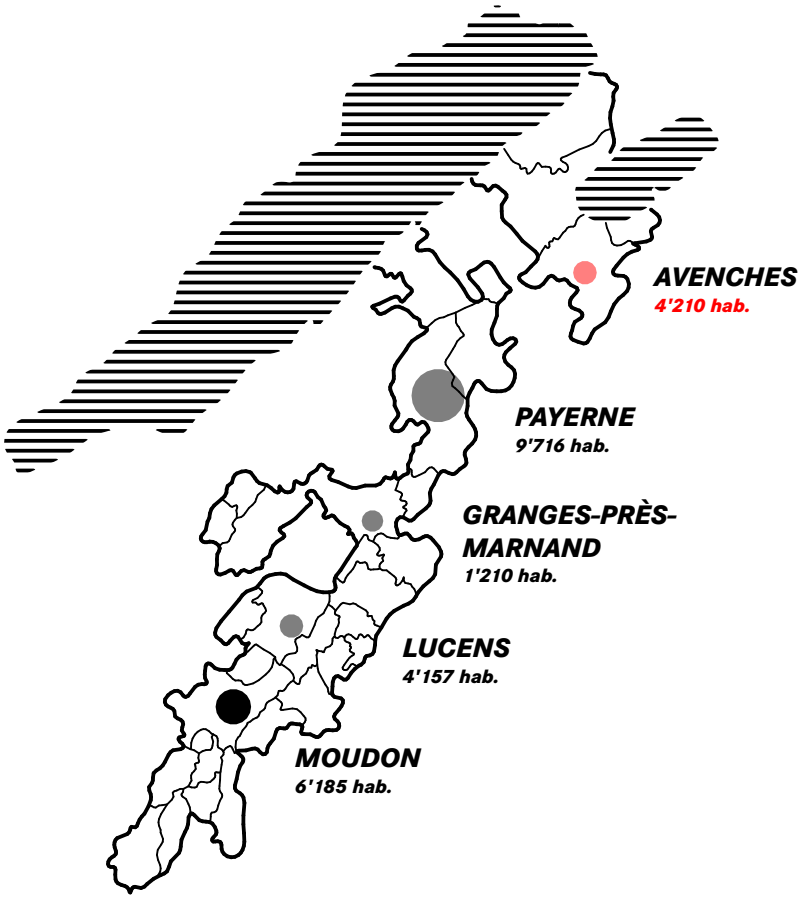
**Pour ce faire, les *mêmes* centres urbains, précédemment analysés, sont représentés par une image prise à l'aide d'un drone. La montée en altitude qu'offre cet *appareil volant* permet ainsi de saisir en un seul et même moment l'*ensemble* des acteurs en rapport au paysage et à la verticalité qu'ils induisent. C'est ainsi que peut être révélés les relations entre ville et *industrie*, *paysage* et bâti, *verticalité* et horizontalité, hiérarchie et *désordre*, etc.**

[1] | Entretien avec Cyrill Haymoz, 02/11/2018.
[2] | Conférence de Stefano Moor, Séminaire 3 Critique architecturale dans les alpes, 13/12/2018.



***.1*** **|** ***COUPES DE PRINCIPE*** **|** *rapport au paysage*

***.1*** **|** **Haymoz, Cyrill.** ***Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.*** **Fribourg, 2018.**




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | situation géographique des lieux d'étude***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2 | PLAN MASSE | bâti de forte hauteur,*** *bâti d'hauteur moyenne* **| Avenches**

***.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 3.6 | AVENCHES

### Centre collecteur, Landi Broye-Vully SA

***2018 - 2019***

**L'impressionnante usine *Nestlé Nespresso SA* est si grande et *imposante* qu'elle rentre en relation *directe* avec le monticule topographique de la ville moyenâgeuse d'Avenches ainsi qu'avec son sommet, le clocher de l'église réformée *Sainte Marie-Madeleine*. Se greffant contre les rails à l'image des silos Landi, cette immense usine illustre la forte *interdépendance* à ce système de transport, liant à grande échelle.**

**Quant aux silos de béton proche de la gare, toujours *actifs*, ils se sont vu greffés récemment une *nouvelle* série de cellules métalliques. Cet agrandissement notable démontre la volonté et le besoin de proposer un service à la *hauteur* de la demande *agraire* de la région. En effet, ils renforcent l'offre à l'aide d'un centre collecteur des céréales et des *oléagineux*. Ces silos**

***1***
***3***
***8***

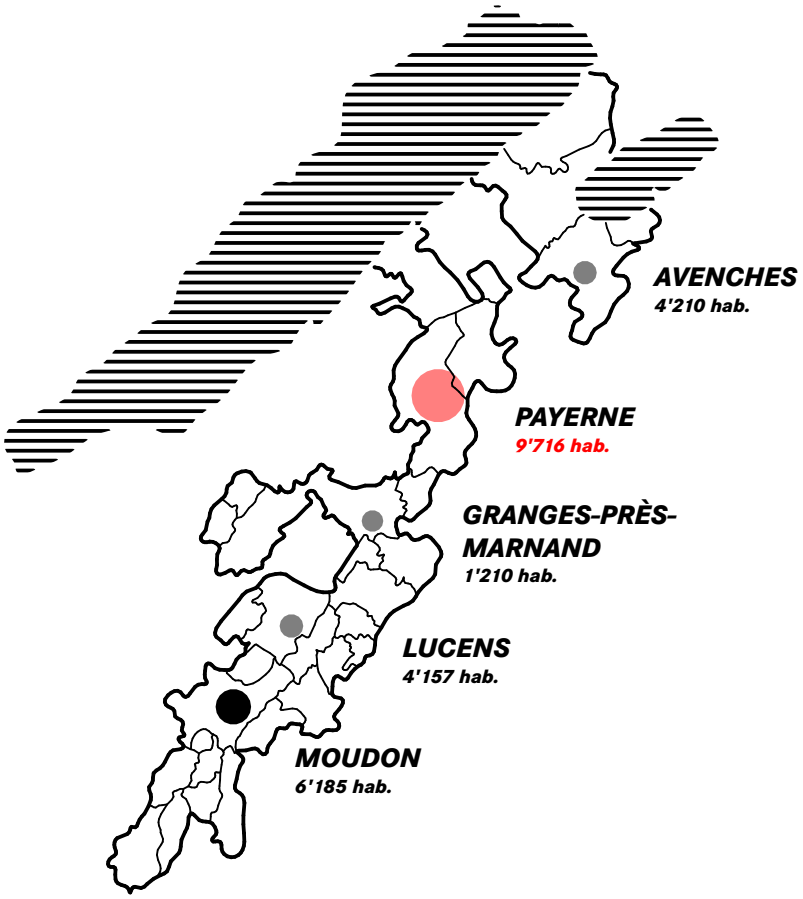
***.3*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***relations des verticalités bâties*** **|** **Avenches, 2019**

***.3*** **|** ***Avenches, 15/01/2019, photo de l'auteur.***

**émergent d'un bâtiment horizontal qui est composé de l'agrégation d'une *ferme* traditionnelle et d'extensions tardives faites de métal.**

**La hiérarchie volumétrie de la position en *promontoire* du noyau urbain est garantie, notamment par la *distance* le séparant des nouvelles verticalité. Le caractères des *silos* agraires n'en restent pas moins *affirmés*. Leur hauteur, leur *matérialité* ainsi que leur densité en font un signal fort dans le but d'annoncer la force de l'agriculture locale.**

**La composition du cliché tente d'illustrer le *rapport* aux rails, démontrant ainsi les greffes bâties placées de par et d'autres de ses voies. Il montre également la masse *tant* horizontale que verticale de l'usine *Nespresso*, qui marque l'une des *entrées* de la ville en arrivant par le lac de Morat. En toile de fond, nous retrouvons les silos et la colline isolée. Cette dernière semble être, grâce à la perceptive, quelques peu *harassée* par la force de son industrie. Nous apercevons également les pentes qui forme la vallée de la Broye.**




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | situation géographique des lieux d'étude***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2 | PLAN MASSE | bâti de forte hauteur,*** *bâti d'hauteur moyenne* **| Payerne**

***.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 3.6 | PAYERNE

### Centre collecteur, Landi Centre Broye
### Minoterie, Moulin de Payerne
### *2018 - 2019*

**L'horizontalité de l'usine *Eternit* contraste avec la *verticalité* des clochers et des silos. Se situant ici dans l'un des *bras* du développement industriel de Payerne, l'usine s'allie aux voies de chemin de fer. Quant au silo présent au premier plan, il sert au bon fonctionnement de la production d'éléments en *fibro-ciment*. Concernant celui à l'arrière-plan, il est utilisé comme *centre collecteur* par le Landi Centre Broye. Cette infrastructure de stockage est construite par une longue et fine *lame* de béton. De plus, un *troisième* silo est présent à Payerne, toutefois, sa position en marge du centre ne permet pas de le voir sur cette vue. Concernant sa fonction, il s'agit d'une *meunerie*, ou également appelée *minoterie*. Elle produit de la farine faite à base de céréales.**

*1*
*4*
*2*

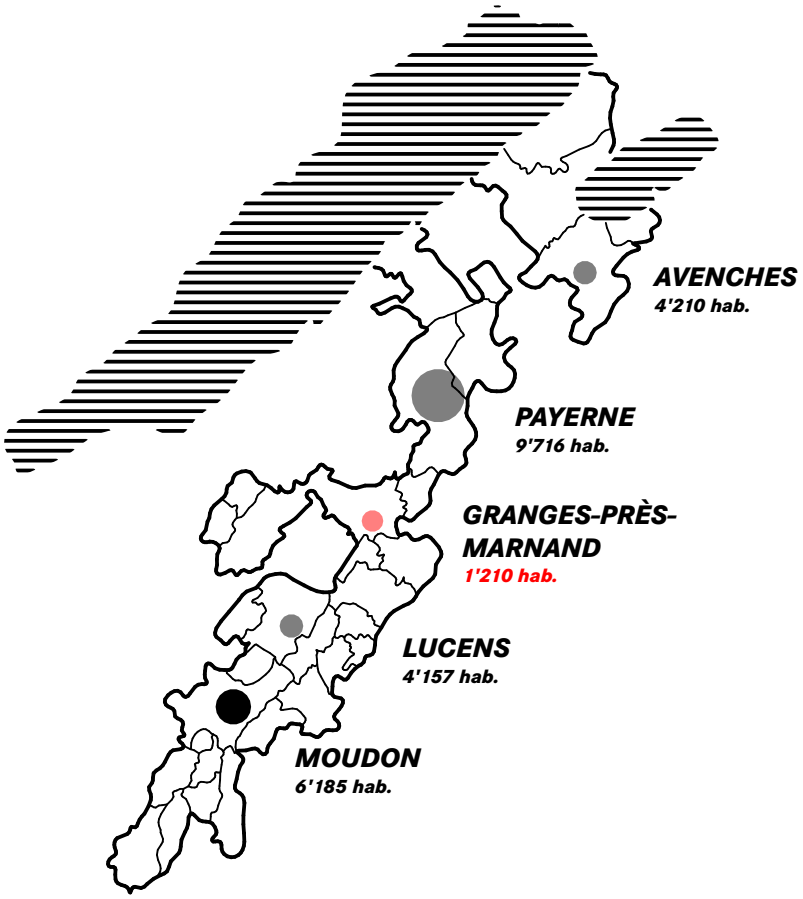
***.3 | VUE AÉRIENNE |** relations des verticalités bâties* **|** Payerne, 2019

*.3 | Payerne, 15/01/2019, photo de l'auteur.*

Quant aux verticalités ***religieuses***, la plus haute et importante est celle de l'***abbatiale*** Notre-Dame. Elle fut fondée à l'emplacement d'une villa romaine vers l'***an mille***. D'architecture romane et gothique, elle est ***protégée*** au niveau national. Ensuite, nous trouvons à sa droite, l'***église réformée Notre-Dame***, qui est par ailleurs le sanctuaire adjacent, et à sa gauche, l'***église catholique***. Dans ce cas, la ***densité*** des clochers appuie la force de son centre, tandis que les silos rayonnent périphériquement autour.

La structure de l'image s'axe également sur les ***rails***, renforçant ainsi cet élément d'appui au développement industriel. La proximité des clochers, ***hiérarchisés*** par le léger plateau supérieur de l'abbatiale, renforce son statut primaire. Nous pouvons également observer l'imposante présence du ***gymnase intercantonal*** de la Broye, situé sur les hauts de Payerne et réalisé entre 2003 et 2005 par les architectes ***Boegli Kramp***. Quant au champ de panneaux photovoltaïque, placé sur la plaine, il appuie son ***horizontalité***.

***1***
***4***
***3***




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | situation géographique des lieux d'étude***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2 | PLAN MASSE | bâti de forte hauteur,*** *bâti d'hauteur moyenne* **| Granges-près-Marnand**

***.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 3.6 | GRANGES-PRÈS-MARNAND

**Centre collecteur, Broye Céréales**
**Minoterie, Groupe Minoterie SA**
***2018 - 2019***

**Nous entrons à présent dans la plaine *embrassée* par les pentes *arborées* de ses flans. C'est dans cette situation *vallonée* que le centre collecteur de la Broye centrale apparaît tel un *mur*. Étroit et allongé, il entretient des relations très *contrastées* avec le paysage selon l'angle duquel on l'observe. Il peut à la fois *souligner* la linéarité des réseaux de la vallée par ses perspectives prononcées ou *agir* comme écran au-devant de la topographie *escarpée*. Une fois de plus, cet élément s'inscrit aux *limites* des rails, *isolé* de l'urbanité villageoise. Par la suite, nous apercevons aux limites topographiques *deux* éléments verticalement importants. À gauche, il s'agit d'une tour *infrastructurelle* du site d'extraction et de production de *Creabeton* et à droite ce sont les *colossaux* silos de la minoterie.**

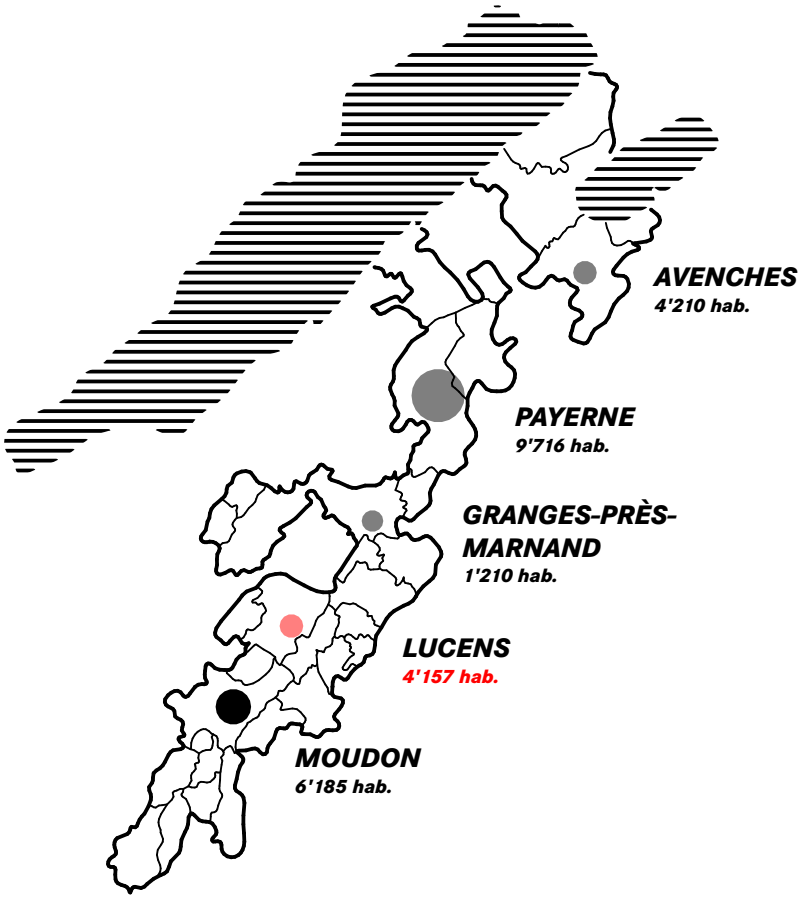
*1*
*4*
*6*

***.3 | VUE AÉRIENNE |** relations des verticalités bâties* **|** Granges-près-Marnand, 2019

***.3 |** Granges-près-Marnand, 15/01/2019, photo de l'auteur.*

Ils se trouvent encore sur le site de l'***ancien*** moulin, sur le cours de l'affluent ***dominant*** la plaine avant de rejoindre la Broye. Ils ont toutefois évolué à l'***échelle*** industrielle. La taille de ces ***mastodontes*** surpasse la prédominance qu'établissaient les ***trois*** clochers du village. Tout à droite, nous avons le ***clocheton*** de l'école primaire placé au ***centre*** du hameau, puis, ***cachée*** derrière les arbres du second plan, l'***église*** datant du ***13e*** siècle ainsi que sa ***cure*** et enfin, non visible derrière l'***écran*** de stockage, l'église catholique construite au siècle passé.

Cette prise de vue ***frontale*** illustre les différents ***plans*** se superposant transversalement à la vallée. Ils composent les différents ***fonds*** de scène à la fois construits et paysagers de ce lieu. Nous pourrions également ajouter à la précédente analyse, les longs ***hangars à tabac***, illustrant les symboles ***horizontaux*** de l'agriculture de la région, ainsi que les ***rangées*** de ***peupliers*** longeant le cours de la Broye. De plus, nous pouvons observer le ***contour*** des collines supérieures qui gagnent en ***altitude*** en se dirigeant vers le sud.




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | situation géographique des lieux d'étude***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2*** **|** ***PLAN MASSE*** **|** ***bâti de forte hauteur,*** *bâti d'hauteur moyenne* **|** **Lucens**

***.2*** **|** ***semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 3.6 | LUCENS
### Minoterie, Granovit SA
***2018 - 2019***

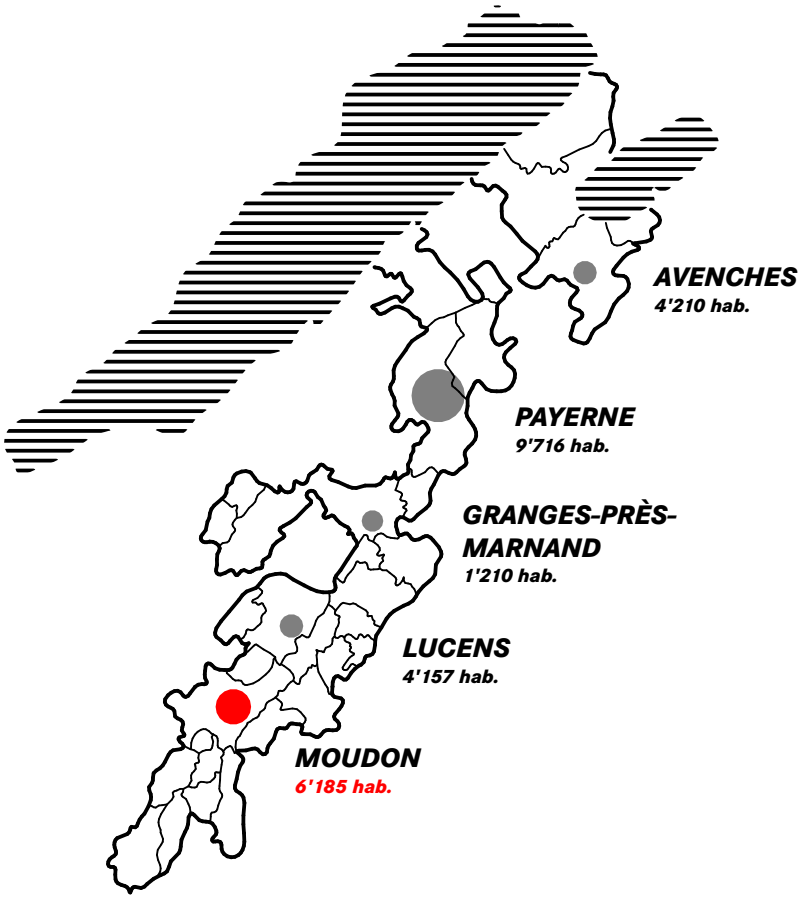
**Au premier plan, nous retrouvons à nouveau une minoterie. Toutefois, sa position *adjacente* à la route de Berne, sa morphologie, sa *matérialité* et sa forme effacent toute évocation d'une rude *poésie* comme se fut expérimenté précédemment. En effet, l'ensemble des éléments pouvant participer à la *mémoire collective* des silos est annihilé par son *caractère* de boîte à chaussures métallique. C'est un exemple représentatif d'une perte *identitaire*, induite par la *monotonie* de la répétition de systèmes constructifs *globalisés* et *standardisés*. D'autre part, reconnue par les dimensions *incommensurables* de son industrie de production d'isolants, l'usine *Isover* est extrêmement *présente* dans le paysage construit de Lucens. Mise en évidence par la *haute* cheminée de ses fourneaux, les *halles* s'agrégeant à proximité n'en restent pas**

***.3 | VUE AÉRIENNE | relations des verticalités bâties | Lucens, 2019***

***.3 | Lucens, 15/01/2019, photo de l'auteur.***

moins d'***immensurables*** structures horizontales mais aussi verticales. Elles sont ***percées*** par quelques ***silos*** et ***tuyaux*** de cheminée qui sont, à cette échelle, réduits à de simples ***conduits***. L'église ***originelle***, se trouvant à quelques centaines de mètres, à ***Curtilles***, le village voisin, Lucens ne possède ***pas*** de verticalité religieuse capable de créer une ***réelle*** hiérarchie. C'est plutôt le château ***épiscopal*** qui assume le rôle de sage protecteur. Il ***surveille*** la plaine au sommet de son excroissance ***géologique***, manifestant son unité lourde, ***puissante*** et minérale.

Statuant de son profil ***3/4*** faces, l'ancienne demeure des Bernois s'approprie l'***adret*** en épousant les ondulations de ses courbes. Quelques bâtisses ***annexes*** viennent s'y rattacher, lui donnant ainsi plus de force dans cette bataille des ***colosses***. L'usine ***Isover*** et le ***château*** expriment la ***gloire*** de la toute-puissance économique et politique de deux temps distants. ***Tapissant*** l'entre-deux, tant les bâtisses populaires que les cabanons éphémères semblent être les disciples de ces ***maîtres***, exemples manifestes de l'Architecture.




***.1 | VALLÉE DE LA BROYE | situation géographique des lieux d'étude***

***.1 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

***.2 | PLAN MASSE | bâti de forte hauteur,*** *bâti d'hauteur moyenne* **| Moudon**

***.2 | semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***

## 3.6 | MOUDON

### Centre collecteur, Landi Moudon-Bercher-Mézières
### Centre collecteur, Société coopérative des sélectionneurs ASS
***2018 - 2019***

**À Moudon, l'*omniprésence* de son industrie est *renforcée* par la proximité de la route de Berne, se situant à l'extrémité *droite* de l'image. *Entre* cet axe majeur et le chemin de fer se trouve l'ancienne *fonderie*, *étendue* horizontale se prolongeant jusqu'aux *pieds* du centre collecteur, joint à ceux de Bercher et Mézières. Il se positionne si *proche* de la route que son *socle* est littéralement le *prolongement* des murs de soutènement de cette dernière. Par conséquent, sa hauteur *oppresse* l'automobiliste qui se *faufile* au fond du creux, permettant ainsi la création d'un pont *entre* cette *immondice* industrialo-urbain et la ville. Le second centre collecteur est vert. Il tente, sans**

*1*
*5*
*4*

***.3*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***relations des verticalités bâties*** **|** **Moudon, 2019**

***.3*** **|** ***Moudon, 15/01/2019, photo de l'auteur.***

grande réussite, de s'estomper à l'aide de la ***toile*** de fond paysagère. Il est ici, ***clairement*** visible, que l'***assumé*** béton ajoute bien plus de ***majesté*** que cette tentative infructueuse de camouflage. Nous percevons également depuis ce point de vue, l'***église Saint-Étienne***. Toutefois, son ***retrait*** ne lui permet pas d'assumer un statut ***affirmé*** en parcourant la RC 601. Par contre, ***transversalement*** depuis la ville, elle marque la terminaison claire et ***précise*** du noyau moyenâgeux. Cette position ***résulte*** de son histoire en tant que réelle ***porte*** d'entrée de Moudon.

Cette photographie démontre la forte ***concentration*** industrielle de cette longue bande, ***coincée*** entre le rail et la route à fort trafic. ***Tapis*** ponctué d'une verticalité, ces deux monuments, ***représentatif*** de l'industrie et de l'agriculture, forment une ***composition*** volumétrique des plus intéressantes. Affichant tout deux une prise de position ***forte***, ils semblent pouvoir ***survivre*** aux vagues soutenues que ***subit***, juste à côté, le ***chaos*** de la zone industrielle contemporaine, qui est régie par son ***incompréhension*** morphologique et structurelle.

