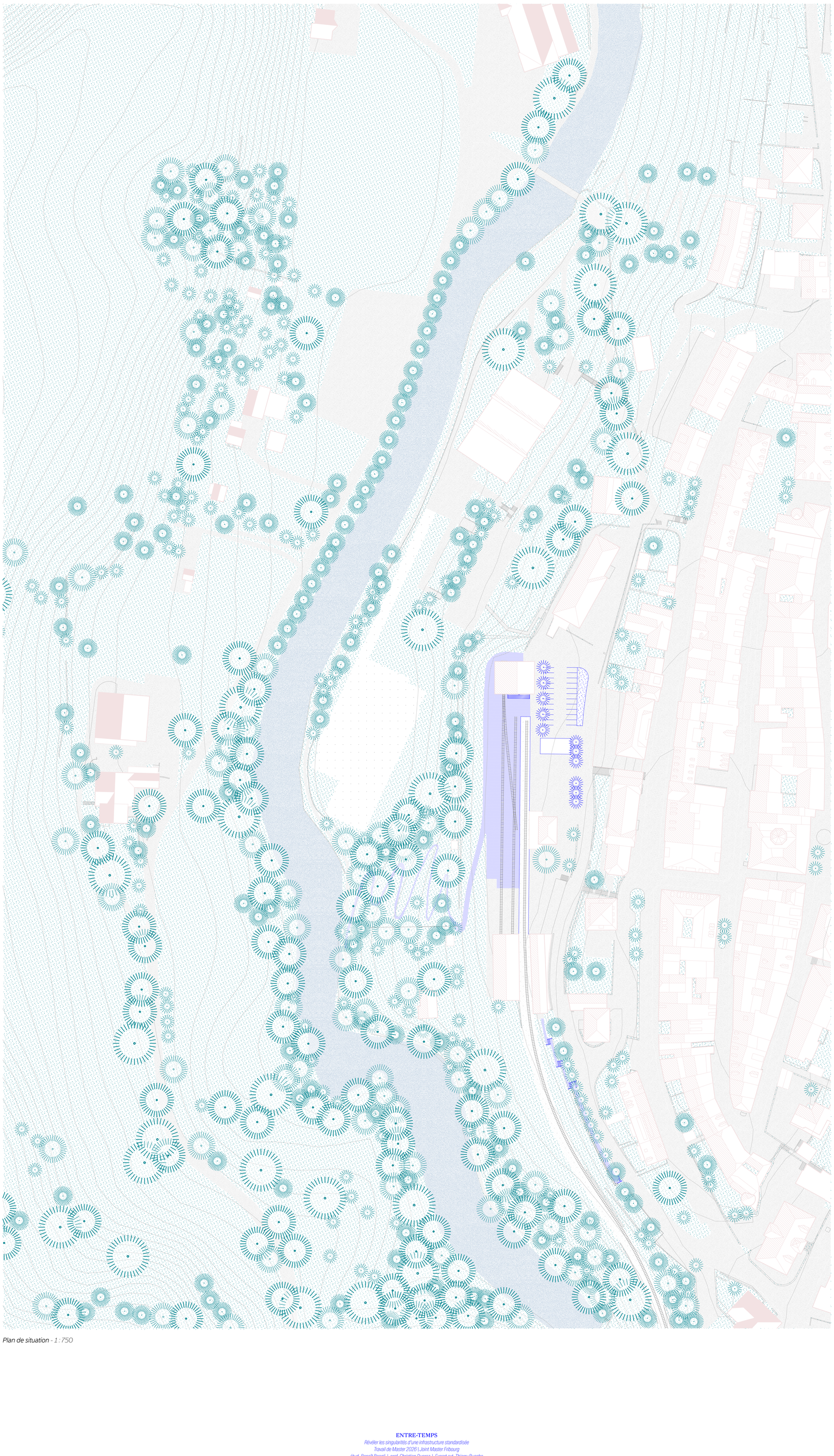








Orthophoto - 1 : 30'000



Plan de situation - 1 : 750

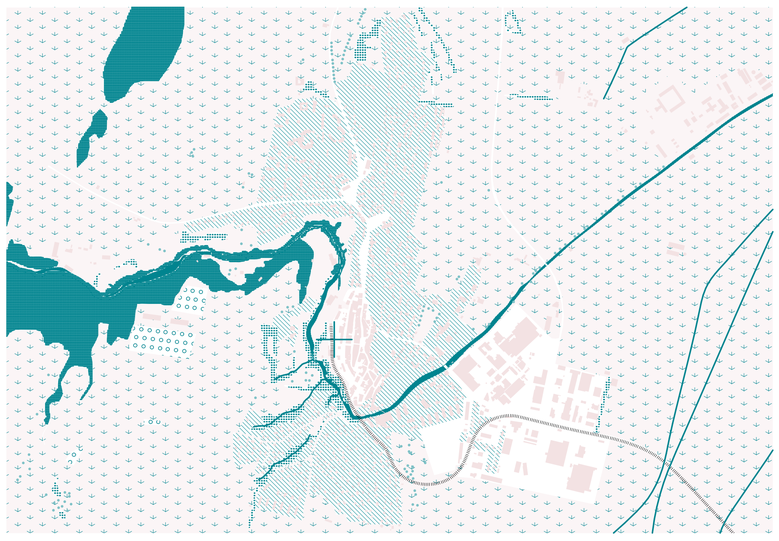


Schéma milieux écologiques

Milieux agricoles

- *Champs cultivés*
- *Prairies / pâturages*
- *Vergers*
- *Vignes*

Milieux forestiers

- *Forêt compacte*
- *Bosquets / cordons boisés*

Structures végétales

- *Arbres isolés*

Milieux anthropisés

- *Jardins du village*

Milieux aquatiques

- *Ruisseaux*



Schéma tissu bâti

Périodes de construction

Avant 1500

Développement concentré sur le noyau historique médiéval sur l'éperon rocheux. Les ponts et passages contrôlent l'accès aux gorges.
Le site de la futures gare est agricole, périphérique.

1500-1800

Stabilisation du bourg. Apparition de quelques maisons de maître et bâtiments civils plus réguliers.
Consolidation des faubourgs proches.
La plaine reste productive.

1800-1945

Phase de transformation majeure.
Industrialisation le long de l'Orbe, moulins, fabriques.
Développement des faubourgs et villas 19e.
Extensions résidentielles en lisière du noyau.
Apparition du rail.
1894 - Mise en service de la gare d'Orbe, nouvelle polarité hors du centre ancien.
1918 - Dépôt ferroviaire, renforcement du pôle technique
Le développement commence à descendre sur la plaine.

1945-1990

Urbanisation extensive.
Lotissements pavillonnaires sur les plateaux et coteaux.