**.1 | *VUE AÉRIENNE* | *fonderie* | Moudon, 2018**

***.1 | Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

♦

## C

# IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN

**p. 156 - 175**

***Fonderie***

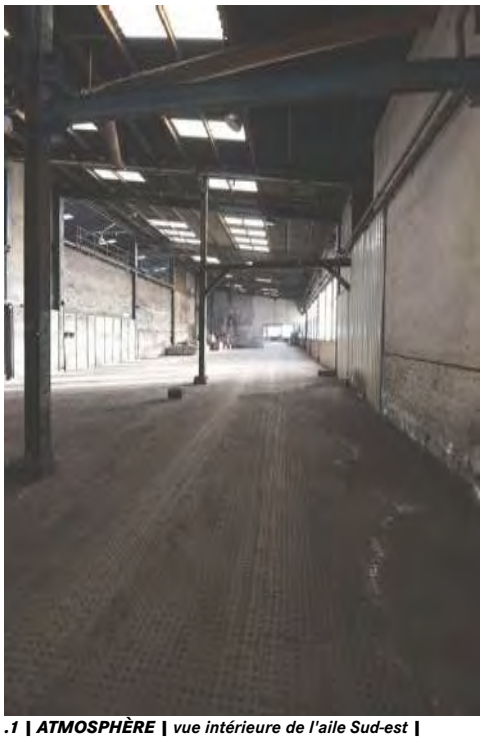
***.7 relevé et structure***

***.8 édifice et permanence***

***.9 ruine et déchéance***

***.10 zone industrielle et brutalité***

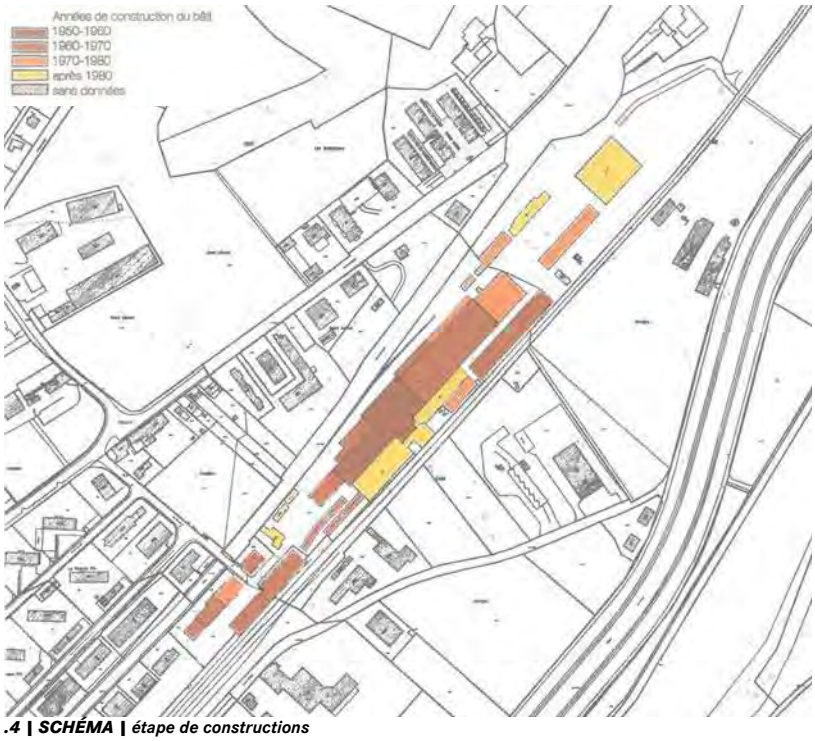
♦



***.1*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***vue intérieure de l'aile Sud-est*** **|** **Moudon, 2018**

***.2*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***agglomérations temporelles*** **|** **Moudon, 2017**

***.3*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***vue extérieur de l'aile Nord-ouest*** **|** **Moudon, 2018**




***.4*** **|** ***SCHÉMA*** **|** ***étape de constructions***

***.1*** **|** ***Moudon, 10/09/2018, photo de l'auteur.***
***.2*** **|** ***Moudon, 06/09/2017, photo de l'auteur.***

***.3*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***
***.4*** **|** **Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, p.16.**

***.5*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *accès ferroviaire* **|** **Moudon, 2018**

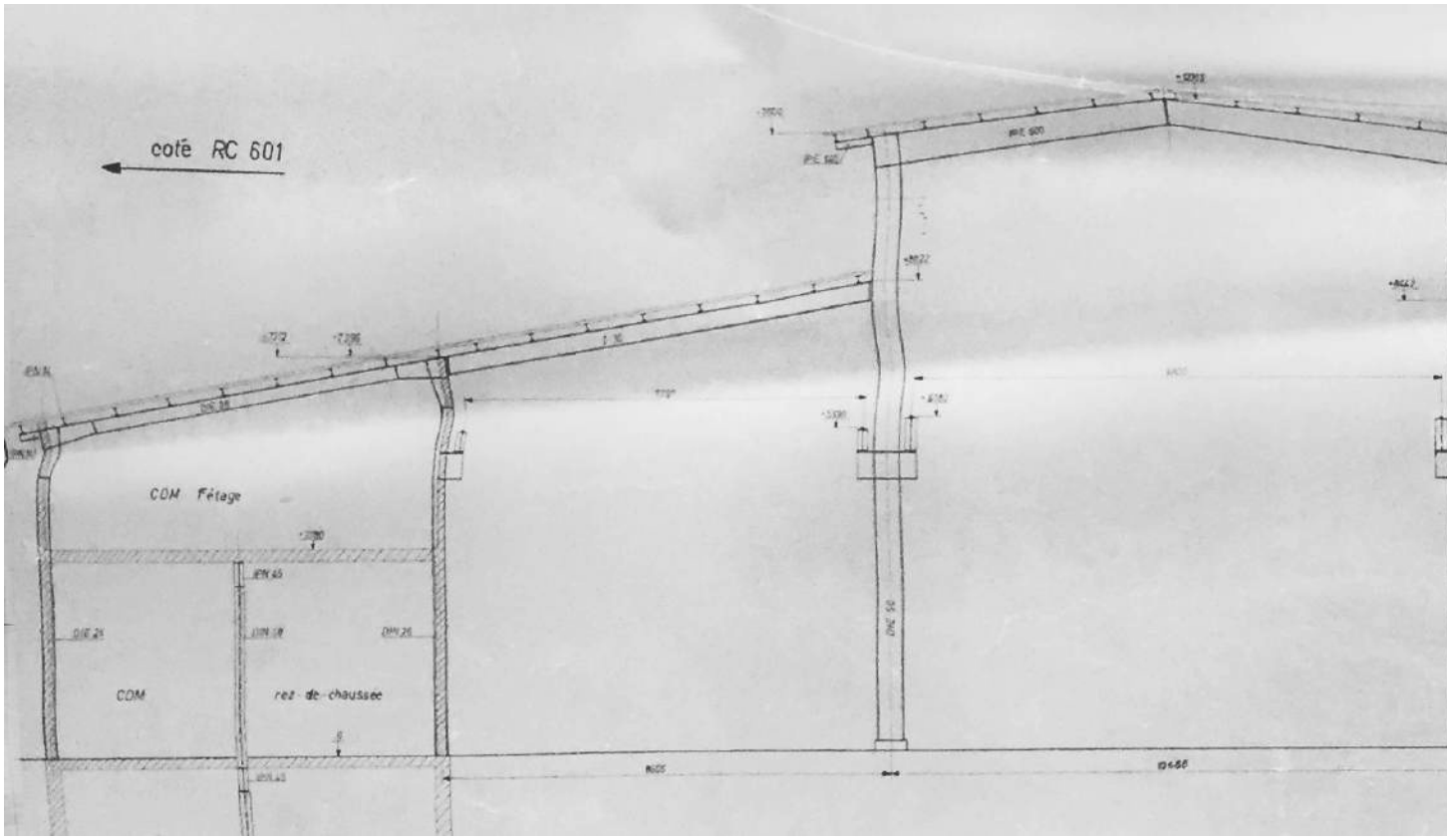
***.6*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *halle avec accès ferroviaire* **|** **Moudon, 2018**

***.7*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *urbanité industrielle* **|** **Moudon, 2018**

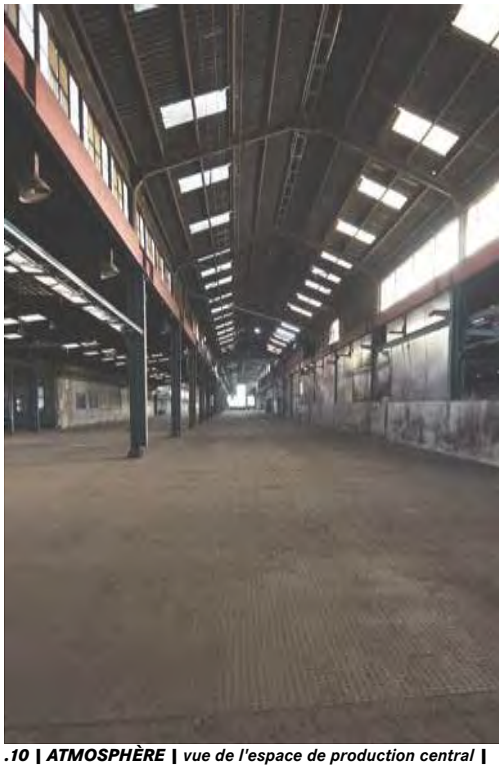
***.8*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *vue extérieur de l'aile Nord-ouest* **|** **Moudon, 2018**

***.5*** **|** *Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.*
***.6*** **|** *Moudon, 10/09/2018, photo de l'auteur.*

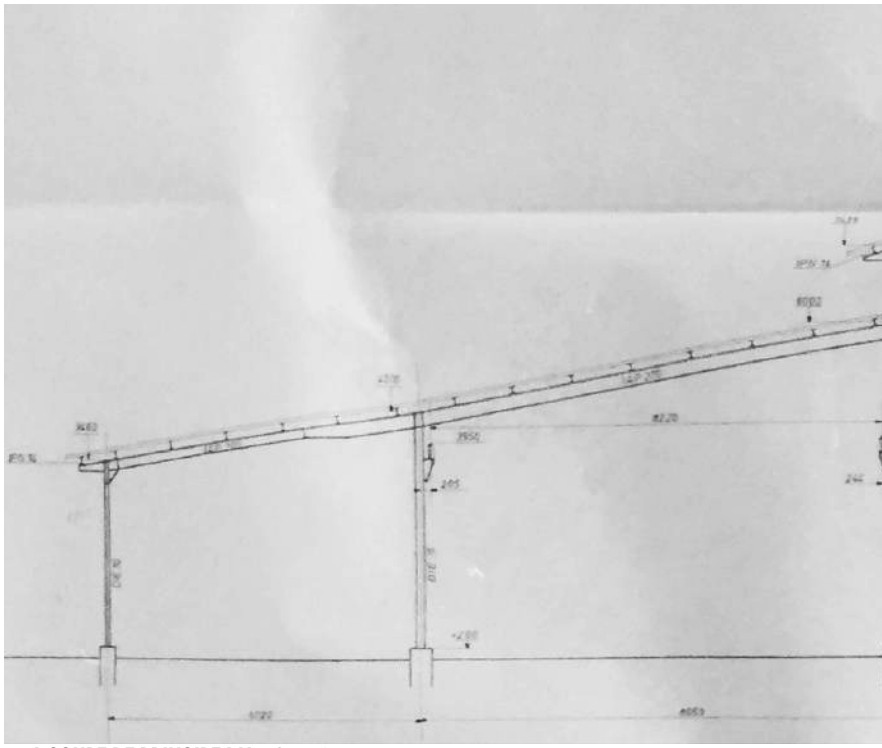
***.7*** **|** *Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.*
***.8*** **|** *Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.*




***.9*** **|** ***COUPE DE PRINCIPE*** **|** **Moudon, 1986**



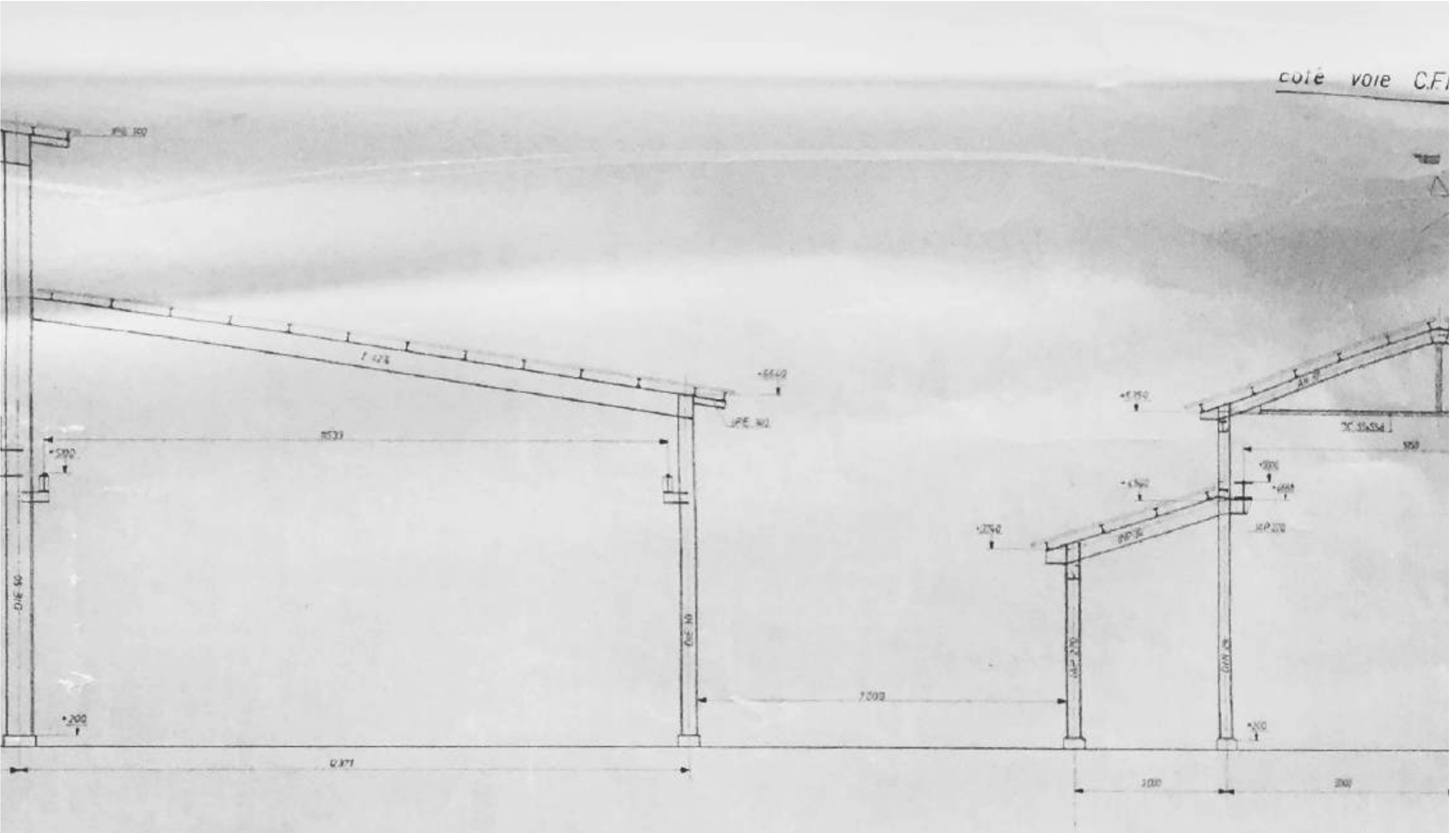
***.10*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***vue de l'espace de production central*** **|** **Moudon, 2018**

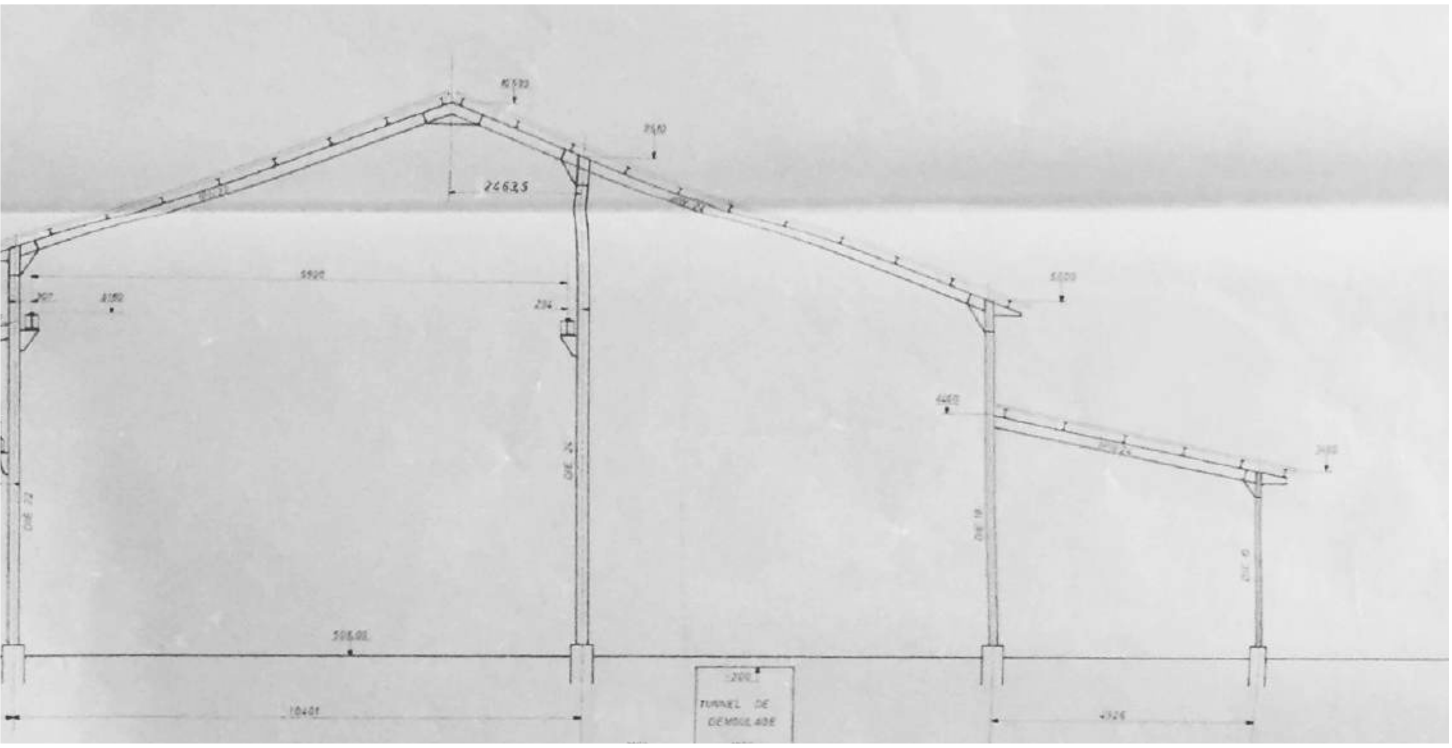


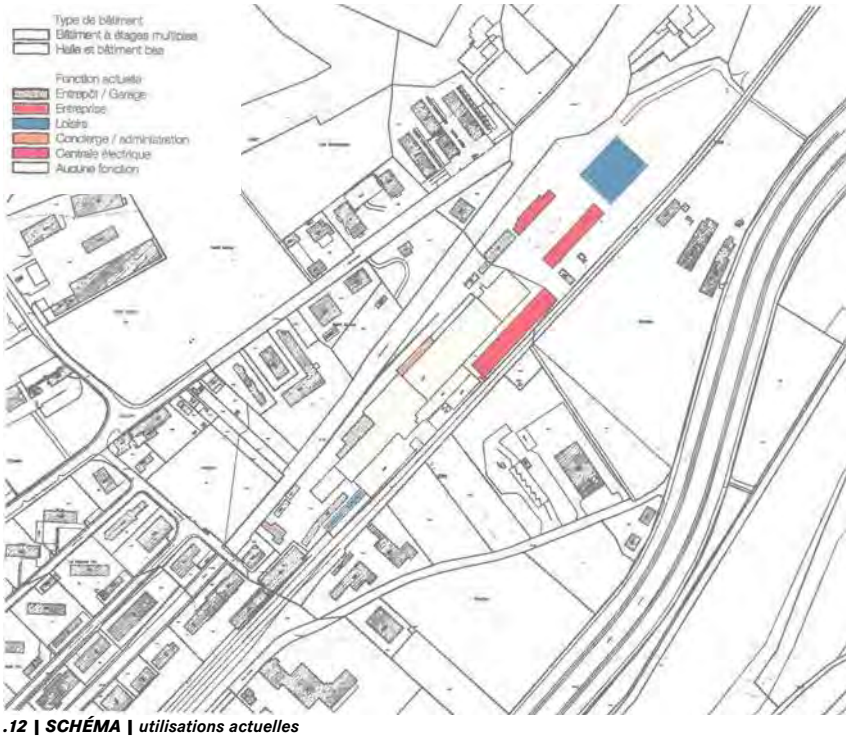
***.11*** **|** ***COUPE DE PRINCIPE*** **|** **Moudon, 1955**

***.9*** **|** ***Moudon, 10/09/2018, photographié par l'auteur lors de la visite de l'ancienne fonderie.***

***.10*** **|** ***Moudon, 10/09/2018, photo de l'auteur.***
***.11*** **|** ***Moudon, 10/09/2018, photographié par l'auteur lors de la visite de l'ancienne fonderie.***

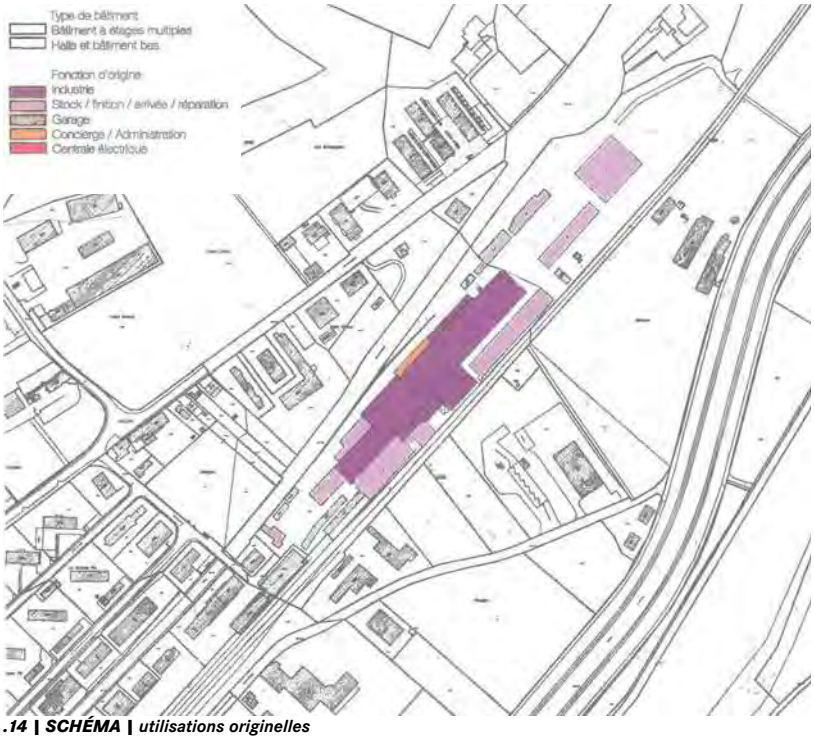

côté voie C.F


2463,5
TUNNEL DE
DEMOULAGE




***.12*** **|** ***SCHÉMA*** **|** ***utilisations actuelles***

***.13*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***façade Nord-est*** **|** **Moudon, 2018**




***.14*** **|** ***SCHÉMA*** **|** ***utilisations originelles***

***.12*** **| Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, p.15.**

***.13*** **|** ***Moudon, 08/09/2018, photo de l'auteur.***

***.14*** **| Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, p.17.**

# 3.7 | RELEVÉ ET STRUCTURE

## agrégats squelettiques

## *2018-2019*

Le dernier bâtiment marquant fortement la perception à la fois de l'immondice choisie et de la ville est l'ancienne ***fonderie***. Ancienne, car c'est ainsi que la hausse du prix de l'***électricité***, le ***déclin*** de l'industrie lourde, le franc fort, la concurrence métallurgique notamment en Pologne, en Inde ou en Chine ou la délocalisation de l'entreprise en charge, VonRoll, au Portugal ***achèveront*** en ***2013*** la longue agonie de ce ***fleuron*** de l'industrie moudonnois[1]. Après ***150*** ans d'exploitation depuis son origine lausannoise et l'emploi de plus de ***260*** ouvriers à son maximum dans les années 60, c'est une lourde page qui se tourne à Moudon. Il est pourtant encore possible d'entrevoir sa ***présence*** dans l'ensemble de la région et au-delà grâce à ses non moins célèbres bouches dégoûts, portant fièrement le ***M*** de Moudon.

Aujourd'hui, elle est réduite à l'abandon, laissée pour compte aux ***aléas*** du temps. Certes, dans une certaine mesure, car depuis sa fermeture, le concierge de l'époque a continué son travail. ***Seul***, il a nettoyé, rangé, démantelé et évacué la majeure partie des éléments restants à la suite de la mise en faillite *[Fig1]*. De plus, une seconde personne est encore présente dans les locaux, et ce, dans le but de ***clore*** le côté plus administratif du site de Moudon.

***Conglomérat*** d'extensions *[Fig2]*, la fonderie est ***hétérogène*** de par la claire lisibilité de ses agrandissements *[Fig3]*. Débutant à l'aune des années 50, elle croît rapidement jusqu'à la fin des Trente Glorieuses, puis, son développement ***s'affaiblit*** *[Fig4]*. D'un seul tenant, cette majestueuse usine métallurgique s'étend aux ***limites*** physiques de la place qui lui est mise à disposition. Au fil des ans, elle se ***densifia***, pris de la masse jusqu'à atteindre ***65*** mètres de profondeur. De plus, elle s'étire en direction du nord, mesurant plus de ***280*** mètres de longueur. Les industriels d'antan tenteront d'approcher les agrandissements le plus ***proche*** possible des rails, lui permettant même un accès ferroviaire direct *[Fig5]*, et ce, jusqu'à l'intérieur de ses ***entrailles*** *[Fig6]*. Une seconde halle, de ce même côté, possédant des caractéristiques matérielles et structurelles ***similaires***, est tout à fait ***remarquable*** par son détachement. Édifiée en 1968, elle crée une certaine ***urbanité*** *[Fig7]* dans la tension qu'elle entretient avec le corps principal réalisé la même année et complété à son extrémité en 1974. Cette spatialité communique toute la ***prosaïque*** noblesse de ces ensembles industriels, qui, par leur densité nous évoque la ***ville***. Cette ***indéniable*** qualité passée est de nos jours difficile à reproduire, et ce, à cause des règlements ***régissant*** les zones industrielles et leur distance aux limites. Quant au côté de la route de Berne, cette force est moins palpable. La rentabilisation ***maximale*** du site induira aux bâtisseurs de ne laisser qu'un simple ***passage***. Le mur de soutènement en découlant s'élève quant à lui ***progressivement*** de quelques centimètres jusqu'à atteindre plusieurs mètres *[Fig8]*.

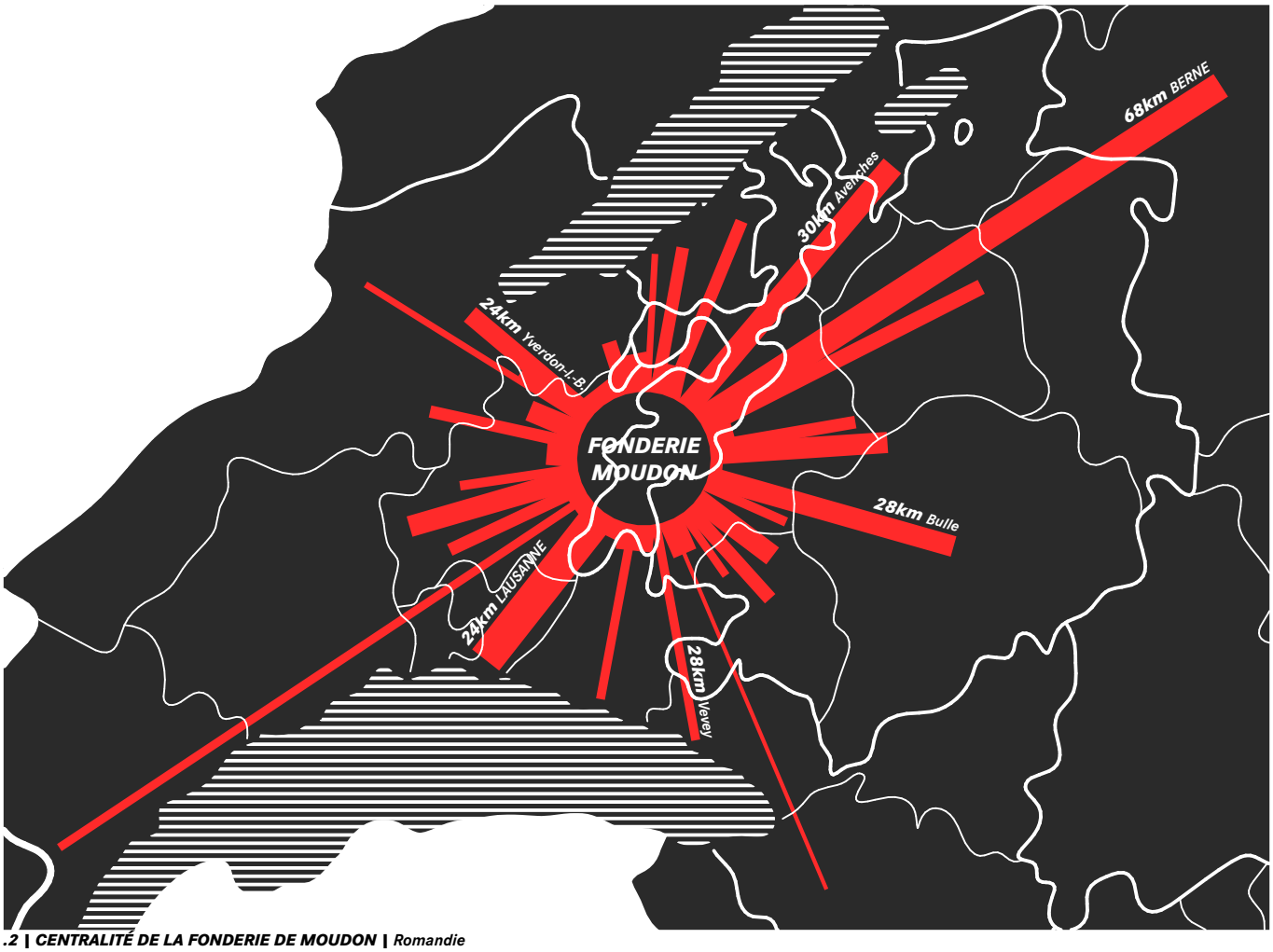
Une caractéristique architecturale majeure de ce bâtiment est la ***centralité*** de son espace de production *[Fig10]*, ***éclairé*** grâce à différentes coupes type *[Fig9 et 11]*, oscillant légèrement selon la date de leur construction. Pouvant être lue comme une adaptation ***empirique***, la dernière grande extension est la plus représentative de l'ensemble. Comme toute industrie produite sous l'effigie de l'***économie de moyens***, de la vérité constructive ou de l'immédiateté, l'humilité de sa construction est clairement affichée. C'est ainsi que ce profil en devient sa ***silhouette*** si reconnaissable *[Fig13]*.

Concernant la matérialité de ce ***titan*** d'autrefois, quoi de plus ***pragmatique*** que de concevoir l'ensemble de sa structure dans la ressource la plus ***directe*** et ***immédiate*** de l'entreprise, l'***acier***. Profils pouvant se répéter à l'infini, assemblés, vissés et soudés, l'espace-entre est ensuite librement ***rempli*** de maçonnerie crépie, de verre ou de tôle fibro-ciment, et ce, selon les usages. Comme pour le silo à grains, cet exemple d'architecture utilitaire est d'une rudesse, d'une ***immédiateté*** sans équivoque.

Malgré son arrêt ***définitif*** depuis maintenant plus de 5 ans, ***aucun*** réel repreneur n'a suscité un intérêt pour ce vestige industriel[2]. Toutefois, quelques entreprises de petite taille ont ***tenté*** de l'occuper, mais la mise aux normes de leurs locaux fut à chaque fois un dur ***frein***[3]. C'est pour cela que les halles ***individuelles*** sont plus ***facilement*** revalorisée *[Fig12 et 14]*. Par ailleurs, de plus amples informations concernant le relevé plus précis de ces bâtiments environnants sont disponibles en ***annexe***.

[1] | Danesi, Marco, « La faillite de la fonderie accable Moudon », Le Temps, 2013.
[2] | Aebi, Christian, « Tout un quartier de logements à la place des fonderies de Moudon », 24heures, 2015.
[3] | Entretien avec Alain Mathys, 28/08/2018.

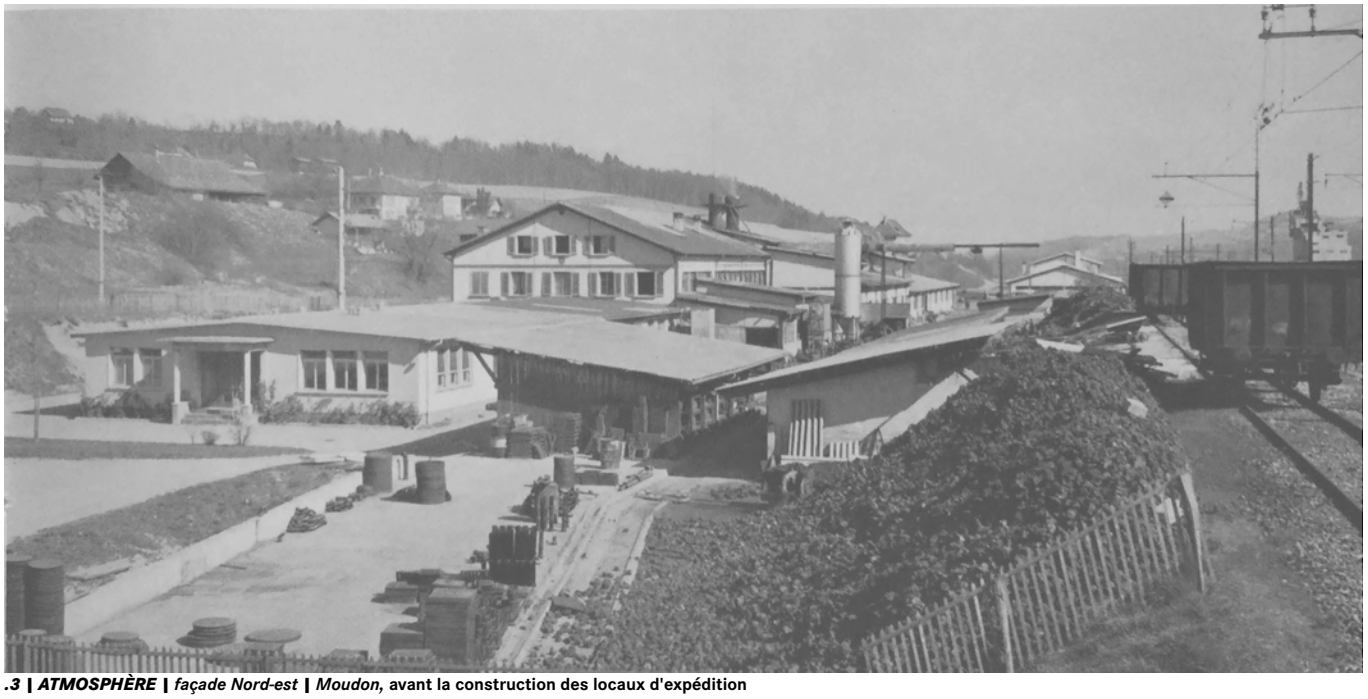
***.1*** **|** ***L'ATELIER MÉCANIQUE ET LA FONDERIE KEISER / DUVILLARD*** **|** **Vallée du Flon, Lausanne**




***.2*** **|** ***CENTRALITÉ DE LA FONDERIE DE MOUDON*** **|** *Romandie*

***.1*** **|** **Simon, Eric, « Reconversion d'une friche industrielle vers une vision écosystémique de l'habitat », Enoncé théorique EPFL-ENAC, p.28.**

***.2*** **|** ***semestre d'automne 2018-2019, schéma produit par l'auteur.***



***.3*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***façade Nord-est*** **|** ***Moudon,*** **avant la construction des locaux d'expédition**

***.4*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** ***métal en fusion dans la fonderie en activité*** **|** **Moudon, 1971**

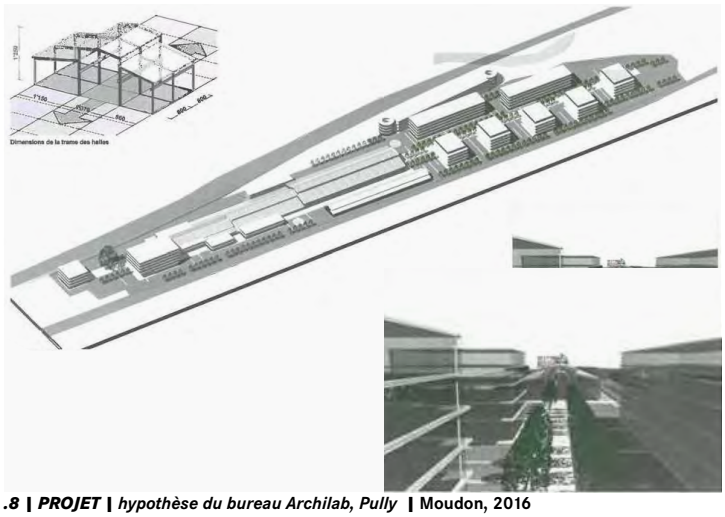
***.3*** **| Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », 1963.**

***.4*** **| TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.5*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *la fonderie en activité* **|** **Moudon, 1971**

***.6*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *métal en fusion dans la fonderie en activité* **|** **Moudon, 1971**

***.7*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *la fonderie en activité* **|** **Moudon, 2013**



***.8*** **|** ***PROJET*** **|** *hypothèse du bureau Archilab, Pully* **|** **Moudon, 2016**

***.5*** **| TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***
***.6*** **| TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch,** ***consulté le 16/10/2018.***

***.7*** **|** ***https://www.24heures.ch, consulté le 27/10/2018.***
***.8*** **| Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Hypothèse de projet, p.4.**

# 3.8 | ÉDIFICE ET PERMANENCE

## monument industriel

***1949 - 2013***

**L'entreprise qui installa la fonderie de Moudon en ce lieu débuta ses activités bien *avant* son apparition en terre moudonnoise. Le 1er juillet *1863*, l'ingénieur Jules Duvillard et le mécanicien Wilhelm Kaiser s'associent dans le but de reprendre l'exploitation des ateliers d'Etienne Panchaud situés à l'ancienne Poudrière dans la vallée du *Flon* à *Lausanne*. Il s'agit du site où était installée l'*ancienne* usine d'incinération des ordures ménagères, quelques centaines de mètres plus bas que l'*actuelle*[1]. Cette ancienne usine d'incinération détruira les ateliers d'origine au cours de l'année de sa construction en *1955*[2]. Aujourd'hui, *démolie*, c'est la déchetterie du Vallon et des parkings qui occupent cet espace. L'atelier mécanique et la fonderie Keiser/Duvillard participeront donc à la création de la *première* zone industrielle de la commune[3] *[Fig1]*. Toutefois, lesdits ateliers ressemblaient davantage à une *forge* qu'à une fabrique de machines[4]. Pourtant, l'usine *Duvillard* joua un *rôle* important dans le développement industriel de la région. Produisant des pressoirs, des butteurs à blé, des monte-charges, des engins de lavage, des roues à eau ou des turbines hydrauliques, l'entreprise occupa, au tournant du 20e siècle, plus d'une *septantaine* d'ouvriers, ce qui fut un nombre important pour l'époque.**

**Puis, en 1910, Jules Duvillard pris sa retraite, sans héritiers. Son usine *affaiblie* par le départ d'un mécanicien d'importance et par le poids des années, un arrangement est conclu le 23 juin 1913 avec Adolphe *Gisling* et Pierre Grimbühler qui reprendront la *fonderie* et ses locaux annexes[5]. Ils continueront à exploiter ce site, qui était le plus important du canton après celui de Vevey[6]. En ce même jour d'achat, l'ensemble des immeubles du Vallon seront rachetés par la société des tramways lausannois.**

**La suite du siècle est *entravée* par les deux guerres mondiales et les deux grandes crises économiques. Puis, une période de conjoncture *favorable* se profile. En *1944*, Adolphe Gisling *décède*. Cette disparition inattendue *bouleversera* l'usine familiale et c'est ainsi qu'en *1949*, des terrains sont achetés à Moudon. Choisie pour son emplacement *géographique*, Moudon se trouve à 24 km de Lausanne, à 24 km d'Yverdon-les-Bains, à 28 km de Vevey et 68 km de Berne, c'est littéralement le centre de la Suisse romande[7] *[Fig2]*. La *fonderie* sera édifiée lors d'une première étape de construction en *1950*. Déjà en *1963*, le site métallurgique de Moudon possède son propre embranchement ferroviaire de 120 mètres de longueur[8] *[Fig3]*. En cette période d'aisance économique, la fonderie utilise quotidiennement *200* tonnes de sables de moulage, produit *6'000* tonnes d'acier *[Fig4, 5 et 6]* et consomme *30'000* m3 d'eau par an. En plus de ses avantages de communicabilité, la région offre une main-d'oeuvre qualifiée de par l'accent soutenu par son développement industriel. Toutefois, la fonderie attira énormément d'ouvriers *étrangers*, qui représenteront plus de *50%* de ses effectifs.**

**C'est en 1971 que l'une des plus *anciennes* sociétés industrielles installées en Suisse, VonRoll devient actionnaire majoritaire de l'entreprise moudonnoise. Elle sera ensuite renommée Fonderie de Moudon Gisling SA en 1981[9]. Puis, l'usine subira le déclin des années 2000 et la fin de sa longue agonie en 2013 *[Fig7]*.**

**Se pose donc aujourd'hui la question de la *permanence* d'un tel site. Sa présence physique et son importance économique ou sociale ayant été telle pour Moudon, il semble *impensable* qu'un tel édifice disparaisse malgré la violente *brutalité* qu'il évoque de nos jours. Définissant ce qui persiste sur une longue durée, la permanence interroge sur la raison d'être d'un lieu. *Monument* de l'industrie moudonnoise, représentant le faste d'une période passée, comment serait-ce possible d'affirmer l'acceptation d'un nouveau statut sans lui proclamer une noblesse présomptueuse? Par la même occasion, il serait *terrible* d'en supprimer le *Genius loci*, comme les suppositions futures semblent vouloir l'affirmer *[Fig8]*. Cabanon industriel *effrayant*, brutal, rude, il devra réussir à changer la perception tant visuelle qu'intrinsèque qu'il a, sans quoi, sa *disparition* n'en sera que voulue de tous.**



[1] | Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », p.1.
[2] | Simon, Eric, « Reconversion d'une friche industrielle vers une vision écosystémique de l'habitat », Enoncé théorique EPFL-ENAC, p.33.
[3] | Institut TRANSFORM, « Atequas, Le quartier soutenable», p.52
[4] | Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », p.2.
[5] | *http://www.ovallon.com/historique-du-quartier.html, consulté le 16/01/2019.*
[6] | Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », p.3.
[7] | TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch/medias/64925 (consulté le 19 octobre 2018).
[8] | Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », p.6.
[9] | Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, p.7.

***.1*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *plateau de la gare* **|** **Moudon, 2019**

***.2*** **|** ***ATMOSPHÈRE*** **|** *façade Nord-est* **|** **Moudon, 2019**

***.1*** **|** ***Moudon, 23/01/2019, photo de l'auteur.***
***.2*** **|** ***Moudon, 23/01/2019, photo de l'auteur.***

# 3.9 | RUINE ET DÉCHÉANCE

## hantise industrielle

## *2018-2019*

***'Ce qu'il y a de plus important à étudier dans une société, ce sont les tas d'ordures'*** [1]. L'espace où se trouvent les ***trois*** constructions précédemment développées, est un déchet urbain. Il est possible de relever à quel point il est ***délaissé***, oublié, esseulé. Les espaces publics, semi-privés ou privés ***s'entrecroisent*** au travers des différents acteurs de ce long plateau, leur hiérarchie étant ***aléatoire*** ou accidentelle *[Fig1]*. Personne n'exprime une quelconques ***volonté*** quant à la formation d'une réelle ***partie*** de ville. Des choses s'y font, des bruits ***angoissants*** s'y dégagent et quelques mouvements ***ponctuels*** s'y produisent, mais à aucun moment il n'est possible de clairement affirmer une ***urbanité*** qualitative réelle. Tant le vide que le plein soulèvent la ***violence*** et la dureté de la chute qu'a, et que subit ce lieu. Composés de ***vestiges***, il exprime la ***terreur*** et ***effrayent*** quiconque tenterait de fouler son sol.

Précisons, nous nous trouvons ici face à l'une des plus grandes ***ruines*** industrielles de la région, la fonderie *[Fig2]*. Ruine et industrie, deux termes que la plupart considèrent comme négatif et ***rebutant***. N'étant pourtant plus dans une période où l'industrie est sévèrement ***néfaste*** pour la population, que ce soit en termes de pollution sensorielle ou ***sonore***, la répulsion par rapport à l'industrie tend à ***persister*** de nos jours. Le site de production de ***Novartis*** à Bâle ou la centrale thermique de Salzbourg, réalisée par ***Bétrix & Consolascio***, illustrent parfaitement la possibilité d'une cohabitation. Quant à la ruine, il y a tant à apprendre, à assimiler dans la ***vérité*** et la proximité des éléments qu'elle ***dénude***, percevant ainsi la matière qui a vécu. Le photographe allemand ***Christian Richter*** parcourt l'Europe pour immortaliser des lieux abandonnés, il décrit son expérience: ***'Ces endroits ne sont pas des tombes, ce sont des histoires secrètes qui attendent d'être lues'*** [2].

Je peux pleinement partager cet avis par la pratique de cette même activité. Ce nouvel intérêt pour la ruine industrielle questionne: ***'Devra-t-on finalement considérer que ces pratiques sensibles, basées sur l'exploration, l'enregistrement, la collection, le partage et la dissémination, instaurent un nouveau genre de représentation patrimoniale des lieux qui furent autrefois établis pour le travail industriel?'*** [3]. Riechter continue en affirmant: ***'J'adore l'architecture décadente, les motifs et les textures – ils me rappellent que tout est éphémère'*** [4]. Dans le cas de Moudon, la fragilité de ce ***majestueux*** cabanon est palpable par ses ***brèches*** s'ouvrant peu à peu ou par les suppositions de sa transformation ou de sa disparition. L'***incertitude*** de son avenir plane. À l'inverse, il fut sûrement un temps où penser que la fonderie fermerait n'était pas même ***envisageable***. Cette situation peut alimenter les réflexions quant à cette phase ***agonisante*** de l'industrie moudonnoise mais ascendante à Avenches, questionnant ainsi une possible ***disparition*** de l'usine Nespresso, répétant ces même phénomènes. Cette ***hypothèse*** étant d'autant plus plausible dans une société où il deviens si aisé de ***délocaliser*** une entreprise.

Revenons aux drames que ***remémorent*** ces vestiges, ils rendent plus fort et ainsi montrent à quel point il est possible de ***survivre*** à ce genre d'événements, il faut pour cela en ***maintenir*** les traces. Susan Sontag, essayiste, romancière et militante américaine écrivit dans son livre *The Volcano Lover*: ***'Vivre à proximité de la mémoire d'une catastrophe, vivre parmi les ruines – Naples ou Berlin aujourd'hui – c'est être rassuré qu'on peut survivre à n'importe quelle catastrophe, même la plus grande'. Des prodiges désastreux comme le volcan sont des moyens d'appeler la tragédie, la rendant proche, afin de la garder en contrôle.'*** [5]. C'est ainsi que ce bâtiment doit ***demeurer***, ***courageux*** de ce qu'il a enduré mais revêtant le ***panache*** du renouveau. Et il ne doit surtout pas recevoir la démesure du phénomène de ***patrimonialisation***[6]. Cette attitude protectionniste aurait pour effet de le ***pétrifier*** dans un état, qui n'évoluerait plus, allant ainsi à l'encontre de l'***agglomération*** au fil du temps de ses extensions, de son essence même. ***'Le charme de la ruine, de la décadence même, réside dans le fait de pouvoir dépasser ce qu'elle a de purement négatif, de simplement réduit'*** [7]. C'est ainsi que la ruine, bien que passée, est histoire de futur. ***'Pour OMA, et pas seulement, c'est bien dans les ruines de notre passé récent que se dessinent les toutes prochaines étapes de notre devenir'*** [8].

[1] | Harpet, Cyrille. *Du déchet.* Paris: L'Harmattan, couverture arrière.
[2] | *http://www.isaloniworldwide.ru/en/magazine/intro-magazine/design-e-dintorni/Gli-edifici-abbandonati-di-Christian-Richter.html, consulté le 06/01/2019.*
[3] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.160.
[4] | Sontag, Susan. *The Volcano lover.* New York: St. Martin's Press, p.120.
[5] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.19.
[6] | Simmel, Georges, Papilloud, Christian, Rammstadt, Angela. *Gesamtausgabe: Französisch- und italienischsprachige Veröffentlichungen*. Berlin: Suhrkamp Verlag, p.248.
[7] | Catsaros, Christophe, « Une architecture de service public », Tracés, 2019.

**.1 | *VUE AÉRIENNE* | *zone industrielle* | Moudon, 2018**

**.2 | *ATMOSPHÈRE* | *route d'importance ne menant à rien* | Moudon, 2019**

***.1 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***
***.2 | Moudon, 04/01/2019, photo de l'auteur.***

# 3.10 | ZONE INDUSTRIELLE ET BRUTALITÉ

## taciturne

***2018-2019***

Afin de bien comprendre le contexte dans lequel la ***fonderie*** se positionne, revenons sur la notion si ***pestiférée*** de zone industrielle, dans son sens le plus ***brutal***, immédiat et dur. Nous parlerons ici de l'agglomération de ***cabanons métalliques*** réunis en un même lieu. Cette ***zone*** est généralement mono-fonctionnelle, oscillant légèrement entre le type productif, commercial ou de stockage. ***Zone***, rien que cette désignation associe le fort ***scepticisme*** quant à une éventuelle qualité spatiale, structurelle ou atmosphérique, évoquant davantage l'***indifférence*** qu'un réel morceau de ville. Ces ***étranges*** endroits sont intimement liés à notre société capitaliste actuelle. Ils sortent complètement des registres ***si affirmés*** des anciennes usines telles qu'on les connait par leur majesté, leur présence, leur matérialité ou leur ***certaine*** urbanité par leur densité bâtie. La rude zone industrielle contemporaine est ***autiste***, isolée dans ses enclos de protection métallique. Elle ne cherche ***aucun*** rapport avec son contexte direct ou lointain. Elle n'est régie que par des ***considérations*** fonctionnelles, pragmatiques ou génériques. Au service de la ville, le caractère ***répulsif*** qu'elle possède ***éloigne*** leur développement en périphérie de nos centres urbains. De plus, la zone industrielle se positionne à proximité des réseaux ***infrastructurels*** tels que le chemin de fer, les routes à fort trafic ou les cours d'eau. Elles jouissent de l'attrait publicitaire que génère la ***promiscuité*** entre elle-même et leur potentielle clientèle qui la longe ou la parcourt.