La nouvelle zone industrielle en plaine accompagne l'infrastructure routière en expansion.
La ville s'étale et la gare devient périphérique.

Après 1990

Densifications ponctuelles plutôt qu'étalement massif.
Extension des zones industrielles et résidentielles.
Le secteur gare devient un point de requalification, entre ville historique, plaine industrielle et mobilité contemporaine.



Schéma affectations

Usages

- *Privé / résidentiel*
- *Collectif / Industriel*
- *Public*

Affectations

01. Parking de la gare
02. Escape game
03. Salle de banquet
04. Collège du Pré-Genevois
05. Salle omnisport
06. Rez-de-chaussée commercial
07. Rez-de-chaussée commercial
08. Ferme du Joran - self service
09. Buvette FC
10. Cantine du Puisoir - grande salle
11. Garderie
12. Rez-de-chaussée commercial
13. Ludothèque
14. - 18. Rez-de-chaussées commerciaux
19. Collège de Ste-Claire
20. Eglise
21. Ecole enfantine
22. Restaurant
23. Collège du Grand-Pont
24. Rez-de-chaussée commercial
25. Restaurant
26. Restaurants
27. Bibliothèque publique et théâtre
28. Musée des anciens moulins
29. Eglise catholique
30. Hôpital d'Orbe
31. Salle de fitness
32. Station service
33. Landi
34. Parc de loisirs
35. Aldi

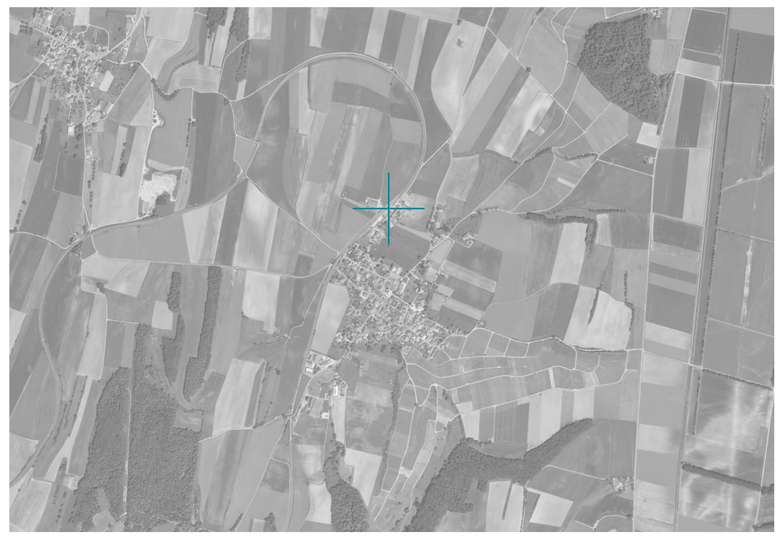
ENTRE-TEMPS

Révéler les singularités d'une infrastructure standardisée
Travail de Master 2026 | Joint Master Fribourg
étud. Benoît Boegli | prof. Christian Dupraz | Expert ext. Thierry Buache