La topographie joue également un rôle important dans la ***proligération*** de ces étranges zones. Constituée par l'économie de moyens générant alors un rapport d'investissement maximisé, la halle industrielle métallique et ***standardisée*** s'octroie un emplacement d'une planitude ***absolue***. D'un pragmatisme immédiat, les entrepreneurs modèlent le territoire de plateaux, résultant d'immanquables ***talus*** résiduels.

Ces espaces entièrement dédiés et consacrés au rendement économique peuvent être interprétés comme des ***non-lieux*** *[Fig1]*, fait d'autant plus actuel par l'abandon de plusieurs bâtiments. D'après la définition de Marc Augé, un non-lieu est ***'un espace interchangeable où l'être humain reste anonyme. Il s'agit par exemple des moyens de transport, des grandes chaînes hôtelières, des supermarchés, des aires d'autoroute, mais aussi des camps de réfugiés. L'homme ne vit pas et ne s'approprie pas ces espaces, avec lesquels il a plutôt une relation de consommation.'*** [1]. De plus, l'obsolescence accélérée de ces constructions, due inéluctablement à leur fort lien à l'économie et à la croissance d'un secteur, induit un changement et une évolutivité ***accrue***. Les fonctions se changent, les constructions, généralement légères, ***disparaissent*** et/ou s'agrandissent, les entreprises se ***délocalisent***, la pression immobilière ***s'intensifie***, etc. De ce fait, la mouvance de ces développements industriels est très peu contrôlable ou prévisible. Toutefois, il est évident que ces éléments sont indispensables à la ville, tel le ***substrat*** dont elle puise les conditions de son épanouissement. Malgré le fait qu'ils soient définis comme des espaces au ***service*** de la ville, ils n'y participent réellement que par juxtaposition, ***accolés*** sans aucun rapport.

La ville grandissant, elle ***repousse*** ses limites jusqu'à ces zones périurbaines. Elle croît au point de les faire disparaître, les transformant, les ***absorbant***. Elle les fait devenir ainsi un réel morceau urbain, participant à sa ***dynamique*** nouvelle, effaçant ces immondices. Par conséquent, ce phénomène ***chassant*** l'industrie vers les extrémités bâties peut se répéter à maintes reprises, en toute similarité. Il est logique que cette activité, nuisible pour la plupart à la ***pérennité*** d'une qualité urbaine, se raréfie à l'encontre de l'augmentation des ***conditions*** de confort requises par le citoyen moderne. Pourtant, il est possible de cohabiter, il est ***juste*** question de proportions. ***Parfois***, il y subsiste des vestiges citant ou commémorant la présence passée d'un développement industriel et économique fort. Toutefois, ces éléments sont souvent ***réduits*** à la simple muséification de l'image qu'il pouvait anciennement émettre, perdant ainsi tout sens ***cohérent*** à leur présent état.

Il peut sembler étonnant de s'intéresser ou même de s'interroger à l'égard de lieux déconcertants de ***je m'en foutisme***. De plus, la pauvreté qu'évoque l'***éphémérité*** de leur construction, l'***anarchie*** de leur structure intrinsèque *[Fig2]*, la ***violence*** atmosphérique de leurs activités ou la création, certes à leur échelle, d'***œcuménopoles*** sont autant d'éléments ***difficiles*** à reconnaître qualitativement. Mais ces ***zones*** ne sont-elles pas, au moyen de leurs ***services***, une part ***essentielle*** de la ville à afficher?

[1] | Augé, Marc. *Non-lieux.* Paris: Editions du Seuil, p.30.

***.1*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *halle des collectionneurs de bus* **|** **Moudon, 2017**

***.2*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *usine Model SA* **|** **Moudon, 2017**

***.3*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** *montagne de ferraille traitant les agrégats* **|** **Moudon, 2017**

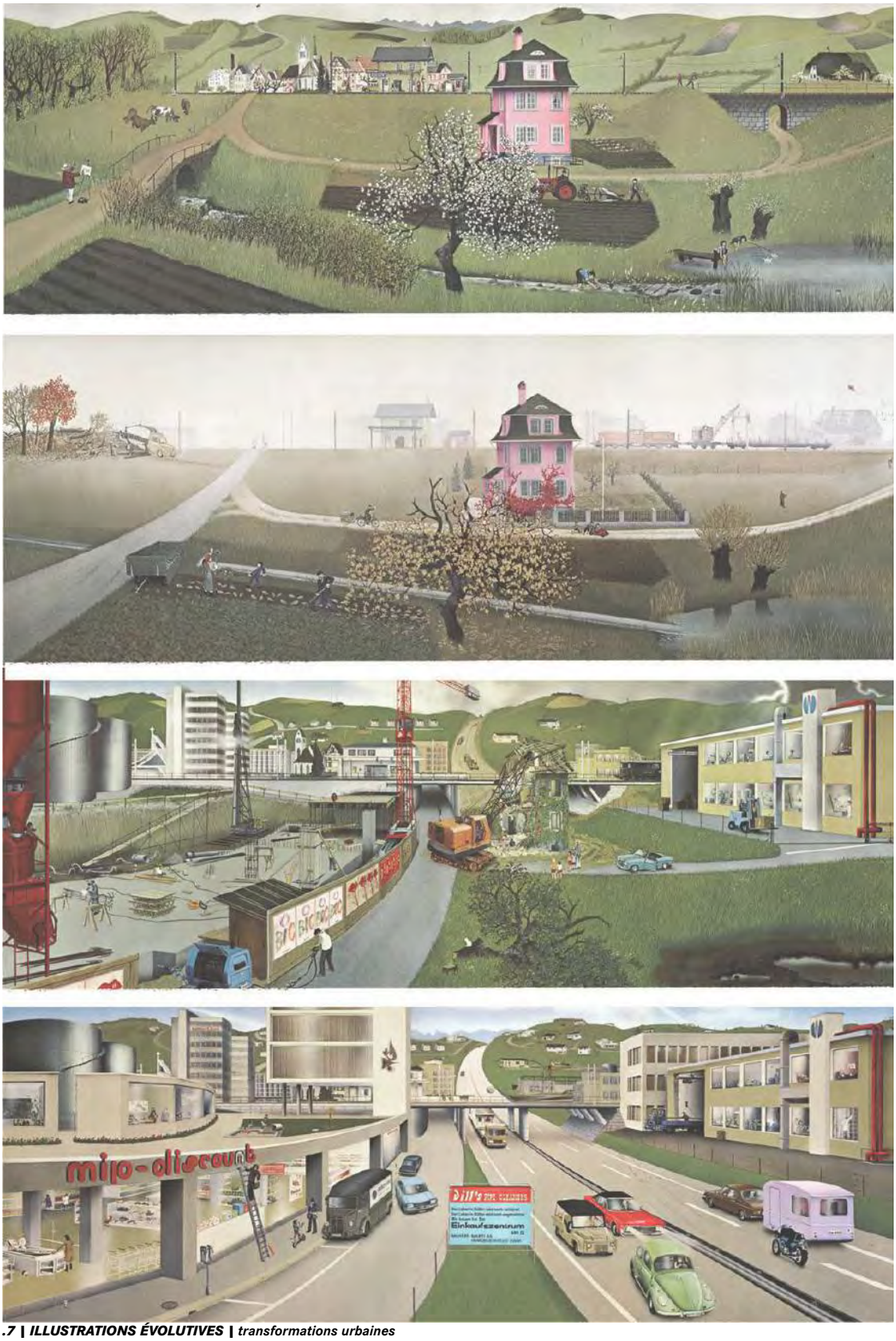
***.1*** **|** *Moudon, 06/09/2017, photo de l'auteur.*
***.2*** **|** *Moudon, 13/09/2017, photo de l'auteur.*
***.3*** **|** *Moudon, 11/09/2017, photo de l'auteur.*

**.4 | *VUE AÉRIENNE* | *silos à grains vs cimetière* | Moudon, 2018**

**.5 | *VUE AÉRIENNE* | *piscine vs zone industrielle* | Moudon, 2018**

**.6 | *VUE AÉRIENNE* | *les promenades vs zone industrielle* | Moudon, 2018**

***.4 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***
***.5 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***
***.6 | Moudon, 04/09/2018, photo de l'auteur.***




***.7* | ILLUSTRATIONS ÉVOLUTIVES |** *transformations urbaines*

***.7* |** **Müller, Jörg.** ***Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder.*** **Düsseldorf: Sauerländer, 2007.**

# 3.10 ZONE INDUSTRIELLE ET BRUTALITÉ

## le cas de Moudon

***2018-2019***

Concentrons-nous sur le cas de Moudon. Sa zone industrielle est particulièrement ***intrigante***. Sa proportion en masse bâtie quasi ***triple***[1] en comparaison au noyau urbain médiéval prouve à quel point sa présence est ***considérable***. Elle ne peut pas être simplement et uniquement réduite à une partie périphérique et en ***annexe*** de la ville. Elle est si ***ubiquiste*** que l'on ne perçoit ***qu'elle*** lorsqu'on traverse la cité vaudoise par la voie rapide, tel un ***strip industriel***. De plus, il est impensable de rester indifférent quant à la présence manifeste de plusieurs ***big buildings***, la composant. Nous pouvons citer ici la halle des collectionneurs de bus *[Fig1]*, la grande usine Model SA *[Fig2]*, le ***silo à grains*** UFA, l'ancienne ***fonderie*** VonRoll ou cette ***montagne*** de ferraille traitant les agrégats *[Fig3]*. La taille d'un seul de ces bâtiments eut puisé une capacité en main-d'oeuvre allant jusqu'à 10%[1] de la population moudonnoise.

Le zoning, engendrant une ***stricte*** séparation entre le travail et l'habitat, structura la relation proche ***mais*** distante entre la ville et l'industrie. Cette séparation fonctionnelle réduira par la même occasion toute envie de ***mixité*** ou de liens permettant de ***nourrir*** cette partie industrielle au-delà de ses heures d'activités. Aujourd'hui, ***contenue*** entre les limites des réseaux auxquels la zone d'industrie se greffe, l'étalement de sa surface d'exploitation maximale est pratiquement ***atteinte*** malgré le fait évident qu'elle puisse aisément se ***densifier***. La topographie marquée de la vallée de la Broye est également une limite ***claire***, ce relief ***concentrant*** de la même façon la croissance de la ville. Par conséquent, il se pose la question de la relation future entre ces deux parties, pourtant, si opposées.

Il serait ***fortement*** discutable d'émettre l'hypothèse d'une ***duplication*** de la taille actuelle de Moudon au vu de son développement économique actuel et précédent. Cela induisant le fait que la zone industrielle moudonnoise ne disparaîtra ***certainement*** pas, et ceci dans une mesure concrète et non utopiste, l'attention future portant sur la ***densification*** des centres d'importance. De plus, concevoir que l'industrie disparaisse ***entièrement*** de Moudon, prenant en compte l'importance de sa présence tout au long de son histoire, est ***peu*** probable.

***'L'architecte Philippe Robert [...] souligne le caractère négatif du préfixe re- (reconversion, réhabilitation, rénovation, reconstruction); il milite au contraire pour un usage massif du préfixe trans-: intervenir sur un bâtiment, c'est aussi le transformer, le transfigurer ou le transmuter. Ces verbes sont, selon l'architecte, la marque d'une "orientation vers le futur"'*** [2]. Serait-il donc ***vraisemblable*** de transformer la relation de l'industrie à la ville? L'importance qu'elle posséda par sa taille et son influence au cours des âges ***ajoutée*** aux étroites appartenances que l'on peut y trouver, comme par exemple avec le cimetière *[Fig4]*, les espaces de pic-nic, la piscine *[Fig5]*, l'espace de manifestation *[Fig6]*, le club de pétanque *[Fig6]* ou la promenade créée au 16e siècle[3], l'***ancrent*** profondément en ce lieu qu'est Moudon. Ces faits mettent en doute la ***schizothymie*** générique caractérisant trop souvent ce type de lieu. Il est ainsi possible de s'interroger si elle ne pourrait pas devenir plus qu'une simple ***zone***. Elle se positionne par endroits dans cet étrange mais stupéfiant ***entre-deux***, comme il est, par ailleurs, possible de lire la ***dualité*** de la ville. La rencontre de ces deux mondes très différents, voire même ***contraires***, se lie de la manière la plus condensée par cette fine bande ***violentée*** allant de la gare à l'ancienne fonderie tout en passant par le silo à grains.

Le ***questionnement*** actuel d'importance concernant la ville de Moudon en relation à son ***industrie*** est le fait que nous nous trouvons ici face à un exemple d'une ***telle*** taille qu'au niveau de l'échelle de son développement futur, il faudra en comprendre et en ***interpréter*** les qualités à l'instar d'une réelle ***composante*** urbaine. Elle ne peut plus être mise de côté, semblable à des éléments de ***service*** et en périphérie de la ville. Dans ce cas, elle se trouve déjà au ***centre*** des ***polarités*** moudonnoises. De plus, il faut prendre en compte la réalité d'une ***certaine*** fossilisation de Moudon, ceci appuyant les facteurs de sa croissance ***modérée***.

Ayant à jamais ***transformé*** *[Fig7],* le paysage moudonnois par l'opposition de ses valeurs, de sa structure, de sa taille ou de son caractère, la ***zone industrielle*** doit être ***reconsidérée***, elle doit apprendre à tisser et à coudre ses relations nouvelles avec la ville.

[1] | CF analyses masse bâtie, chapitre 1.

[2] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.170

[3] | Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, p.121.

♦

**1 | CONCLUSION**
**p. 178 - 179**

♦

**2 | HYPOTHÈSE**
**p. 180 - 185**

♦

# 1 | CONCLUSION

## continuité

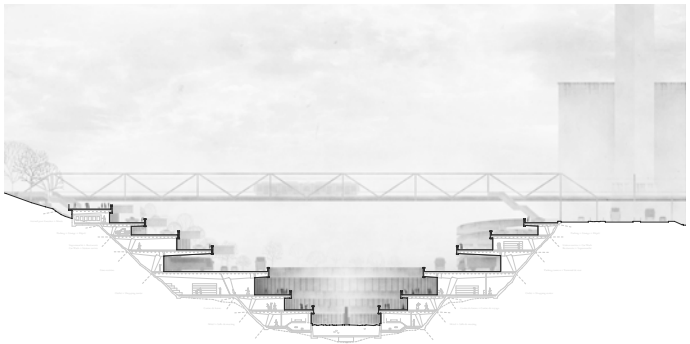
***2018-2019***

**Afin de *finaliser* cette recherche, revenons brièvement sur le chemin accompli. En *continuité* des différentes recherches consacrées à l'appropriation de l'*éthique* brutaliste, cette préparation à la thèse de master confirma l'envie de *poursuivre* l'approfondissement de cette attitude architecturale. En effet, il fut extrêmement stimulant que d'avoir la possibilité de mettre en *application* les différentes thématiques précédemment soulevées. C'est ainsi que la ville de *Moudon* me passionnat. Elle sut *éveiller* en moi, l'intense *hargne* de vouloir combattre les éléments allant à l'encontre de la ville. Souhaitant apporter une *contribution* des plus réelles et *contextualisée*, je souhaiterais ouvrir le *débat* au sujet des problématiques émises lors ce travail, et qui me tiennent fortement à *coeur*. La ville étant le bien de tous, je conçois qu'il est difficile d'impacter la *mouvance* administrative, économique ou politique. Toutefois, l'occasion créée par cette grande recherche tentera d'avoir un regard global. Passant outre les *contraintes* réductrices de la réalité qui tendent à freiner la *cohérence* dans son ensemble, les facteurs actuels n'en seront *pas moins* traités.**

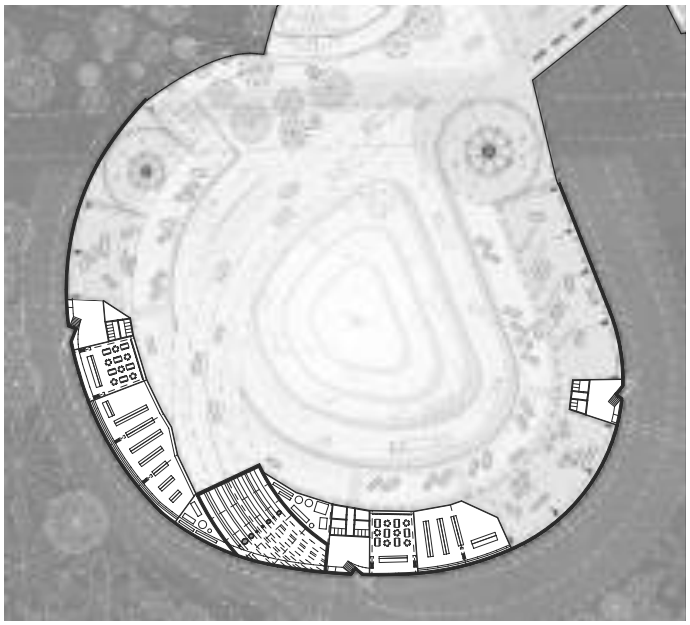
**Certains des sujets ici analysés ont certainement semblé être *évidents*, toutefois, ils surent m'apporter les *clés* de lecture à l'appréhension fine et *sensible* de ce lieu, ce à quoi j'aimerais aboutir avec mon travail de thèse. Sans la collecte de l'ensemble de ces vecteurs, aussi insignifiants qu'ils puissent paraître, ma vision du site aurait surement été *biaisée* par des spécificités trop rapidement appliquées.**

**Je me sens ainsi *prêt* à affronter le long et *tumultueux* chemin vers la thèse de master. J'espère ainsi pouvoir amener ma *pierre* à l'édifice qu'est la ville, ou plutôt ma *tôle*.**

**Comme dans les précédents *Profil Search*, voici en aparté le rendu final de mon travail d'atelier de ce semestre consacré aux thématiques du paysage, de la périphérie en lien aux limites et de l'industrie *[Fig1 à 4]*. Il montre ainsi ma *forte volonté de continuité réflective*.**

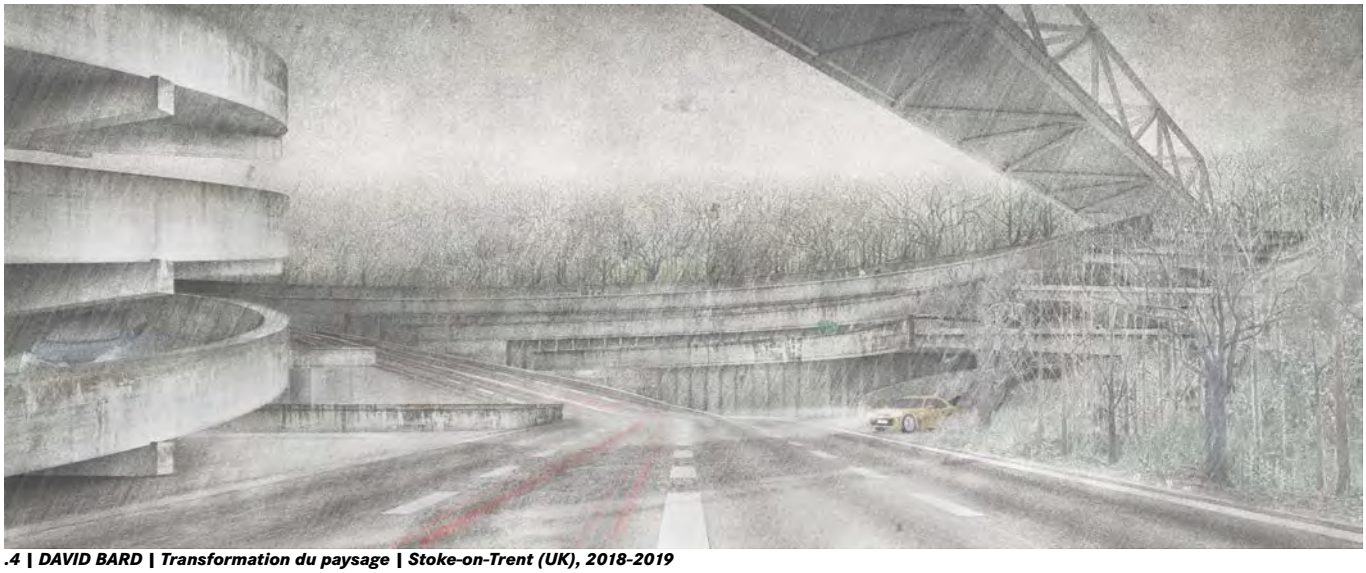


***.1 | DAVID BARD | Transformation du paysage | Stoke-on-Trent (UK), 2018-2019***



***.2 | DAVID BARD | Transformation du paysage | Stoke-on-Trent (UK), 2018-2019***

***.3 | DAVID BARD | Transformation du paysage | Stoke-on-Trent (UK), 2018-2019***



***.4 | DAVID BARD | Transformation du paysage | Stoke-on-Trent (UK), 2018-2019***

***.1 |*** *Fribourg, 16/01/2019, image de l'auteur*
***.2 |*** *Fribourg, 16/01/2019, image de l'auteur*

***.3 |*** *Fribourg, 16/01/2019, image de l'auteur*
***.4 |*** *Fribourg, 16/01/2019, image de l'auteur*

# 2 | HYPOTHÈSE

## échelles

## *2018-2019*

***'Si moins de geste dans les bâtiments donne plus de place aux actes d'habitation, il s'ensuit réciproquement qu'une réduction des activités d'habitation peut permettre plus de geste aux bâtiments'*** [1].

Cette citation d'***Alison et Peter Smithson***, maîtres brutalistes, me paraît résumer l'attitude enviée à l'égard de cette immondice ***industrialo-urbain***. Premièrement, prenant en considération une certaine ***fossilisation*** du contexte moudonnois, il me semble important d'adroitement mesurer l'***impact*** que les interventions auront tant sur le site que sur la ville. Le résultat final tentera de devenir un tout cohérent, tel un ***agencement congloméré*** [2].

Lesdites interventions tenteront, à ***différentes*** échelles, d'ouvrir le site à la ville afin de faire participer de manière plus intime la ***zone industrielle*** comme un réel morceau de ville. Cela induira une réflexion d'ordre urbanistique sur ***l'ensemble*** des ***facteurs*** d'influences de Moudon, tout en prenant compte de la totalité de la ***vallée*** de la Broye. Cette phase prendra une position ***forte*** dans l'intérêt de souligner les qualités à révéler: ***'Le Brutalisme essaie de prendre en compte une société de production de masse et d'arracher une rugueuse poésie des forces confuses et puissantes qui sont à l'œuvre. Jusqu'à maintenant le Brutalisme a été envisagé stylistiquement alors que son essence est éthique'*** [3].

La seconde échelle de travail sera celle de l'***immondice***. Elle débutera par la gare, et plus précisément l'***espace public*** qu'elle génère. Étant le lien le plus ***fort*** à la ville moyenâgeuse, il sera important d'accroître sa spatialité ***piétonne***, aujourd'hui ***inexistante***, du fait de l'omniprésence de l'automobile. Pourtant, il sera également primordial de ***solutionner*** la dépendance au moyen de transport individuel au vu des utilisateurs villageois environnants. Parlant des réflexions de l'Atelier 5 portées davantage sur l'étude du mode de vie que sur les références architecturales, Adrien Besson écrit: ***'Cette attitude vise, comme pour chacune des différentes facettes du brutalisme, à montrer l'expression du réel en s'affranchissant des codes, des styles et de tout ordre architectural préétabli'*** [4].

Puis la réflexion ***s'étendra*** à l'ensemble du plateau de l'ancienne gare industrielle. Cet espace montre des caractéristiques à la fois de changement, de ***disparition*** ou d'attente. Tenue par une série d'anciens entrepôts, la place n'évolue pas tandis que les cabanons changent ***chaotiquement*** de leur propre gré. ***'La ruine du XXIe siècle est soit détritus soit d'âge restauré. Dans le dernier cas, l'âge réel a été éliminé par un lifting de façade inversée, de sorte que le nouveau soit fait pour avoir l'air vieux. Les modes de la repro et du rétro rendent de plus en plus difficile de reconnaître l'ancien véritable'*** [5].

Arrivant au silo à grains, la ***transformation*** à travers le temps de ce bâtiment à caractère agricole semble devoir maintenir sa fonction agraire. En effet, il s'agit d'une ***relique*** des temps où l'agriculture était intimement liée à la ville. À ce moment, Moudon fut une ***centralité*** importante pour les agriculteurs qui y réunissaient leurs forces dispersées dans le territoire. C'est ainsi que nous pourrions procéder: ***'Un site apprécié pour être tout à la fois "assez laissé dans son jus" et "porteur d'une éthique vernaculaire" aurait vraisemblablement plus de chances d'obtenir l'approbation populaire et de gagner ses galons patrimoniaux'*** [6].

Finalement, la plus grande attention sera portée sur l'ancienne ***fonderie***. La ***précision*** voulue, par rapport à l'élaboration de son projet, se veut capable de répondre à l'appel au secours de ce bâtiment si ***violenté*** par le temps. La position à prendre sera celle de la ***correction*** de son cycle de vie, qui voit aujourd'hui son ***existence*** mise en péril. L'intervention devra avoir la force de ***stabiliser*** sa présence tout en permettant son évolution. Nous pourrions citer comme exemple, la ***grenette*** de Moudon. ***Contrairement*** aux multiples visions, jusqu'à présent étudiées par différents acteurs semblant passés à côté de l'***essence*** même de cette usine, il est pour moi fondamental de retrouver dans sa transformation l'ensemble de ses ***qualités*** intrinsèques. Par

[1] | Smithson, Alison et Peter. *Italian Toughts.* Sweden, p.42.
[2] | Smithson, Alison et Peter. *Italian Toughts.* Sweden, p.63.
[3] | *A. et P. Smithson, « Thoughts in Progress. The New Brutalism », Architectural Design, avril 1957.*
[4] | Besson, Adrien, « Du brutalisme à Genève », Faces, p.72.
[5] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.158.
[6] | Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, p.154.

conséquent, celles-ci ne s'arrêteront donc pas à la ***simple*** conservation de sa ***structure*** métallique, comme elle fut ***trop*** souvent imaginée. De ce fait, le caractère ***inhérent*** de cette ancienne fonderie ne devra pas ***uniquement*** s'affirmer dans son expression mais au travers des questions de fond qu'elle évoque. Nous pourrions citer par exemple la capacité ***sociale*** à rassembler des populations opposées, l'***émulation*** de ses activités, l'identité de sa ***raison d'être***, la ***pauvreté*** de sa construction, la ***résilience*** à son utilisation, la traduction de son histoire à la fois héroïque et ***dramatique*** ou sa modestie malgré ses dimensions. Toutes ces intentions devront ainsi ***restituer*** à la ville un bâtiment ayant conservé sa ***simplicité*** industrielle passée. C'est ainsi qu'en maintenant l'***honnêteté*** qu'elle exprime aujourd'hui, elle ne sera pas élevée à un statut ***présomptueux***, qui aurait des conséquences malaisantes vis-à-vis du lieu. La position prise à la cité Halen par l'***Atelier 5*** parle de cela: ***'[...] ici prime l'idée d'adapter la forme au mode de vie sans se préoccuper de produire une image forte'*** [7]. Par conséquent, sa future programmation devra réagir au travers de la mixité urbaine. Nous pourrions imaginer la mise à disposition de locaux dédiés à l'***artisanat*** tout en proposant des lieux d'expositions ou de vente, des surfaces ***logistiques*** et ***commerciales***, des espaces pour le service ***social***, des ***logements***, des activités ***industrielles*** ou des lieux dédiés à la création pouvant accueillir du théâtre, de la musique ou du cinéma.

Jacques Herzog disait: ***'Voici exactement ce qui nous intéresse : se servir de formes et de matériaux connus, mais d'une façon nouvelle qui les fasse redevenir vivants. Nous voudrions faire un bâtiment qui fasse dire aux gens : "Bien ! ceci ressemble à une vieille maison traditionnelle, mais en même temps possède quelque chose de complètement nouveau'*** [8]. C'est au travers de cette citation que le travail de thèse tentera d'évoquer les différentes ***temporalités*** des trois édifices.

En guise de fin, j'affirme cela; l'attitude ***brutaliste*** convoite l'***attrait*** de la ***banalité*** et de l'***ordinarité***, ainsi, de ces éléments pourront naître des choses surprenantes, car ***insoupçonnées***.

[7] | Besson, Adrien, « Du brutalisme à Genève », Faces, p.72.
[8] | Kipnis, J. *A conversation with Jacques Herzog (H&deM), El Croquis, n°84, 'H & de M 1993-1997', 1997.*

***.1*** **|** ***VUE AÉRIENNE*** **|** ***immondice industrialo-urbain*** **|** **Moudon, 2018**

***.1*** **|** ***Moudon, 29/07/2018, photo de l'auteur.***

***.2*** **|** ***ORTHOPHOTO*** **|** ***immondice industrialo-urbain*** **|** **Moudon, 2018**

***.2*** **|** ***https://map.geo.admin.ch, consulté le 17/11/2018, assemblées par l'auteur.***

♦

**1 | THÈSE DE MASTER**

**p. 186 - 211**

♦

**2 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE**

**p. 212 - 247**

♦

# 1 | THÈSE DE MASTER

**projet**

***2019***

*Ce travail est l'**aboutissement** d'un essai théorique et architectural sur l'**éthique brutaliste**. Il tente de questionner notre rapport à l'espace, à la structure ou à la matérialité dans le but de révéler leurs qualités **intrinsèques**, aussi immédiates et brutales qu'elles puissent paraître.*

*C'est à Moudon qu'il a été choisi d'en appliquer les principes. Ville grise, ville de passage, elle est **désintéressée** de tous, les réseaux modernes la divisant, le brouillard la recouvrant. L'automobiliste qui la traverse ne peut apercevoir les qualités, et même la présence, de sa vieille ville en raison de son **imposante zone industrielle**, ces activités représentant à elles seules **quatre** fois la masse bâtie du vieux bourg. De plus, satellite à l'Arc lémanique, son économie y est comme **fossilisée**, en 20 ans, le nombre de ses emplois est resté inchangé. Fort de ce contexte **As Found**, caractérisé par l'indifférence et le prosaïsme, le projet s'oriente vers la mise en abyme de son ordinarité.*

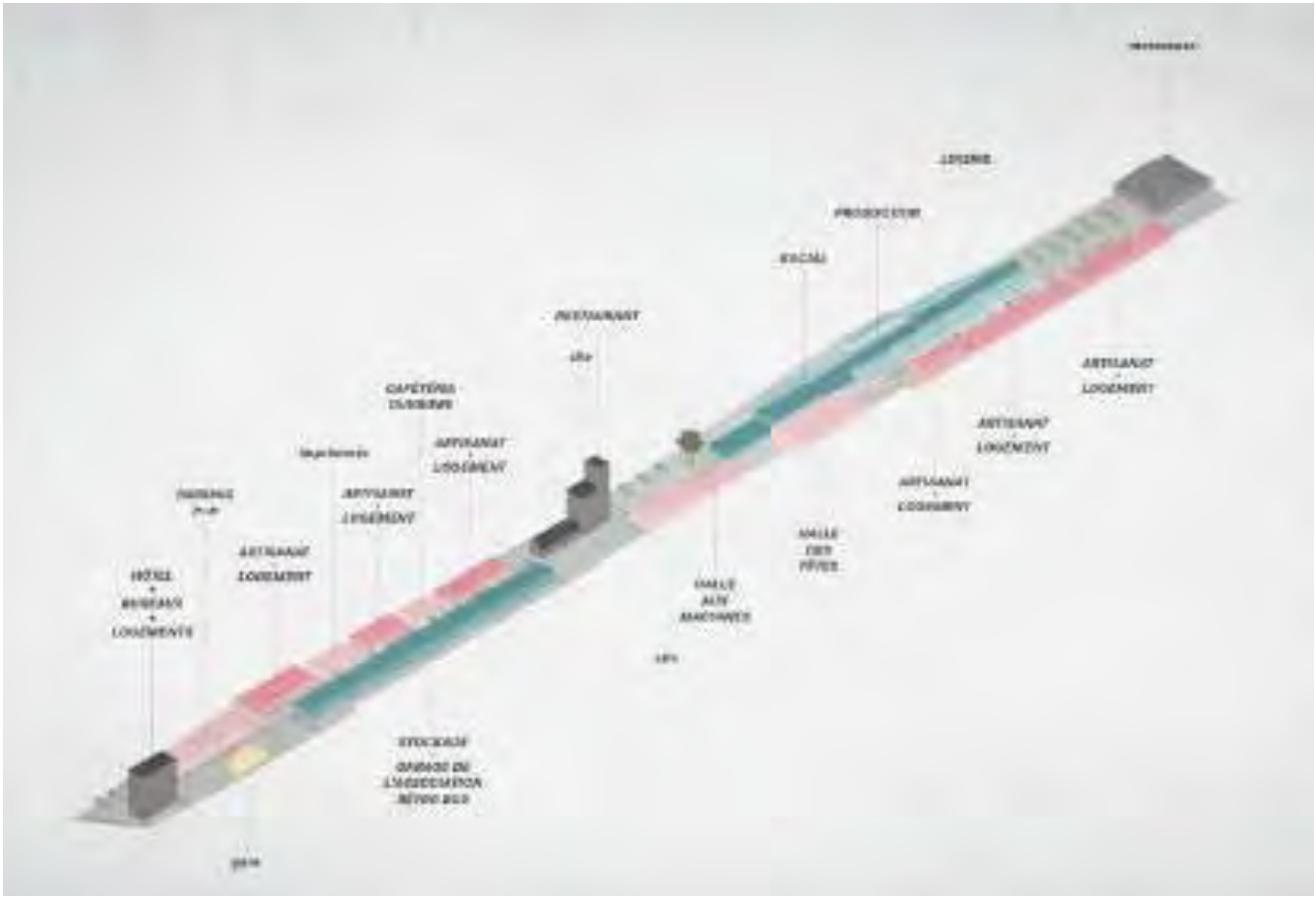
*Le site en question se trouve entre la gare, le silo à grains et l'ancienne **fonderie**. Cette île aux **rives inhospitalières** que sont la route de contournement et le rail, est aujourd'hui en majeure partie **abandonnée**. L'intention projectuelle est de faire participer ce **tissu industriel** à la ville en le densifiant, le pérennisant et le hiérarchisant. De ce fait, comment est-il possible de créer une nouvelle urbanité de cette importance, dans une ville où il y a peu d'effervescence et **trop de surface bâtie**, et ce, sans concurrencer le centre déjà trop fragile?*

*L'ancienne fonderie est quant à elle l'enjeu du lieu de par sa position en limite du paysage et ses **dimensions urbaines**, près de 65 mètres par 280 mètres. En effet, sa taille est quasiment similaire à celle de la **Grand Rue**. La lecture des interventions oscille ainsi entre cette urbanité et la fragile construction métallique qui la constitue. La **clarification** de son identité ainsi que la mesure des actions utilisées permet d'**ancrer** sa transformation dans le but de **stabiliser** son état, tout en laissant son appropriation future la plus aisée.*

*L'ensemble cherche un tout **cohérent**, tant au niveau de ses échelles que de son éthique, pouvant accepter les changements **spontanés** au fil du temps et ayant une présence plus spatiale qu'expressive, Alison et Peter Smithson le nommaient ainsi: **un agencement conglomeré.***

*.1*
*Moudon*
***DEUX NOYAUX GENERATEUR D'UNE VILLE***
moyenâgeux / industriel

***.1** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*



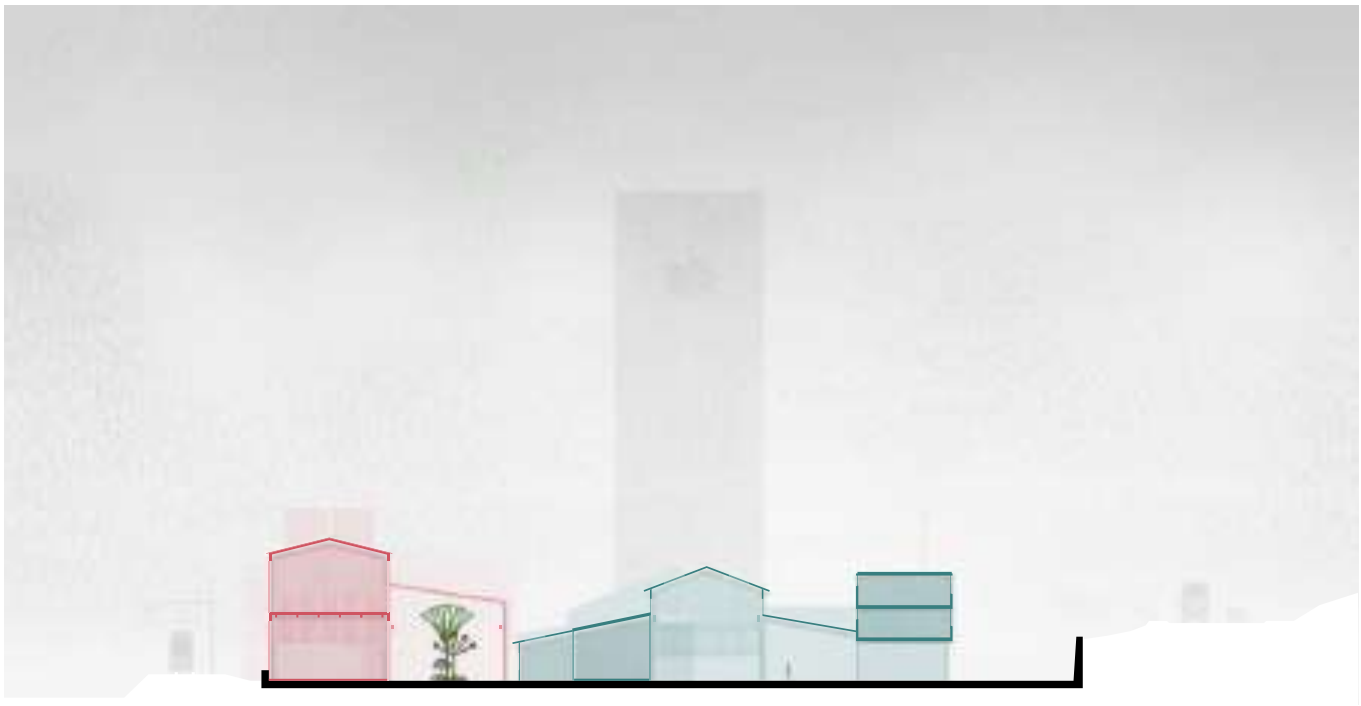

*.2*
*L'île*

***MORPHOLOGIE ET USAGES***

**structure verticale primaire** / **structure horizontale primaire** / **structure horizontale secondaire** / **végétation** / **exception**

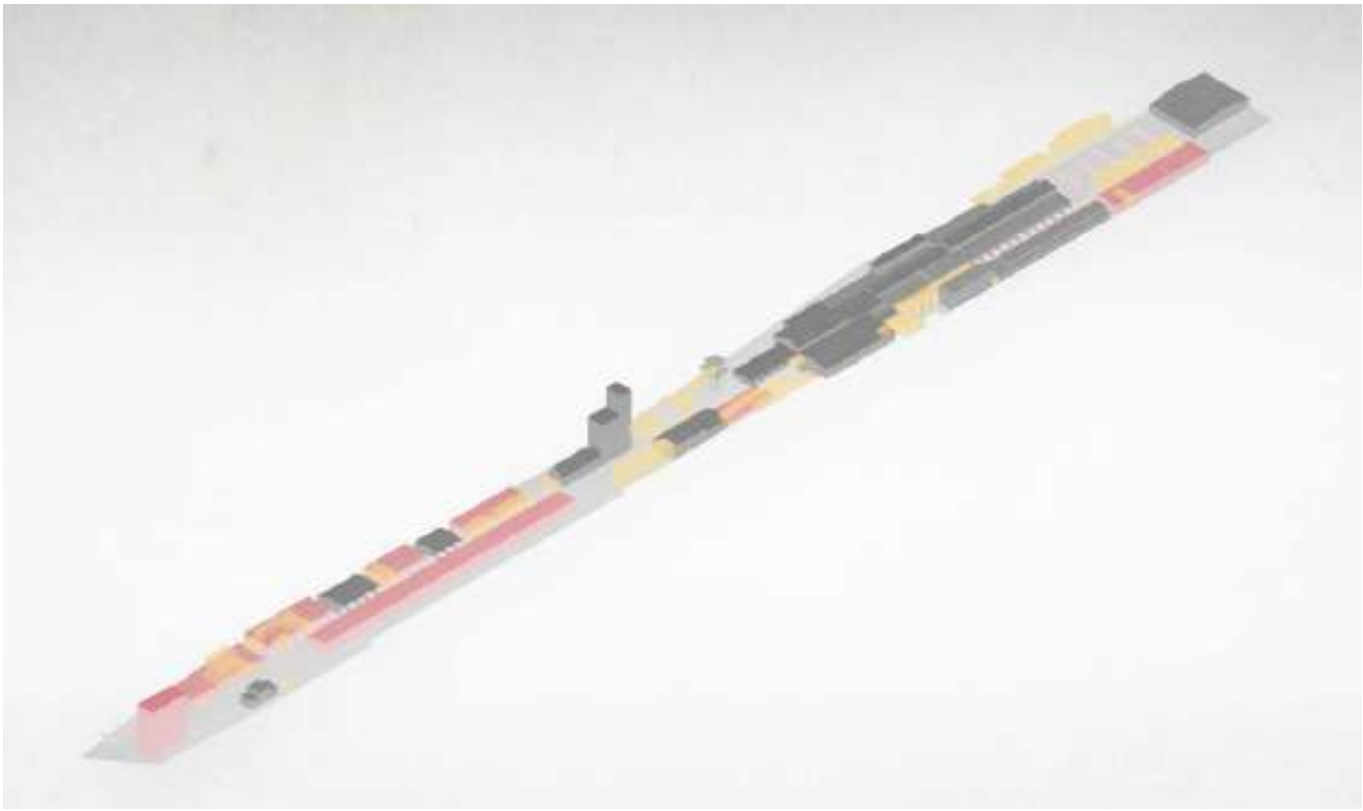
***.2** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

.3
coupe transversale
**PLATEAU DE LA GARE**



.4
coupe transversale
**FONDERIE**

***.3*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***
***.4*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***



*.5*
*L'île*
***INTERVENTIONS***
**bâtiments:** existants/ **projeté** / **démoli**

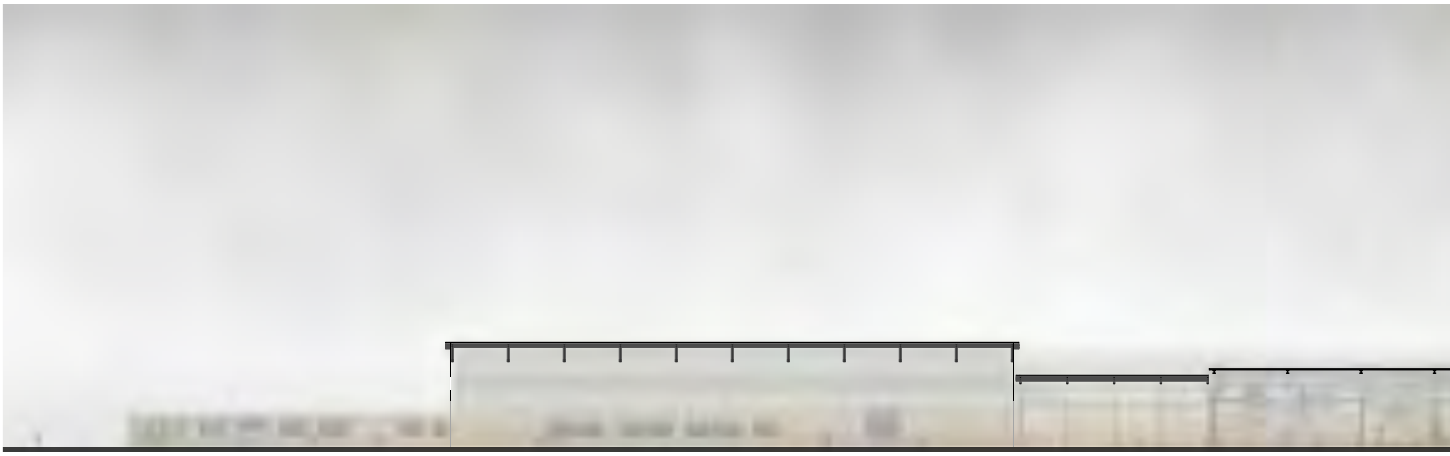
***.5** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

*.6*
*noyau industriel*
***IMMONDICE INDUSTRIALO-URBAIN***
1/800

***.6** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

.1
PERMÉABILITÉ URBAINE
mobilité: douce

.2
HIÉRARCHIE STRUCTURELLE
structure: à étages / agrégée / indépendante / tripartite



.7
*en détresse*
**4 TECHNIQUES DE SURVIE**
pérenniser les interventions

.8
*en détresse*
**4 TECHNIQUES DE SURVIE**
pérenniser les interventions

***.7** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*
***.8** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

.9
intensifier
**TEMPORALITÉ**
pérennité

***.9** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

.10
coupe transversale
**HALLE 3, 1971-1974**

.11
intensifier
**COMPLEXITÉ**
entraille

***.10*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***

***.11*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***

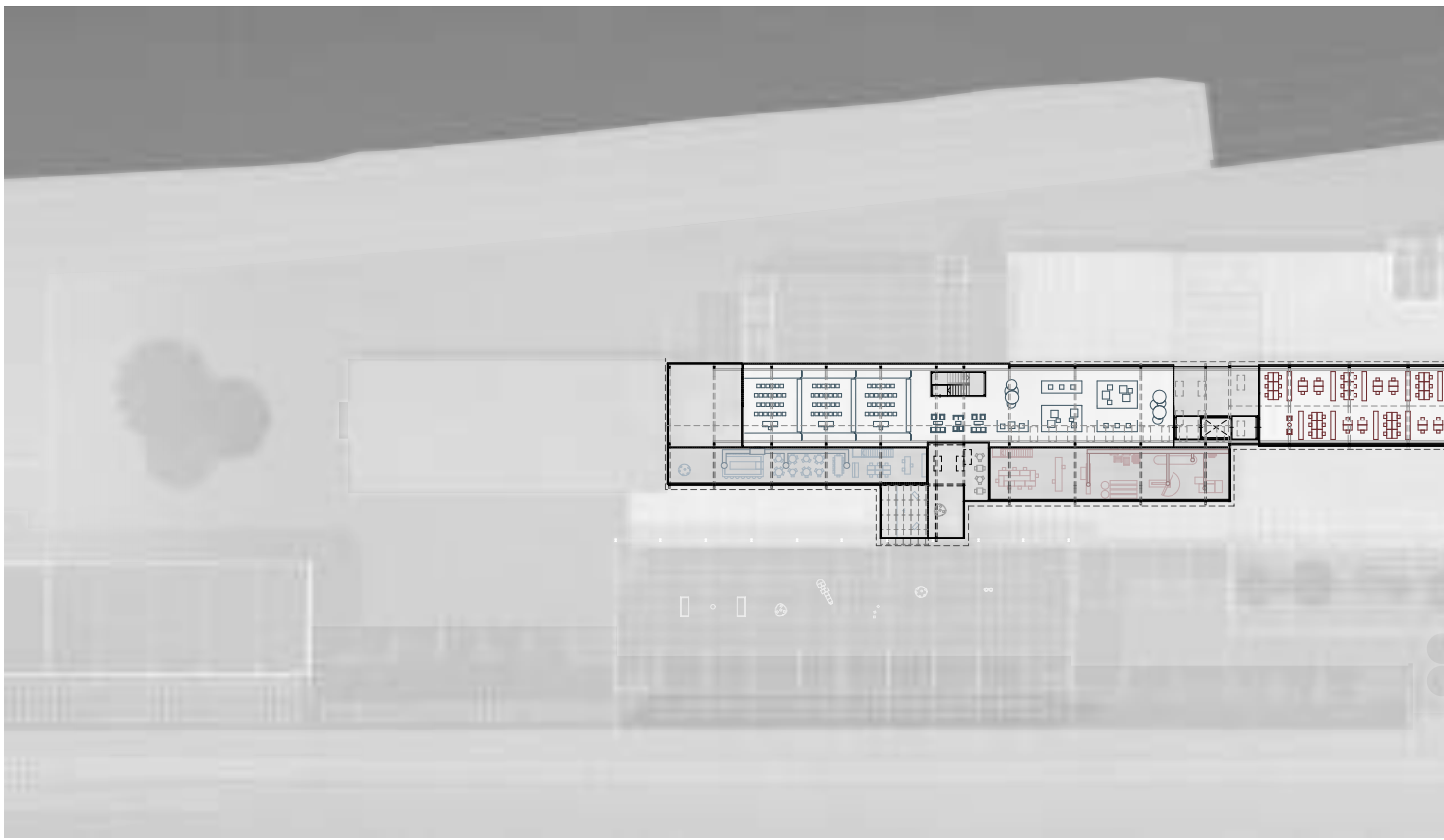
*.12*
*fonderie*
***REZ-DE-CHAUSSEE***
**programme:** social / production / loisirs

***.12** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*

***2***
***0***
***2***

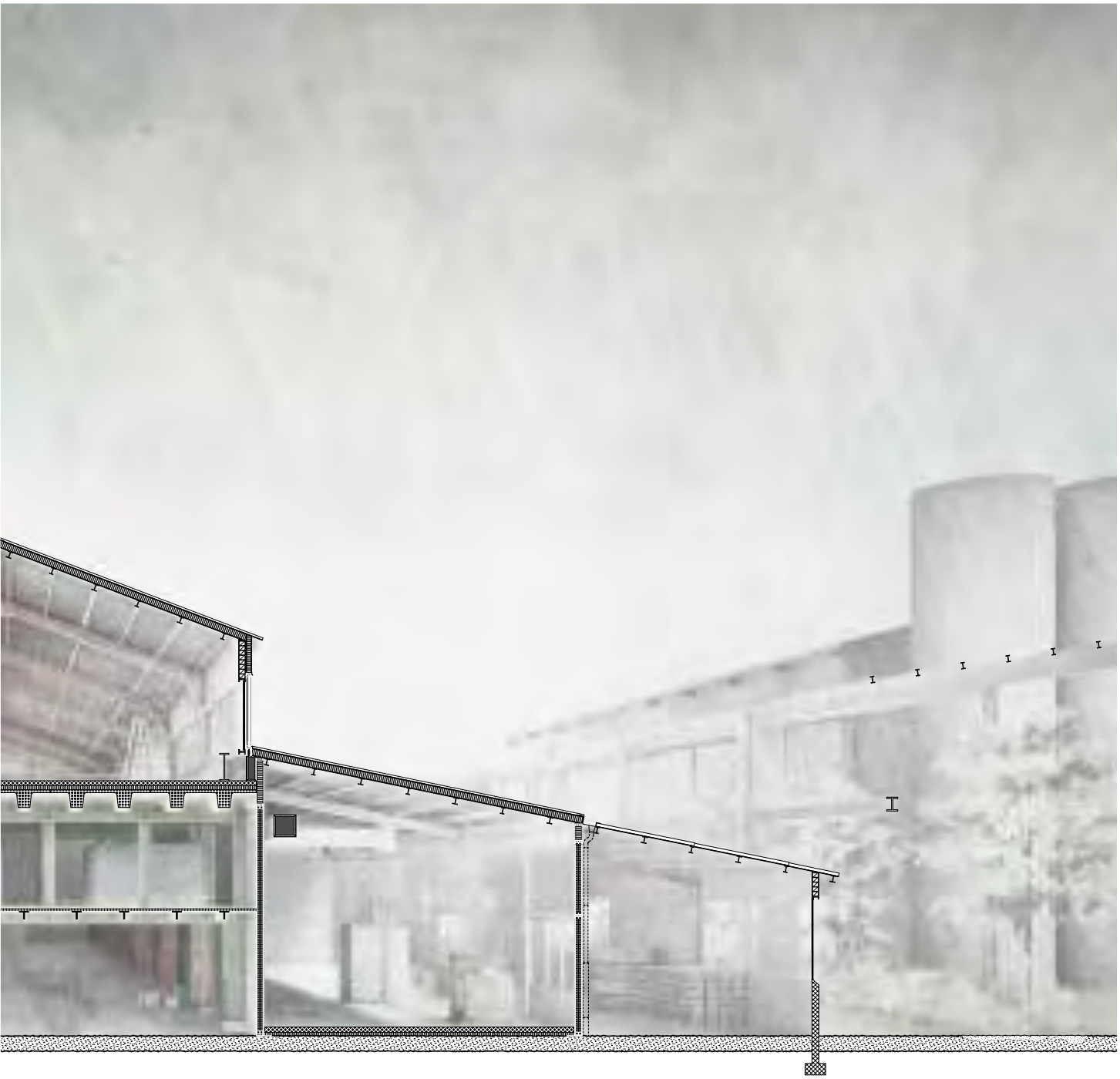
*.13*
*fonderie*
***INTERMÉDIAIRE***
**programme:** social / production / loisirs

***.13** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*



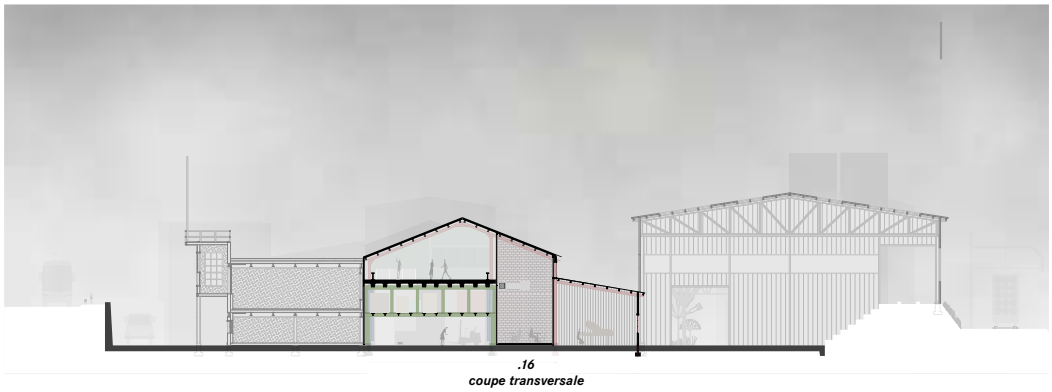
*.14*
*fonderie*
***ÉTAGE***
**programme:** social / production / loisirs

***.14** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*



*.15*
*pragmatisme industriel*
***COUPE CONSTRUCTIVE***

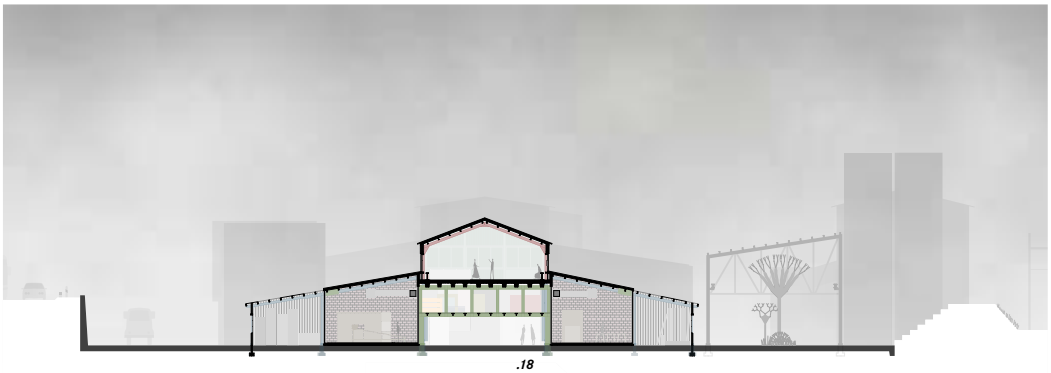
***.15** | Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur*



.16
coupe transversale
**HALLE 1, 1950**

.17
intensifier
**RELATIONS**
abri

***.16*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***
***.17*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***



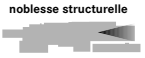
.18
coupe transversale
**HALLE 2, 1958-1971**

.19
intensifier
**DENSITÉ**
paysage bâti

***.18*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***
***.19*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***

*.20*
*coupe transversale*
***HALLE 3, 1971-1974***

*.21*
*intensifier*
***LUMIÈRE***
**noblesse structurelle**



***.20*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***
***.21*** **|** ***Fribourg, 27/06/2019, dessin de l'auteur***

2
1
2

# 2 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

**fonderie de Moudon**

***2019***

**En toute *fin* de la recherche théorique et architecturale, il a été choisi de photographier *une dernière fois* la fonderie de Moudon. Ces images permettent d'en figer l'état, qui est en perpétuel changement de par les *altérations* qu'elle subit au fil du temps. En effet, elle devient de plus en plus régulièrement la proie de *casseurs*, qui n'hésitent pas à l'éventrer pour la pénétrer. Ces photographies tentent ainsi de créer un *catalogue* documentant la majesté de ces espaces, caractérisés par leur *prosaïque richesse*. Mais combien de temps sera-t-il *encore* possible de l'admirer comme aujourd'hui?**

**J'espère que cette recherche permettra de changer le regard *péjoratif* dont la fonderie est trop souvent le sujet, notamment *appuyé* par les craintes qu'émanent de ce type de lieu. J'espère également qu'il sera possible de comprendre l'importance à la fois social, architectural et économique qu'a ou qu'a eu cette fonderie. Celle-ci doit perdurer et doit se transformer, mais comment? C'est en tout cas avec *passion*, *détermination* et *engagement* que je me suis investi dans ce travail, tentant ainsi de répondre à *ses cris de détresse*.**

***.1 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE | Fonderie de Moudon | 2019***

***.1 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

**.2 | *REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE* |** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.2 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

**.3 | *REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE* | *Fonderie de Moudon* | 2019**

***.3 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.4 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE | Fonderie de Moudon | 2019***

***.4 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.5 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE | Fonderie de Moudon | 2019***

***.5 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

242

***.6*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.6*** **|** ***Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

20T

***.7 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE | Fonderie de Moudon | 2019***

***.7 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.8*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.8*** **|** ***Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.9*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

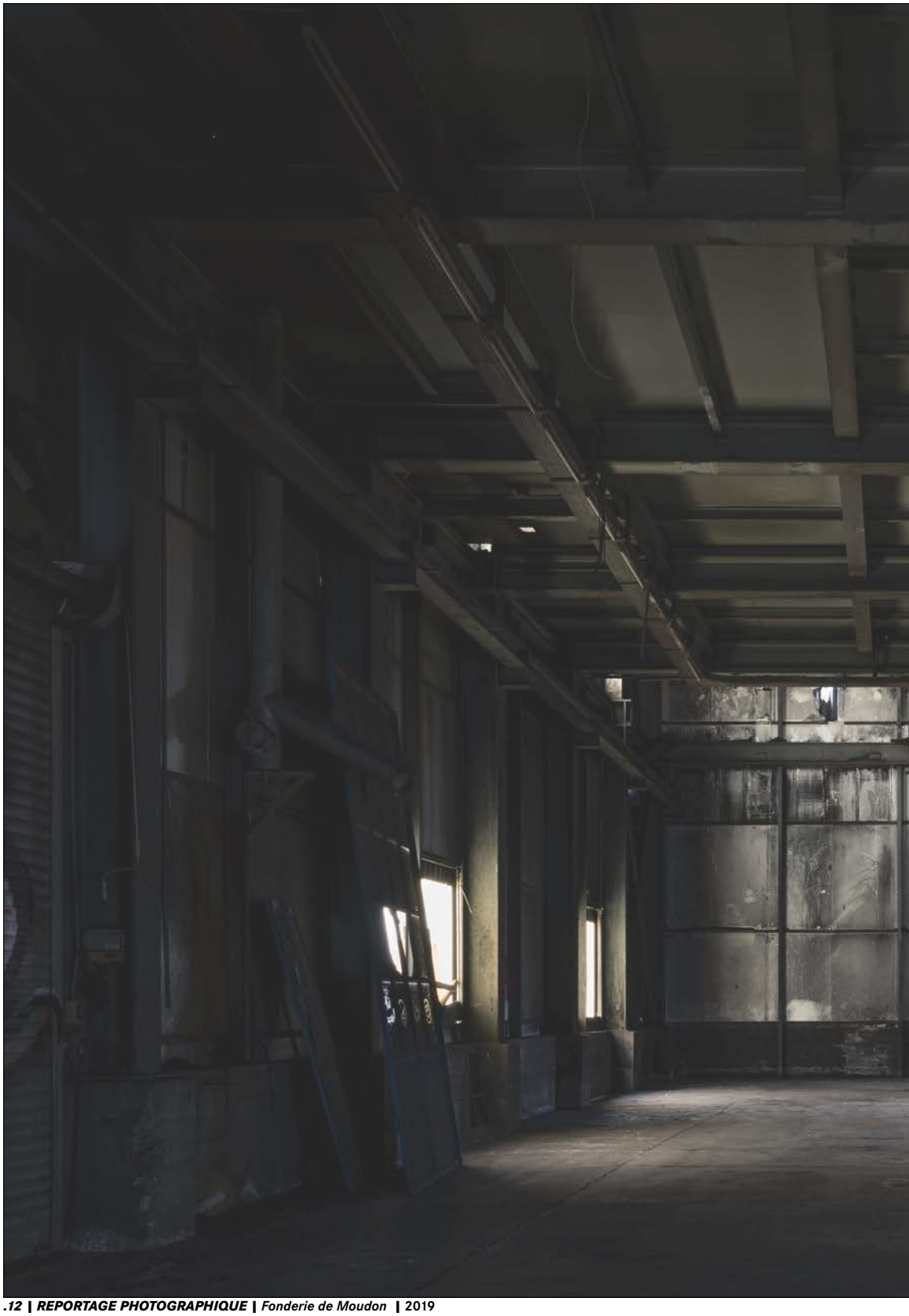
***.9*** **|** ***Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.10*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.10*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*

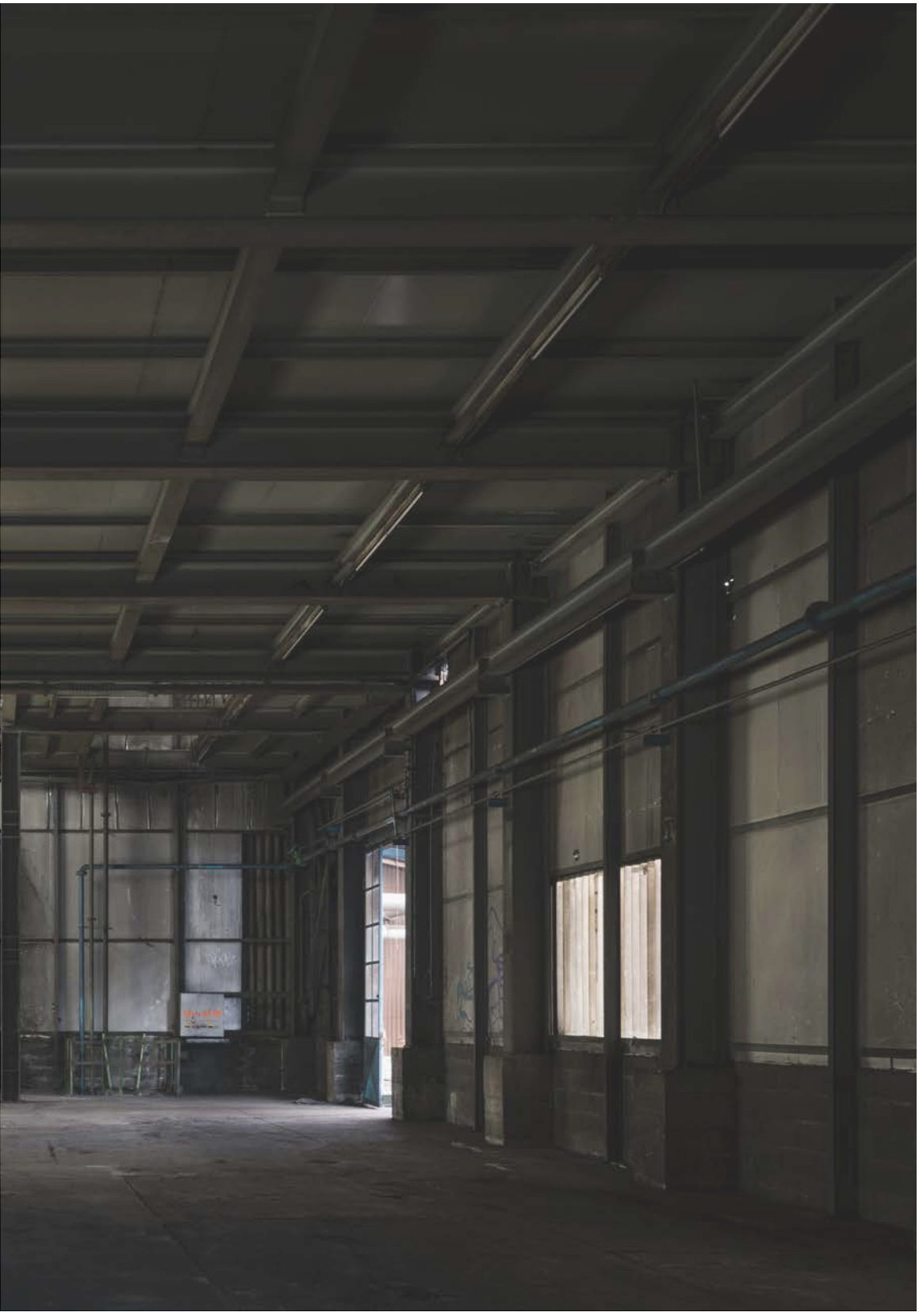
***.11*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.11*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*



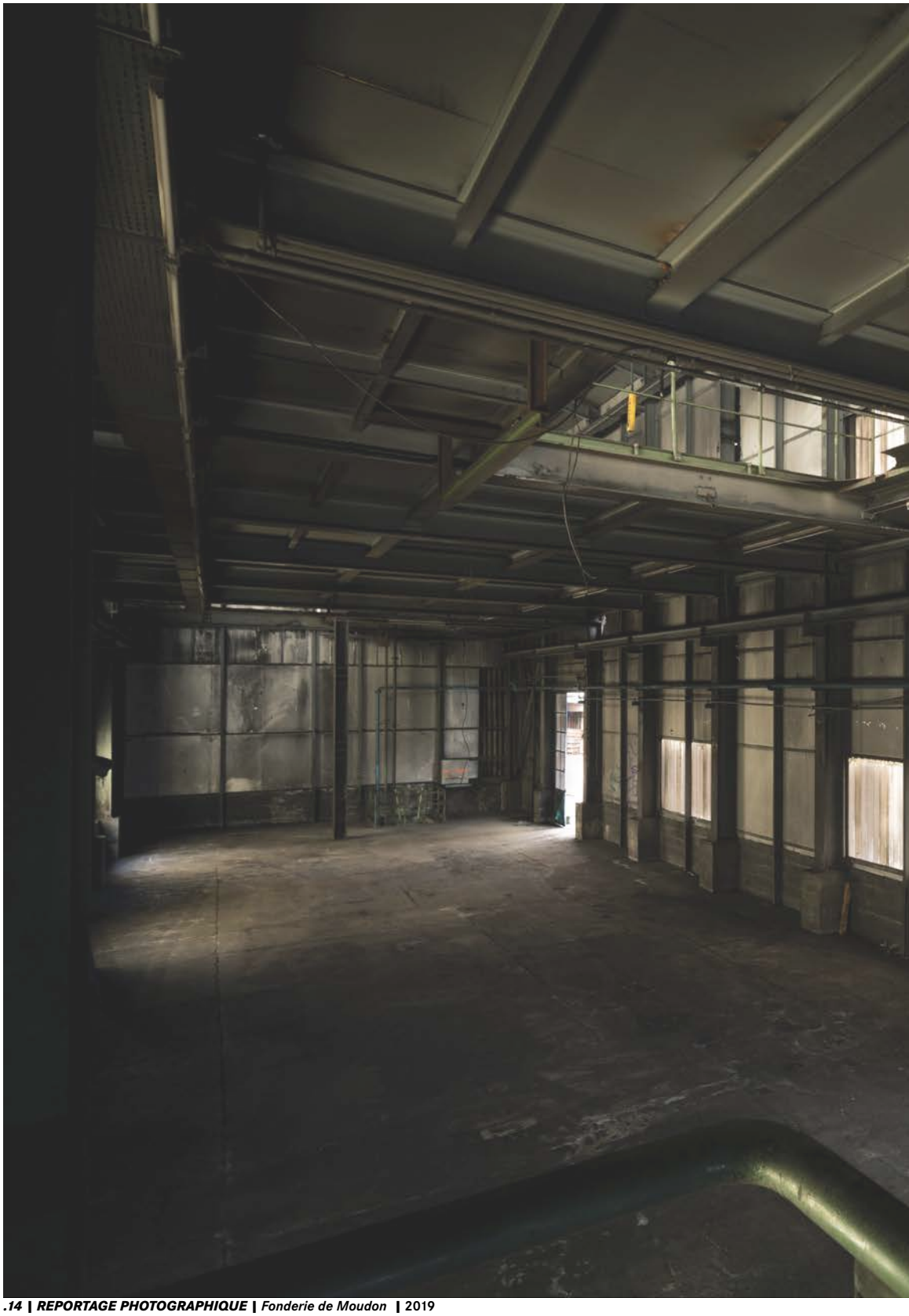
***.12*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.12*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*



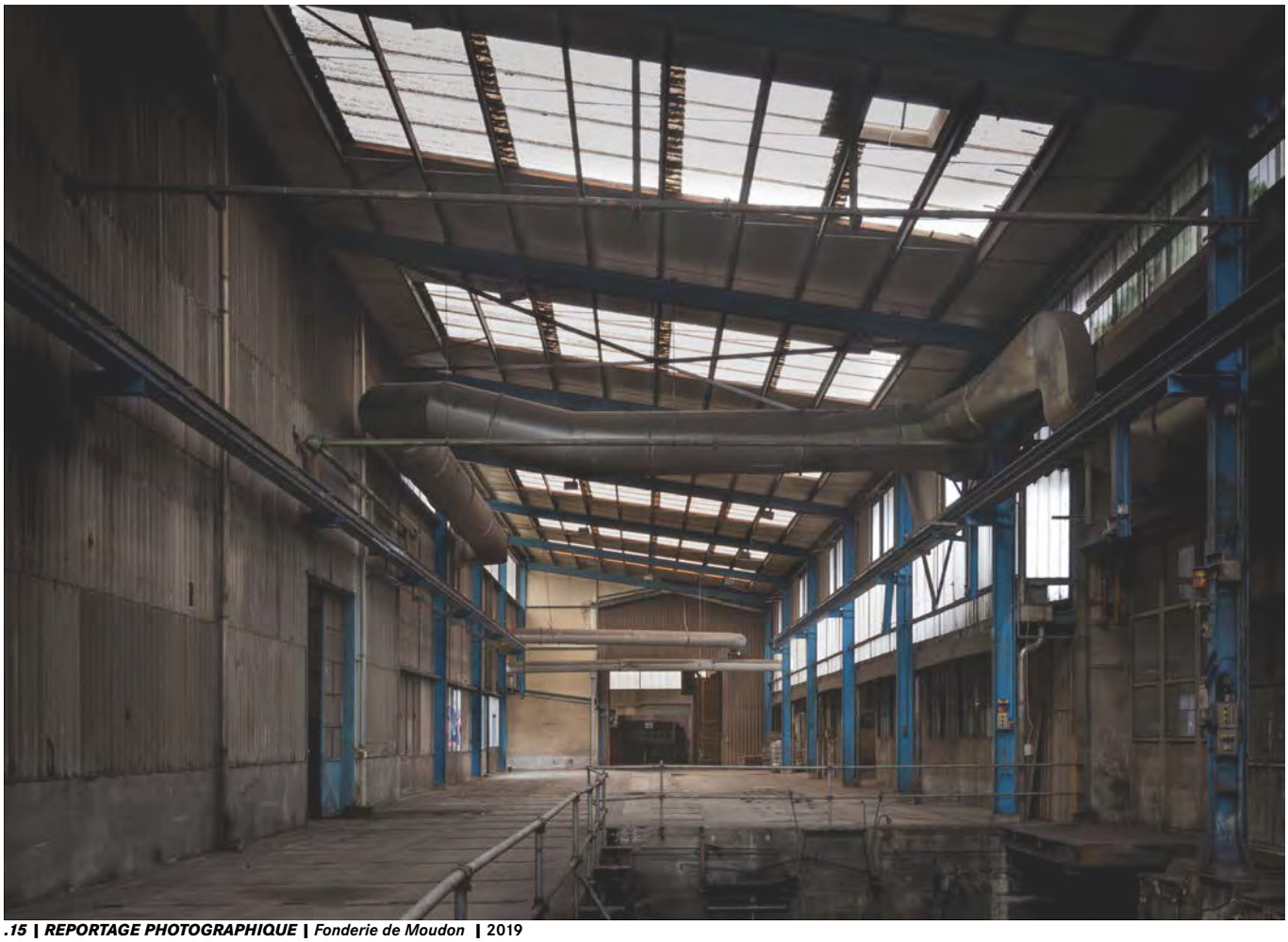
***.13*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.13*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*



***.14*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.14*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*



***.15*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.15*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*

**.16 | REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE |** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.16 | Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.17*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.17*** **|** ***Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

***.18*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.18*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*

***.19*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.19*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*

***.20*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.20*** **|** *Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.*

YON

***.21*** **|** ***REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE*** **|** *Fonderie de Moudon* **|** 2019

***.21*** **|** ***Moudon, 11/06/2019, photo de l'auteur.***

MOTHER FUCK

♦

**1 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE**
**p. 248 - 257**

♦

**2 | REMERCIEMENTS**
**p. 258 - 259**

♦

# 1 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE

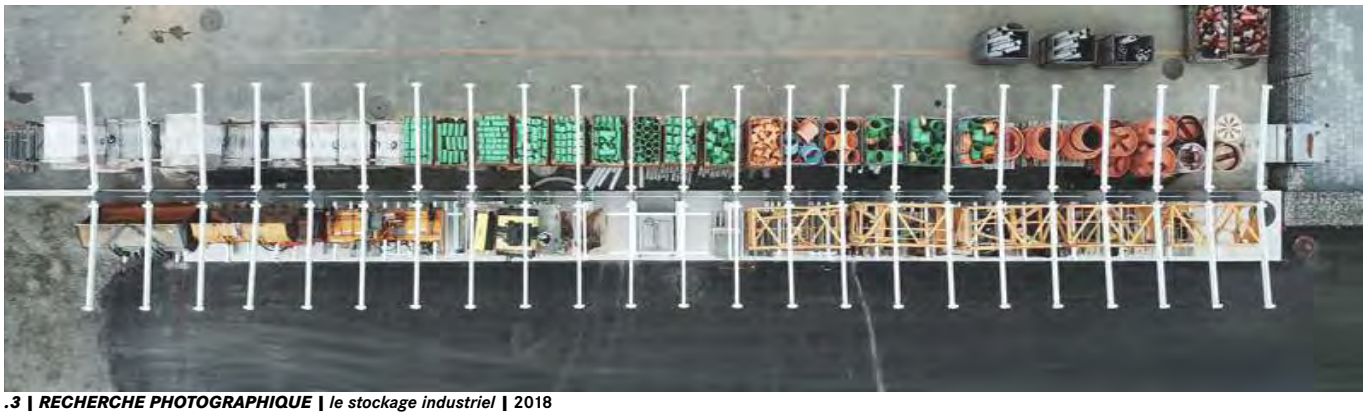
**bonus**

***2018-2019***

**. . . . les images suivantes font état de l'*intérêt* soutenu pour l'industrie. Elles sont le fruit *inachevé* d'une recherche photographique sur la thématique du stockage industriel. Devant bientôt être *exposées* à l'occasion d'une exhibition, elles sont, à ce moment, laissées à la libre appropriation du lecteur. *J'espère* donc, qu'à la suite de la découverte des différentes recherches, le regard du présent lecteur aura *évolué*. Certaines d'entre elles ont été *prises* dans la vallée de la Broye, d'autres ailleurs . . . .**

*.1* | ***RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE*** | *le stockage industriel* | 2018

*.2* | ***RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE*** | *le stockage industriel* | 2018



*.3* | ***RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE*** | *le stockage industriel* | 2018

*.1* | *Perdu dans les airs, 23/08/2018, photo de l'auteur.*
*.2* | *Perdu dans les airs, 01/09/2018, photo de l'auteur.*
*.3* | *Perdu dans les airs, 30/08/2018, photo de l'auteur.*

**.4 | *RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE* | *le stockage industriel* | 2018**

**.5 | *RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE* | *le stockage industriel* | 2018**

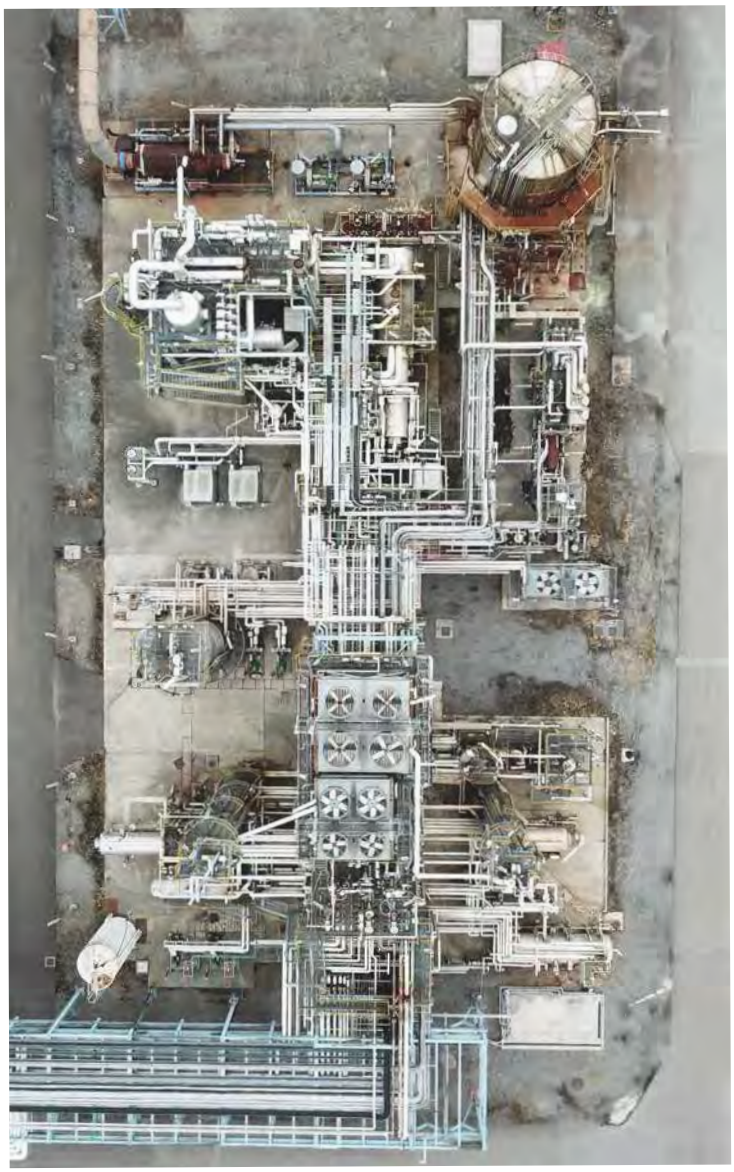
**.6 | *RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE* | *le stockage industriel* | 2018**

***.4 | Perdu dans les airs, 19/07/2018, photo de l'auteur.***
***.5 | Perdu dans les airs, 23/07/2018, photo de l'auteur.***
***.6 | Perdu dans les airs, 03/09/2018, photo de l'auteur.***

***.7 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.8 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.7 | Perdu dans les airs, 27/08/2018, photo de l'auteur.***
***.8 | Perdu dans les airs, 11/07/2018, photo de l'auteur.***



***.9 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.10 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.9 | Perdu dans les airs, 25/08/2018, photo de l'auteur.***
***.10 | Perdu dans les airs, 29/09/2018, photo de l'auteur.***

***.11 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.11 | Perdu dans les airs, 17/10/2018, photo de l'auteur.***

***.12 | RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE | le stockage industriel***

***.12 | Perdu dans les airs, 17/10/2018, photo de l'auteur.***

# 2 | REMERCIEMENTS

## reconnaissance

***2018-2019***

**Je remercie *sincèrement* l'ensemble des personnes m'ayant aidé à la réalisation de ce travail et qui m'ont *soutenu* au long de ce semestre:**

***.Frédéric Frank***
*pour m'avoir parfaitement aiguillé, motivé et soutenu durant ce semestre, sa pertinence ainsi que pour les nombreux échanges des plus exaltants et enrichissants.*

***.Giacomo Guidotti***
*pour son aide, sa motivation et les bières.*

***.Stefano Moor***
*pour ses nombreux conseils, sa passion et son envie.*

***.Cyrill Haymoz***
*pour sa présentation sur les silos et sa disposition enthousiasmée.*

***.Jimmy Lextreyt***
*pour sa disponibilité toujours amicale ainsi que son intérêt.*

***.Alain Mathys***
*pour l'ensemble des documents et informations qu'il m'a aimablement fournis.*

***.Chantal Bourquin***
*pour la mise à disposition de plans et documents ainsi que la visite de l'ancienne fonderie.*

***. Philippe Brito***
*pour l'attention portée sur l'entretien de la fonderie et les visites des halles.*

***.Eliane Contomanolis***
*pour son attention particulière et la visite des halles.*

***.Simoes Orlando***
*pour la visite du silo à grains et sa bienveillance.*

***.Monique Fontannaz***
*pour m'avoir reçu à l'occasion d'un entretien fort intéressant, m'avoir permis d'accéder au musée du Vieux-Moudon ainsi que m'avoir mis à disposition le livre sur la ville de Moudon, qui m'a tant aidé.*

***.Olivier de Perrot***
*pour la mise à disposition d'importants documents.*

**.Gilles Jeanmonod**
*pour m'avoir fourni de précieux documents archivés.*

***.Corentin Badoux***
*pour nos échanges sur les silos et nos parcours.*

***.mes collègues d'atelier***
*pour les nombreux partages et conseils avisés.*

***.Maître Thibault Yersin***
*pour les discussions passionnées ainsi que la visite de Moudon.*

***.Marraine***
*pour les encouragements, ses blagues et ses rires.*

***.Nicole Bard***
*pour les corrections apportées aux textes, sa patience ainsi que sa précieuse aide pour l'élaboration de la bibliographie.*

***.Daniel Bard***
*pour la relecture.*

***.Lisa Rüfenacht***
*pour le soutien, la conduite de sa furieuse mini lors du strip industriel, les nombreux accompagnements photographiques et d'arpentage ainsi que son aide pour l'élaboration de la bibliographie.*

***.tous les autres***
*pour tout.*

♦

**1 | BIBLIOGRAPHIE**
p. 260 - 264

♦

**2 | ANNEXE**
p. 265 - 271

♦

# 1 | BIBLIOGRAPHIE

## références

## *2018-2019*



### *LITTÉRAIRES*

.Augé, Marc. *Non-lieux.* Paris: Editions du Seuil, 2002.
.Berger, Ric. *La vallée de la Broye.* Pully: Editions du Château, 1985.
.Bissegger, Paul. *Perregaux, Henri.* Dictionnaire historique de la Suisse, 2011.
.Bögli, Hans. *Avenches.* Neuchâtel: Edition du Griffon, 1970.
.Bornand, Gustave-H. *Payerne.* Neuchâtel: Edition du Griffon, 1967.
.Calder, Barnabas. *Raw concrete: The beauty of Brutalism.* Portsmouth: William Heinemann, 2016.
.Callens, Anne-Céline & Jurado Barroso, Pauline. *Art, architecture, paysage.* Saint-Etienne: Université de Saint-Etienne, 2015.
.Diener, Roger. *La Suisse.* Bâle: Birkhäuser, 2005.
.Duplain, Georges. *Epalinges et la route de Berne.* Lausanne: Morellon, 1983.
.Faucherre, Jacques. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, 1976.
.Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, 2006.
.Fontannaz, Monique. *La ville de Moudon et ses musées.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2002.
.Fontannaz, Monique. *Le district de la Broye-Vully.* Berne: Société d'Histoire de l'Art en Suisse, 2015.
.Forsyth, Alan, Gray, David. *Lyons Israel Ellis Gray.* London: Architectural Association, 1988.
.Geers, Kersten. *Architecture without content.* London: BP Bedford Press, 2015.
.Harpet, Cyrille. *Du déchet.* Paris: L'Harmattan, 1998.
.Hermann, Schöpfer. *Le district du lac.* Bâle, 1989.
.Huet, Bernard. *L'architecture contre la ville, Conférence du 14 février 1991.* Lausanne: EPFL, 1991.
.Jameson, Fredric. *Le postmodernisme ou la logique culturelle du capitalisme tardif.* Paris: Beaux-arts de Paris les éditions, 2011.
.Junod, Louis. *Moudon.* Neuchâtel: Edition du Griffon, 1956.
.Koolhaas, Rem. *New York délire.* Marseille: Ed. Parenthèses, 2002 (1978).
.Koolhaas, Rem, Mau, Bruce. *Small, medium, large, extra-large.* New York: Monacelli Press, 1998.
.Le Corbusier. *Vers une architecture.* Paris: Crès, 1923.
.Lichtenstein, Claude & Schregenberger, Thomas. *As found.* Suisse: Lars Müller, 2001.
.Malfroy, Sylvain. *Bétrix & Consolascio.* Zurich: gta Verlag, 2008.
.Marshall A., Paley Marshall M. *The Economics of Industry.* Londres, Macmillan, 1879.
.Meira Brandão, Marta. *The Big Building.* Lausanne: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2017.
.Müller, Jörg. *Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder.* Düsseldorf: Sauerländer, 2007.
.Panchaud, Christophe. *Réhabilitation et valorisation de la gravière Rod, à Moudon.* HEIPA/CFPNE, 2003.
.Parriaux, Aurèle. *Contribution à l'étude des ressources en eau du bassin de la Broye.* Lausanne: EPFL, 1981.
.Perrin, Paul. *1876-1976, Cent ans de chemin de fer dans la Broye.* Moudon: IMSA, 1976.
.Robatel, Jean-Pierre. *La Broye, Une terre des hommes.* Estavayer-le-Lac: Institut agricole de l'Etat de Fribourg, 1975.
.Rowe, Colin et Koetter, Fred. *Collage city.* Gollion: Infolio Editions, 2002.
.Riegl, Aloïs. *Le culte moderne des monuments.* Paris: Seuil, 2013.
.Risselada, Max. *Alison and Peter Smithson.* Barcelone: Ediciones Polígrafa, 2011.
.Simmel, Georges, Papilloud, Christian, Rammstadt, Angela. *Gesamtausgabe: Französisch- und italienischsprachige Veröffentlichungen*. Berlin: Suhrkamp Verlag, 2002.
.Smithson, Alison. *The charged void: architecture.* New York: Monacelli Press, 2001.
.Smithson, Alison. *AS in DS. Baden*: Lars Müller, 2001.
.Smithson, Alison et Peter. *Alison + Peter Smithson.* Londres: Academy Editions, 1982.
.Smithson, Alison et Peter. *Italian Toughts.* Sweden, 1993.
.Smithson, Alison et Peter. *The charged void : Architecture.* New York: Monacelli Press, 2001.
.Smithson, Alison et Peter. *The charged void: urbanism.* New York: Monacelli Press, 2005.
.Smithson, Alison et Peter. *The Shift.* London: Academy Editions, 1982.
.Smithson, Alison et Peter. *The space between.* Köln: der Buchandlung Walther König, 2017.
.Sontag, Susan. *The Volcano lover: A Romance.* New York: St. Martin's Press, 2004.
.Spellman, Catherine. *Peter Smithson: conversations with students.* New-York: Princeton Architectural Press, 2005.
.Venturi, Robert & Scott Brown, Denise & Izenour, Steven. *L'Enseignement de Las Vegas.* Bruxelles: Mardaga, 1978.
.Wägli, Hans G.. *Réseau ferré suisse.* Zürich: AS-Verlag, 1980.
.Wägli, Hans G.. *Réseau ferré suisse.* Zürich: AS-Verlag, 1998.
.Woäg, Lorenzo & Salter, Peter. *Climate register.* Londres: Architectural Association, 1994.
.Zeller, Christa. *Westschweiz, Wallis, Tessin.* Zurich: Werk, 1996.
.Zellweger, Jean-Michel, Dewarrat, Jean-Pierre, Fischer, Xavier, Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, Est et centre du canton.* Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2018.
.Zellweger, Jean-Michel, Dewarrat, Jean-Pierre, Fischer, Xavier, Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, Ouest et Nord du canton.* Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2018.
.Zellweger, Jean-Michel, Dewarrat, Jean-Pierre, Fischer, Xavier, Marchand, Bruno. *Vaud du Ciel, l'espace dans le temps.* Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2018.

## *ARTICLES JOURNAUX / REVUES / DOCUMENT PDF*


.Aebi, Christian, « La syndique met le cap sur l'emploi à Moudon », 24heures, 2017.
.Aebi, Christian, « Moudon se cherche une nouvelle dynamique avec l'aide du Canton », 24heures, 2015.
.Aebi, Christian, « Moudon prend au sérieux le blues des commerçants », 24heures, 2014.
.Aebi, Christian, « Moudon: une nouvelle pétition contre la fermeture du guichet CFF », 24heures, 2013.
.Aebi, Christian, « Tout un quartier de logements à la place des fonderies de Moudon », 24heures, 2015.
.Amaudruz, Yannis, « Helvetia Historica », 2018.
.Badoux, Corentin, « Silos Helvétiques_Le potentiel d'un patrimoine », EPFL_ENAC, 2018-2019.
.Bailat Lise, « Place d'armes de Moudon cherche vocation », Le Temps, 2017.
.Barbey, Gilles, « Propos sur la recherche en psychologie architecturale », 2018.
.Besson, Adrien, « Du brutalisme à Genève », Faces, 2017-18.
.Bournoud, Renaud, « La route de Berne se rapproche de son réaménagement à 31 millions », 20 Minutes, 2017.
.Brandào, Marta, « Variations sur le thème de la complexité à grande échelle », Tracés, 2018.
.Buchillier, Jean-Marc, Faesch, Dominique, Fettebert, Blaise, Leu, Christine, « Rapport d'activités 2012 », *Association pour le développement du Nord vaudois*, 2013.
.Buisson, Aurélie, « En marge de l'expo 64 », *Tracés 20*, 2014.
.Catsaros, Christophe, « Une architecture de service public », Tracés, 2019.
.Catsaros, Christophe, « Une pointe dans l'oeil du conformisme », Tracés, 2019.
.Chessex, Jacque, « *Le Rire dans la faille, Martigny, Le Manoir* », *1993.*
.Conseil fédéral, « La concession d'un réseau de tramways électriques à Lausanne et environs », *Feuille fédérale*,1905.
.Conseil fédéral, « Le transfert de la concession du chemin de fer électrique sur route de Lausanne à Moudon à la Société des Tramways lausannois », *Feuille fédérale*,1910.
.CSD Ingénieurs SA, Versone Woods Architectes, Le Cové SA, « Projet de contributions à la qualité du paysage de la région de la Broye », Etat de Fribourg, 2016.
.Danesi, Marco, « La faillite de la fonderie accable Moudon », Le Temps, 2013.
.Direction de la Sécurité Civile, « Guide_incendie_Connaître et faire face aux risques des organismes stockeurs de la filière agricole », 2008.
.Dubler, Anne-Marie et Bärtschi, Hans-Peter, « Chemins de fer », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2016.
.Ducret, Jérôme, « Un nouvel été de cours moto pour les enfants chez Monnier à Moudon », Actu Moto.ch, 2016.
.Duruz, Céline, Pattaroni, Luca, « La ville de Moudon s'apprête à accueillir près de 1000 nouveaux habitants » « Les communes sont peu armées », 24heures, 2012.
.EMI architekten, « Ruinen und Maschinen », 2017.
.Esplanade Aménagement SA, Archilab SA, « Reconversion du site des fonderies », Rapport préliminaire, 2016.
.Eymann, Michel, « La Broye, un modèle intercantonal », *RTS*, 2017.
.Fahrländer Partner AG, « Rating de la macro-situation bureau Ville de Moudon », FPRE, 2018.
.Fernadez Per, Aurora, « As Built - An interview with Adam Caruso and Peter St John », 2005.
.Fonderie de Moudon Gisling SA, « Du Vallon à Moudon », 1963.
.Fontannaz, Monique, « Un microcosme urbain : l'ancien pont Saint-Eloi à Moudon », Revue historique vaudoise, 2007.
.Galliker Sébastien, « Moudon veut totalement revoir son centre ville et le secteur de la gare », 24heures, 2017
.Galliker, Sébastien, « Moudon mise sur la rotation des voitures au centre-ville », 24heures, 2018.
.Gillioz, Valérie, Zufferey, Dimitri, « En plein boom, Bulle cherche à concilier croissance et qualité de vie », *RTS*, 2018.
.Grenon, Fabien, « Moudon devra attendre 2023 pour voir sa gare remise à niveau », 24heures, 2015.
.Günay, Baykan, « Interview with Alison and Peter Smithson », 1989.
.Halgand, Marie Paule, Millefiori, Aurélien, « Architectures contemporaines: esquisses d'histoire_Le Brutalisme », 2010.
.Hilzinger, Stefan, « Da muss grosses Geschütz her », Tagblatt, 2015.
.Hugill, Alison, « Running on reserve - Architectures of the reservoir:inside the bauhaus », uncube, 2014.
.Institut TRANSFORM, « Atequas_Le quartier soutenable:vers une cohabitation plus intense et diverse », 2014.
.Jaccottet, F., « Moudon à la fin du Moyen Age », Bulletin technique de la Suisse Romande, 1917.
.Lazrak, Yassmine, Boutahray, Maha, « Brutalisme et ses architectes », ??
.Legault, Réjean, « Gropius Walter », Universalis.edu, 2018.
.Loriette, Nicolas, « Le regard paradoxal de Walter Gropius », A la une, Architecture, Artistes et silos, 2010.
.Maendly, Vincent, « C'est ici, dans cette tour, que notre vie a débuté_Les Yverdonnois assistent à la démolition du silo Landi », 24heures, 2016.
.Maendly, Vincent, « Le développement de Moudon freiné par Berne », 24heures, 2016.
.Maendly, Vincent, « Vaud du Ciel », *24 heures*, 17-18 novembre 2018.
.Mettraux, Sébastien, « Un îlot de peinture pour les actions militantes en gare de Lausanne ». Lausanne Bondy Blog, 2018.
.Moreau, Aurélien, « Perspectives de population 2015-2040_Vaud et ses régions, Statistique Vaud, 2016.
.Moreno, Catalina, « The Corporeality of the Image in Walter Gropius - Monumentale Kunst und Industriebau », érudit20, 2015.
.Neuenschwander Feihl, Joëlle, « L'aménagement du littoral Lausannois avant 1964 », Bulletin technique de la Suisse romande, 2014.
.Parriaux, Aurèle, « Contribution à l'étude des ressources en eau du bassin de la Broye », *École polytechnique fédérale de Lausanne*, 1981.
.Parriaux, Aurèle, Nicoud, Gérard, « De la montagne à la mer, les formations glaciaires et l'eau souterraine », *Persée*, 1993.
.Paunier, Daniel, « Celtes et Romains en pays de Vaud », *Document du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire,* 1992.
.Pereira, Matheus, « Material and Immaterial Poetry: The Work of Lina Bo Bardi », 2019.
.Pidoux, Philippe, « Hospice cantonal de Villeneuve », Etat de Vaud, 2018.
.Pousin, Frédéric, « Les concepteurs de la ville en quête de l'espace familier », Revue.org, 2008.

.Racine, Pierre, « Le col du Saint-Gothard, maillon du grand commerce international (1260-1320)», Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur publique, 2003.
.Richter, Christian, « Abandoned photographs of Europe's empty buildings », 2019.
.Robbins, David, « The Independent Group: Postwar Britain and the Aesthetics of Plenty », The Mit Press, 2018.
.Rolle, Marianne, « Broye (rivière) », *Dictionnaire historique de la Suisse*, 2003.
.Rouleau, Chantal, « La renaissance du site de la fonderie », La Liberté, 2017.
.S.N., « 3 Mars 1963: La fin des tramways électriques du Jorat», *Histoire Ferroviaire Suisse*, 2009.
.S.N., « État des lieux statistique de la Ville de La Chaux-de-Fonds », *Annexe au rapport d'information du Conseil communal sur le Programme de législature*, 2012-2016.
.S.N., « Conglomerate Ordering (I) Convento dos Capuchos », Hidden Architecture, 2015.
.S.N., « Forte croissance de la population suisse », *RTS*, 2009.
.S.N., « Notices sur les travaux entrepris dans le canton de Vaud et dans les régions voisines de notre pays pour la correction, l'aménagement et l'utilisation des eaux courantes », *Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes*, 1882 (consulté le 27 octobre . 2018).
.S.N., « Pas de spéculation sur les biens alimentaires », 2012.
.Sassoon, Gabriel, « Au coeur de Zürich, le plus haut silo de Suisse divise », 24heures, 2016
.Schubarth, Christian, « Land use in Switzerland », Office fédéral de la statistique, 2013.
.Simon, Eric, « Reconversion d'une friche industrielle vers une vision écosystémique de l'habitat », Enoncé théorique EPFL-ENAC, 2008-2009.
.Statistique Vaud, « Yverdon-les-Bains», *Recensement fédéral de la population*, 2000.
.Stubenvoll, Marianne et Bretz, Nathalie, « Les chemins historiques du canton de Vaud », *Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse*, 2003.
.Summermatter, Stefania, « Les coopératives, un capital de démocratie », Swissinfo.ch, 2012.
.Superman, Catherine, Unglaub Karl, « Peter Smithson: Conversations with Students_A Space for Our Generation», 2002.
.Tessier, Maëlle, « La contemporanéité du concept de As Found », 2013.
.Urbaplan, « Ville-industrie », 2018.
.Vulic, Ana, « Moudon entre ville et campagne », Canton de Vaud (DFJC+SAC), 2009.

### *ARTICLES EN LIGNE*

.Bazin, J., Les années cinquante des tramways suisses, 1959 [online]. http://amtuir.org/05_htu_tw_suisse_50/reseau_suisse_50/lausanne/images/lau17_jb.htm (consulté le 19 novembre 2018).
.Bovey, Maximilien. Écologie de la Broye: bilan et projets pour Palézieux, 2005 [online]. http://www.eau21.ch/page25.php (consulté le 30 novembre 2018).
.Canton de vaud, Population résidente permanente au 31 décembre 2017, 2017 [online]. http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/7831/6/F/Population_communes_origine_2017.pdf (consulté le 22 octobre 2018).
.CEAT., Ateliers de consultation à Moudon [online]. https://ceat.epfl.ch/fr/expertise-2/page-112657-fr-html/page-113227-fr-html/ (consulté le 13 octobre 2018).
.Herzog, Andres, Mut zur alpinen Brache, 2016 [online]. https://www.hochparterre.ch/nachrichten/presseschau/blog/post/detail/mut-zur-alpinen-brache/1469776690/ (consulté le 23 novembre 2018).
.Horvay, Robert, Trains du Lausanne-Moudon (Suisse), 1950-1960 [online]. https://www.flickr.com/photos/trams-lisbonne/6759150739 (consulté le 19 novembre 2018).
.S.N., Ligne Palézieux - Lyss, 2005 [online]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_Palézieux_–_Lyss (consulté le 21 octobre 2018).
.S.N., Ancien tramway de Lausanne, [online]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Ancien_tramway_de_Lausanne (consulté le 19 novembre 2018).
.S.N., La poésie du brouillard fribourgeois, 2014 [online]. https://www.laliberte.ch/news/regions/canton/la-poesie-du-brouillard-fribourgeois-260517 (consulté le 23 novembre 2018).S.N., Topographie Moudon [online]. http://fr-ch.topographic-map.com/places/Moudon-7059985/ (consulté le 11 octobre 2018).
.S.N., Un Maillage Tridimensionnel [online]. https://www.architectes-pour-tous.fr/sof-architecture-architecture-interieure/un-maillage-tridimensionnel-moudon-ch (consulté le 23 novembre 2018).
.S.N., Europan-Europe Projets thématisés-2 [online]. https://www.europan-europe.eu/fr/project-and-processes/ecoparkc (consulté le 13 octobre 2018).
.S.N., Europan-Europe Projets thématisés [online]. https://www.europan-europe.eu/fr/project-and-processes/three-tools-for-the-future-development (consulté le 13 octobre 2018).
.S.N., Moudon-ancienne capitale du Pays de Vaud [online]. http://le-courrier.ch/moudon-ancienne-capitale-du-pays-de-vaud/ (consulté le 15 novembre 2018).
.S.N., CR Reconnaissance de la 1ère étape du Tour du Pays de Vaud 2013 à Moudon [online]. http://runningmax.over-blog.com/article-cr-reconnaissance-de-la-1ere-etape-du-tour-du-pays-de-vaud-2013-a-moudon-117853148.html (consulté le 27 octobre 2018).

## *VIDEO EN LIGNE*

.Renaud, Jessica. Intempéries à Moudon. (online) https://www.rts.ch/play/tv/12h45/video/intemperies-a-moudon-le-point-avec-jessica-renaud?id=4973667&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.RTS, Mise au point. Moudon est particulièrement visée par la cure d'amaigrissement de l'armée; d'ici 2020, la ville vaudoise perdra définitivement sa caserne. (online) https://www.rts.ch/play/tv/mise-au-point/video/moudon-est-particulierement-visee-par-la-cure-damaigrissement-de-larmee--dici-2020-la-ville-vaudoise-perdra-definitivement-sa-caserne?id=5420843&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.RTS, Vacarme. Fonderie de Moudon: silence, on ferme! (online) https://www.rts.ch/play/radio/vacarme/audio/fonderie-de-moudon-silence-on-ferme-45?id=5223805&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 22 octobre 2018).
.Rudaz, Christa. *Paul Virilio : Penser la vitesse* (90min). La Générale de Production ARTE France, 2008 (online) https://www.youtube.com/watch?v=-zb- diFqbTnw (consulté le 15 avril 2018).
.TSR, Couleurs locales. Moudon: du Moyen-Age à la cité dortoir. (online) https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/vd--moudon-du-moyen-age-a-la-cite-dortoir?id=8557124&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, Couleurs locales. Les CFF ont décidé de fermer les guichets de la gare de Moudon pour cause d'insécurité. (online) https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/vd--les-cff-ont-decide-de-fermer-les-guichets-de-la-gare-de-moudon-pour-cause-dinsecurite?id=4520362&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, 12h45. La Fonderie de Moudon fermera définitivement ses portes après 150 ans d'existence. (online) https://www.rts.ch/play/tv/12h45/video/la-fonderie-de-moudon-vd-fermera-definitivement-ses-portes-apres-150-ans-dexistence?id=5153937&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, 12h45. Moudon: ouverture du premier parc médiéval de Suisse. (online) https://www.rts.ch/play/tv/12h45/video/moudon-ouverture-du-premier-parc-medieval-de-suisse?id=551357&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, 19h30. Moudon et Martigny pourraient abriter un centre de requérants. (online) https://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/moudon-et-martigny-pourraient-abriter-un-centre-de-requerants?id=8519570&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, 19h30. La fonderie de Moudon est au bord de la faillite. (online) https://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/vd-la-fonderie-de-moudon-est-au-bord-de-la-faillite?id=5053977&station=a9e7621504c6959e35c3ecbe7f6bed0446cdf8da (consulté le 13 octobre 2018).
.TSR, À la croisée des chemins. (online) https://www.notrehistoire.ch/medias/64925 (consulté le 19 octobre 2018).

## *SITE INTERNET*

.Guichet cartographique suisse, (online). https://map.geo.admin.ch/?lang=fr&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.swisstopo.zeitreihen,ch.bfs.gebaeude_wohnungs_register,ch.bav.haltestellen-oev,ch.swisstopo.swisstlm3d-wanderwege&layers_visibility=false,false,false,false&layers_timestamp=18641231 (consulté le 2 novembre 2018).
.Réseau tramway Lausanne, 1961 [online]. http://www.tundria.com/trams/CHE/Lausanne-1961.shtml (consulté le 19 novembre 2018).
.S.N., Concilier développement urbain et besoins des entreprises, [online]. http://www.ziza-demain.ch/page-1-presentation (consulté le 15 novembre 2018).
.S.N., Coopérative agricole suisse, [online]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Coopérative_agricole_suisse (consulté le 28 novembre 2018).
.S.N., Industrie lourde, [online]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Industrie_lourde (consulté le 15 novembre 2018).

## *ETUDES*

.Aquavision Engineering SARL. *Fiches de Synthèses, Secteur Moudon - lac de Morat.* Lausanne.
.Ghilardi, Tamara. *Renaturation de la Broye.* EPFL, 2008.
.Haymoz, Cyrill. *Buchprojekt, Silobauten der Schweiz.* Fribourg, 2018.
.Mange, Daniel. *Plan Rail 2050.* Lausanne, 2010.
.Olivier de Perrot Architecture, Fischer Montavon associés, L'atelier du Pasage Jean-Yves Le Baron, Roland Ribiet associés. *Commune de Moudon, réaménagement du centre-ville.* 2016.
.Vischer, Daniel L. *Histoire de la protection contre les crues en Suisse.* Berne, 2003.

# 2 | ANNEXES

**RECONVERSION DU SITE DES FONDERIES**

**Rapport préliminaire**

***2016***

**ANNEXE I Domaine bâti**

**Fiche 1a**

| | |
|---|---|
| Années de construction | 1955 - 1968 |
| Surface au sol | 9'817 m2 (le tout) |
| Nombre d'étages | Entre 1 et 3 |
| Fonction d'origine | Industrielle: fonderie |
| Fonction actuelle | Aucune |
| Etat de conservation | Moyen - Mauvais |
| Commentaire | Volume resultant d'une addition d'objets |

A1: 1968, bâtiment administratif de bonne qualité architecturale
A2: 1955, premier hall de la fonderie, trois étages, mauvais état de conservation
A3: 1968, hall de la fonderie, mauvais état de conservation

| | |
|---|---|
| Années de construction | Début années '90 |
| Surface au sol | 9'817 m2 (le tout) |
| Nombre d'étages | Entre 1 et 3 |
| Fonction d'origine | Industrielle: fonderie |
| Fonction actuelle | Aucune |
| Etat de conservation | Mauvais |
| Commentaire | Volume resultant d'une addition d'objets. |

A7: hall de décharge des wagons
A8: hall de la fonderie, production à la chaine
A9: hall de stockage de sable avec silos

| | |
|---|---|
| Année de construction | 1968 |
| Surface au sol | 1'690 m2 |
| Nombre d'étages | 2 |
| Fonction d'origine | Industrielle: halle de réparation mecanique |
| Fonction actuelle | Entreprise de construction |
| Etat de conservation | Moyen |
| Commentaire | |

Typologie de construction avec fort caractère industriel et une qualité spatiale intérieure intéressante.

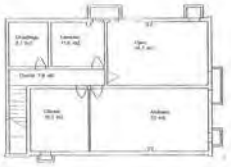
| | |
|---|---|
| Année de construction | 1974 |
| Surface au sol | 934 m2 |
| Nombre d'étages | 1 |
| Fonction d'origine | Industrielle: usine peinture |
| Fonction actuelle | Entreprise de recyclage |
| Etat de conservation | Moyen |
| Commentaire | |

Construction sans intérêt particulier

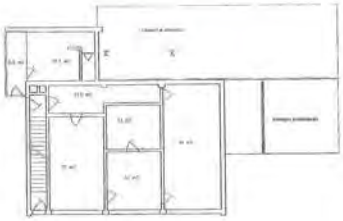
| | |
|---|---|
| Année de construction | 1968 |
| Surface au sol | 222 m2 |
| Nombre d'étages | 2 |
| Fonction d'origine | Habitation - Conciergerie |
| Fonction actuelle | Habitation |
| Etat de conservation | Moyen |
| Commentaire | Un logement |

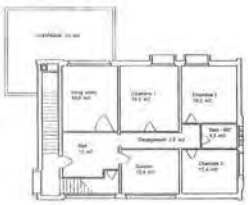
| | |
|---|---|
| Année de construction | 1968 |
| Surface au sol | 342 m2 |
| Nombre d'étages | 1 |
| Fonction d'origine | Stock ferraille |
| Fonction actuelle | Box voitures |
| Etat de conservation | Mauvais |
| Commentaire | |

Construction sans intérêt particulier



SOUS SOL





| | |
|---|---|
| Année de construction | 1968 |
| Surface au sol | 100 m2 |
| Nombre d'étages | 1 |
| Fonction d'origine | Parking |
| Fonction actuelle | Dépôt - Parking |
| Etat de conservation | Mauvais |
| Commentaire | |

Couvert sans intérêt particulier

| | |
|---|---|
| Année de construction | inconnue |
| Surface au sol | 102 m2 |
| Nombre d'étages | 1 |
| Fonction d'origine | Parking |
| Fonction actuelle | Parking |
| Etat de conservation | Moyen |
| Commentaire | |

Couvert sans intérêt particulier

| | |
|---|---|
| Année de construction | 1974 |
| Surface au sol | 65 m2 |
| Nombre d'étages | 1 |
| Fonction d'origine | Centrale électrique |
| Fonction actuelle | Centrale électrique |
| Etat de conservation | Mauvais |
| Commentaire | |
| Couvert sans intérêt particulier | |

*Projet de Plan Général d'Affectation de Moudon - anciens secteurs industriels déclassés*

***Bruit routier, données existantes***

La route de Berne longe le nord-ouest du périmètre des anciennes fonderies de Moudon. Cet axe routier est une source de nuisance sonore pour le site des anciennes fonderies.

Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques de la route de Berne au droit du périmètre des anciennes fonderies :

| | |
|---|---|
| TJM2010 | Environ 12'000 uv/j |
| Augmentation du trafic en 5 ans | Environ 1000 uv/j |
| Vitesse | 80 km/h |
| Pourcentage de poids lourds | Environ 6% |
| Pourcentage de véhicules bruyants | Environ 10% |

Sur la base des informations ci-dessus, il est possible d'estimer le niveau de bruit équivalent de la route de Berne sur la base des formules StI-86 sans prendre en compte la topographie et les obstacles présents. Le niveau d'évaluation à la source est estimé à 81.7 dB(A) de jour et 72.4 dB(A) de nuit.

Au droit du pont permettant l'accès aux fonderies depuis la rue St-Michel, des murs encadrent de part et d'autre la route de Berne. Puis à partir du pont en direction de Lucens, la route est progressivement surélevée par rapport au niveau du terrain au droit des anciennes fonderies. En découle une situation protégée pour les premiers étages des bâtiments mais par contre une situation critique en terme de bruit en hauteur lorsque le niveau de la route de Berne est atteint.

Un mur de protection est construit sur le côté sud de la route de Berne à partir de la station essence AVIA en direction de Lausanne.

***Bruit ferroviaire, données existantes***

La ligne CFF Lausanne-Payerne longe le sud-ouest du périmètre des anciennes fonderies. Au niveau de la gare de Moudon, une ligne supplémentaire permet l'accès des convois ferroviaires à la fonderie. La ligne ferroviaire est légèrement surélevée par rapport au terrain des fonderies. Cette surélévation facilitait le déchargement de la matière première acheminée aux fonderies lors de leur fonctionnement.

L'OFEV indique un niveau d'évaluation à la source dû aux les passages des trains de 61.7 dB(A) de jour et de 51.6 dB(A) de nuit.

L'affectation des surfaces au sein du périmètre des anciennes fonderies est industrielle :

- Les bâtiments et la zone autour des anciennes fonderies sont affectés en zone industrielle A
- Les autres bâtiments compris dans le périmètre des anciennes fonderies au sud-ouest sont affectés en zone industrielle B
- Au sud de la zone industrielle B le long des voies CFF, la surface est affectée en zone ferroviaire.
- Une petite zone de verdure occupée par des bâtiments d'habitations est également située dans le périmètre des anciennes fonderies au nord-ouest.

*Affectation de la zone des anciennes fonderies au sens du PGA de la Commune de Moudon*

### *Bruit routier, données existantes*

La route de Berne longe le nord-ouest du périmètre des anciennes fonderies de Moudon. Cet axe routier est une source de nuisance sonore pour le site des anciennes fonderies.

Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques de la route de Berne au droit du périmètre des anciennes fonderies :

| | |
|---|---|
| TJM2010 | Environ 12'000 uv/j |
| Augmentation du trafic en 5 ans | Environ 1000 uv/j |
| Vitesse | 80 km/h |
| Pourcentage de poids lourds | Environ 6% |
| Pourcentage de véhicules bruyants | Environ 10% |

Sur la base des informations ci-dessus, il est possible d'estimer le niveau de bruit équivalent de la route de Berne sur la base des formules StI-86 sans prendre en compte la topographie et les obstacles présents. Le niveau d'évaluation à la source est estimé à 81.7 dB(A) de jour et 72.4 dB(A) de nuit.

Au droit du pont permettant l'accès aux fonderies depuis la rue St-Michel, des murs encadrent de part et d'autre la route de Berne. Puis à partir du pont en direction de Lucens, la route est progressivement surélevée par rapport au niveau du terrain au droit des anciennes fonderies. En découle une situation protégée pour les premiers étages des bâtiments mais par contre une situation critique en terme de bruit en hauteur lorsque le niveau de la route de Berne est atteint.

Un mur de protection est construit sur le côté sud de la route de Berne à partir de la station essence AVIA en direction de Lausanne.

### *Bruit ferroviaire, données existantes*

La ligne CFF Lausanne-Payerne longe le sud-ouest du périmètre des anciennes fonderies. Au niveau de la gare de Moudon, une ligne supplémentaire permet l'accès des convois ferroviaires à la fonderie. La ligne ferroviaire est légèrement surélevée par rapport au terrain des fonderies. Cette surélévation facilitait le déchargement de la matière première acheminée aux fonderies lors de leur fonctionnement.

L'OFEV indique un niveau d'évaluation à la source dû aux les passages des trains de 61.7 dB(A) de jour et de 51.6 dB(A) de nuit.

**Madliger et Chevenard Ing. SA**

L'entreprise Madliger et Chevenard Ing SA est spécialisée dans la construction. Le site de l'entreprise couvre les parcelles 1092, 1094 et 1095 à l'est du site des anciennes fonderies. La parcelle 1092 contient des halles et un espace de stockage des machines de chantier. Les parcelles 1094 et 1095 sont utilisées pour le dépôt de matériaux, gravats et autres. Les activités sur le site de l'entreprise sont susceptibles de générer des nuisances sonores perceptibles au niveau du site des anciennes fonderies.

*Site de Madliger et Chevenard Ing. SA à l'est des voies ferroviaires*

**U. Ries et Fils SA**

L'entreprise U. Ries et Fils SA est spécialisée dans le découpage de tôle par jet d'eau ou au laser. L'entreprise fait également des travaux de serrureries divers. L'entreprise se situe sur la parcelle 463. Même si les activités de l'entreprise semblent se cantonner à l'intérieur des halles, la livraison et le transbordement de matériaux sont susceptibles d'engendrer des nuisances sonores.

**Procodec Sàrl**

L'entreprise Procodec Sàrl se situe également sur la parcelle 463 de la commune de Moudon. Cette entreprise est spécialisée dans la fabrication et la vente de pièces dans le domaine de la mécanique. Les nuisances sonores de cette entreprise semblent faibles et de ce fait non perceptibles au niveau du site des anciennes fonderies. Une vérification est néanmoins nécessaire lors d'une étape de planification ultérieure.

**Triumf SA**

L'entreprise Triumf SA se situe sur la parcelle 470 à l'est du site des anciennes fonderies derrière le bâtiment de l'entreprise U Ries & Fils SA. Une fonction de l'entreprise Triumf SA est la démolition de voitures. L'entreprise Triumf SA répare également des voitures et vend des véhicules d'occasion et des pièces détachées. La démolition de voitures est une activité qui génère d'importantes nuisances sonores.

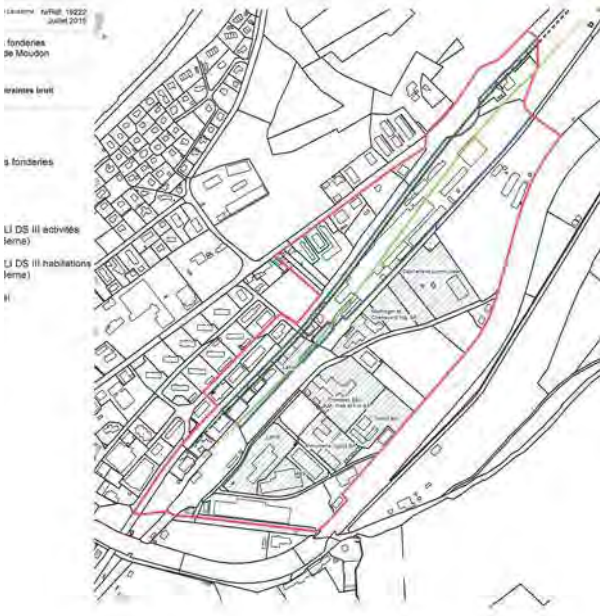
*Site de Triumpf SA en arrière plan et de U. Ries et Fils SA en premier plan*

**Menuiserie Ingold SA**

La menuiserie Ingold SAS se situe sur la parcelle 464 au nord-est du périmètre des anciennes fonderies. Le transbordement de bois est susceptible de générer des nuisances sonores perceptibles au niveau du site des anciennes fonderies.

**Moto-cross**

Le hangar de stockage et le terrain à la pointe nord-est du site des anciennes fonderies (parcelle 1113) est actuellement loué par une entreprise voulant créer une piste pour moto-cross. Dans le cas de la réalisation du projet des nuisances sonores importantes auront lieu ayant une répercussion importante sur la planification du développement du site des anciennes fonderies. La procédure d'autorisation est en cours.



### 3.2.1. Législation

L'ordonnance fédérale sur le rayonnement non ionisant (ORNI) vise à protéger l'homme contre le rayonnement non ionisant nuisible ou incommodant. Elle comporte deux types de valeurs limites : des valeurs limites de nocivité (valeurs limites d'immissions) et des valeurs limites préventives (valeurs limites de l'installation).

L'article 13 ORNI définit le champ d'application des valeurs limites d'immission :

*Les valeurs limites d'immission au sens de l'annexe 2 de l'ORNI doivent être respectées partout où des gens peuvent séjourner.*

Par lieux à utilisation sensible (LUS) on entend (art. 3 ORNI): les lieux dans lesquels des personnes séjournent régulièrement. Ceux-ci comprennent :

A. Les locaux d'un bâtiment dans lesquels des personnes séjournent régulièrement
   a. Les locaux d'habitation
   b. Les écoles et les jardins d'enfants
   c. Les hôpitaux, les homes pour personnes âgées et les homes médicalisés
   d. Les postes de travail permanent[1]
B. Des places de jeux publiques ou privées, définies dans un plan d'aménagement
C. Les surfaces non bâties sur lesquelles des activités au sens des let. A et b sont permises

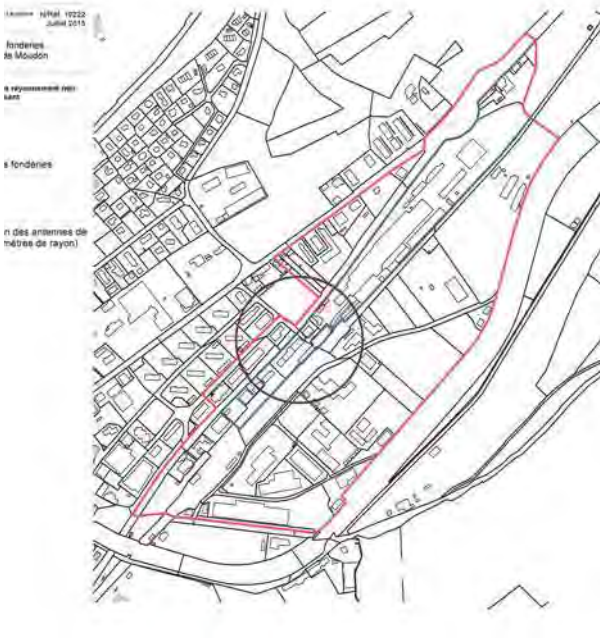
### 3.2.2. Installation de téléphonie mobile

Le chiffre 65 de l'annexe 1 de l'ORNI définit que "les nouvelles et les anciennes installations ne doivent pas dépasser la valeur limite de l'installation dans les lieux à utilisation sensible dans le mode d'exploitation déterminant".

La valeur limite de l'installation pour la valeur efficace de l'intensité de champ électrique est de:

- 4,0 V/m pour les installations qui émettent exclusivement dans la gamme de fréquence de 900 MHz environ;
- 6,0 V/m pour les installations qui émettent exclusivement dans la gamme de fréquence de 1800 MHz environ ou dans une gamme de fréquence plus élevée;
- 5,0 V/m pour les installations qui émettent à la fois dans la gamme de fréquence selon la let. a et dans la gamme de fréquence selon la let. b.

Les valeurs limites d'installation doivent être respectées pour tous les lieux à usage sensible (lieux dans lesquels des personnes séjournent "régulièrement", soit environ 800 h/année ou 2 h/jour).




### 3.2.4. Lignes à haute-tension

Les lignes à hautes-tension sont régit par le chiffre 1 de l'annexe 1 ORNI. Celui-ci définit notamment la valeur limite de l'installation, définit sous le chiffre 14 de l'annexe :

*La valeur limite de l'installation est de 1 μT pour la valeur efficace de la densité de flux magnétique.*

Il n'y a, ni au sein ni à proximité directe du périmètre d'étude, aucune ligne à haute-tension pouvant avoir une influence sur le développement d'un projet sur le site des anciennes fonderies.

### 3.2.5. Transformateurs de courant

Les stations de transformation de courant sont soumises aux exigences du chiffre 2 de l'annexe 1 ORNI, qui définit notamment la valeur limite de l'installation sous le chiffre 24 de l'annexe :

*La valeur limite de l'installation est de 1 μT pour la valeur efficace de la densité de flux magnétique.*

Aucun transformateur de courant n'est présent, ni au sein, ni à proximité du périmètre du projet à l'exception du poste pour l'alimentation en courant des fours qui n'est plus fonctionnel depuis la fermeture des fonderies.

A noter cependant que, dans le cas où un transformateur viendrait à être installé au sein ou à proximité directe du périmètre des anciennes fonderies ou si le poste pour l'alimentation des fours est réhabilité pour d'autres fonctions que l'alimentation des fours, une étude RNI spécifique devra être établie au stade d'une planification ultérieure (PPA ou PQ).

### 3.2.6. Contraintes liées au rayonnement non ionisant

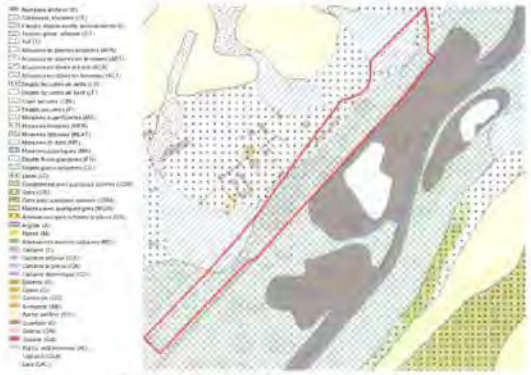
- Pour ce qui concerne les installations de téléphonie mobile, le respect des VLinst n'est pas garanti sur une partie du périmètre des anciennes fonderies de Moudon, au sud-ouest. Cette contrainte environnementale devra être considérée lors d'une étape ultérieure de planification (PPA, PQ), une coordination avec les détenteurs des antennes devra être faite.
- Pour ce qui concerne les lignes à haute tension et les lignes de chemin de fer, il n'y a pas de contrainte sur le périmètre des anciennes fonderies.
- Pour ce qui concerne les transformateurs de courant, il n'y a pas de contrainte sur le périmètre des anciennes fonderies. Si un transformateur est installé au droit du périmètre d'étude ou si celui des fonderies est réhabilité, il devra faire l'objet d'une étude RNI au stade d'une planification ultérieure (PPA ou PQ).

### 3.2.7. Proposition de mesures

Une modélisation des immissions de rayonnement non ionisant dû aux antennes de téléphonie mobile au niveau des LUS du projet est nécessaire afin de quantifier l'impact des antennes de téléphonie mobile. Si le projet n'est pas compatible avec la conservation des antennes sur le toit du Landi, une coordination est nécessaire avec les détenteurs des antennes de téléphonie mobile afin de trouver un arrangement.

### 3.2.8. Cahier des charges pour la phase de planification suivante

- Modélisation des immissions de rayonnement non ionisant dû aux antennes de téléphonie mobile au niveau des LUS du projet.



*Carte des géotypes au droit du site des anciennes fonderies*

### 3.4.3. Information collectée lors d'une visite des anciennes fonderies avec une employée de bureau et un ancien ouvrier des fonderies

Avant la construction des fonderies en 1950, le terrain était inoccupé. Il n'y a donc pas eu d'activités industrielles et potentiellement polluantes avant la construction des fonderies.

### 3.4.4. Historique du site

Les activités de la fonderie ont débuté en 1955. Afin d'établir l'historique des pollutions potentielles sur le site, le dossier détenu par la Direction générale de l'Environnement, division Assainissement, a été consulté. Le dossier débute en 1961 et les derniers documents remontent à 2014. La lecture des courriers et des différentes pièces archivées permet de mettre en évidence 2 thématiques principales :

- Rejets d'eaux industrielles polluant la Broye : dès 1965, jusqu'en 1980 ; nombreux échanges de courriers
- Élimination des déchets résultant des activités de la fonderie : dès 1967 jusqu'à la fin des activités, nombreux échanges de courriers.

#### *Rejets d'eaux industrielles*

En novembre 1965, un courrier de l'inspectorat cantonal des eaux relève que depuis le contrôle précédent en février 1961, une nouvelle technique impliquant l'utilisation de charbon pulvérulent (brai de houille) a nécessité l'installation d'un dépoussiéreur par voie humide, dont les boues sont régulièrement vidangées et évacuées à la décharge au Nord de la fabrique, à l'ouest des voies (le courrier ne précise malheureusement pas précisément le lieu de cette décharge, on peut néanmoins penser qu'elle se trouve sur la parcelle 1113 de l'ancienne fonderie). L'eau du dépoussiéreur est déversée dans la Broye où elle provoque une