Orthophoto - 1 : 30'000

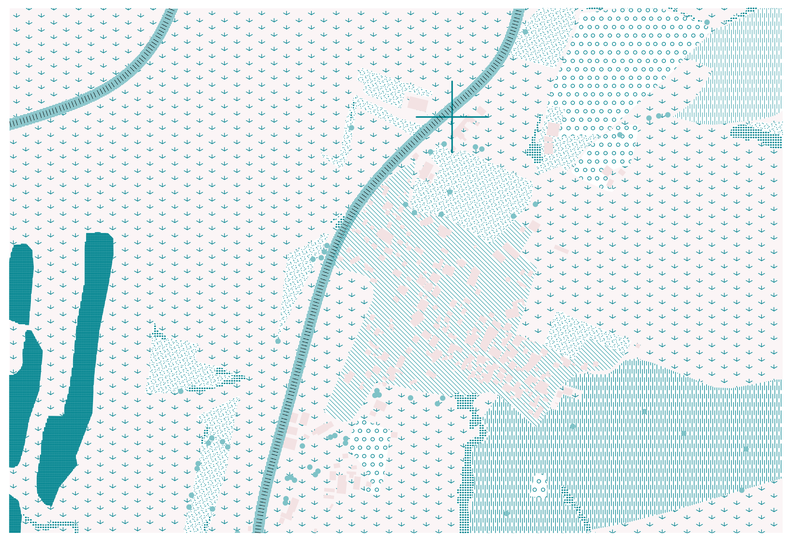


Schéma milieux écologiques

Milieux écologiques

Milieux agricoles
- *Champs cultivés*
- *Prairies / pâturages*
- *Vergers*
- *Vignes*

Milieux aquatiques
- *Ruisseaux*

Milieux forestiers
- *Forêt compacte*
- *Bosquets / cordons boisés*

Structures végétales
- *Arbres isolés*

Milieux anthropisés
- *Jardins du village*



Schéma tissu bâti

Périodes de construction

Avant 1850

Formation du village agricole compact.
Grandes fermes alignées, tissu dense le long de la rue principale.

1850-1914

Extension et modernisation du 19e siècle.
Développement le long de la route cantonale, nouvelle ferme et équipements telle que la laiterie.
Apparition du chemin de fer et construction de la gare en 1870
Impact ferroviaire, extension progressive du tissu bâti en direction de la nouvelle gare

1914-1945

Transformations internes et stabilisation.
Peu d'extension spatiale, adaptation progressive du bâti existant

1945-1990

Expansion résidentielle et agricole motorisée.
Villas isolées, hangars modernes, diffusion périphérique

Après 1990

Extension résidentielle et densification contemporaine
Lotissements, petits collectifs et transformation du bâti ancien
Nouvelle zone industrielle

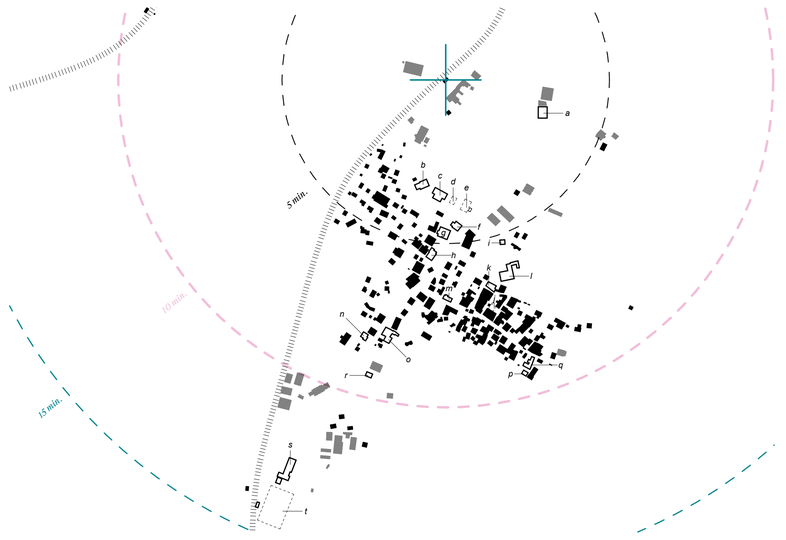
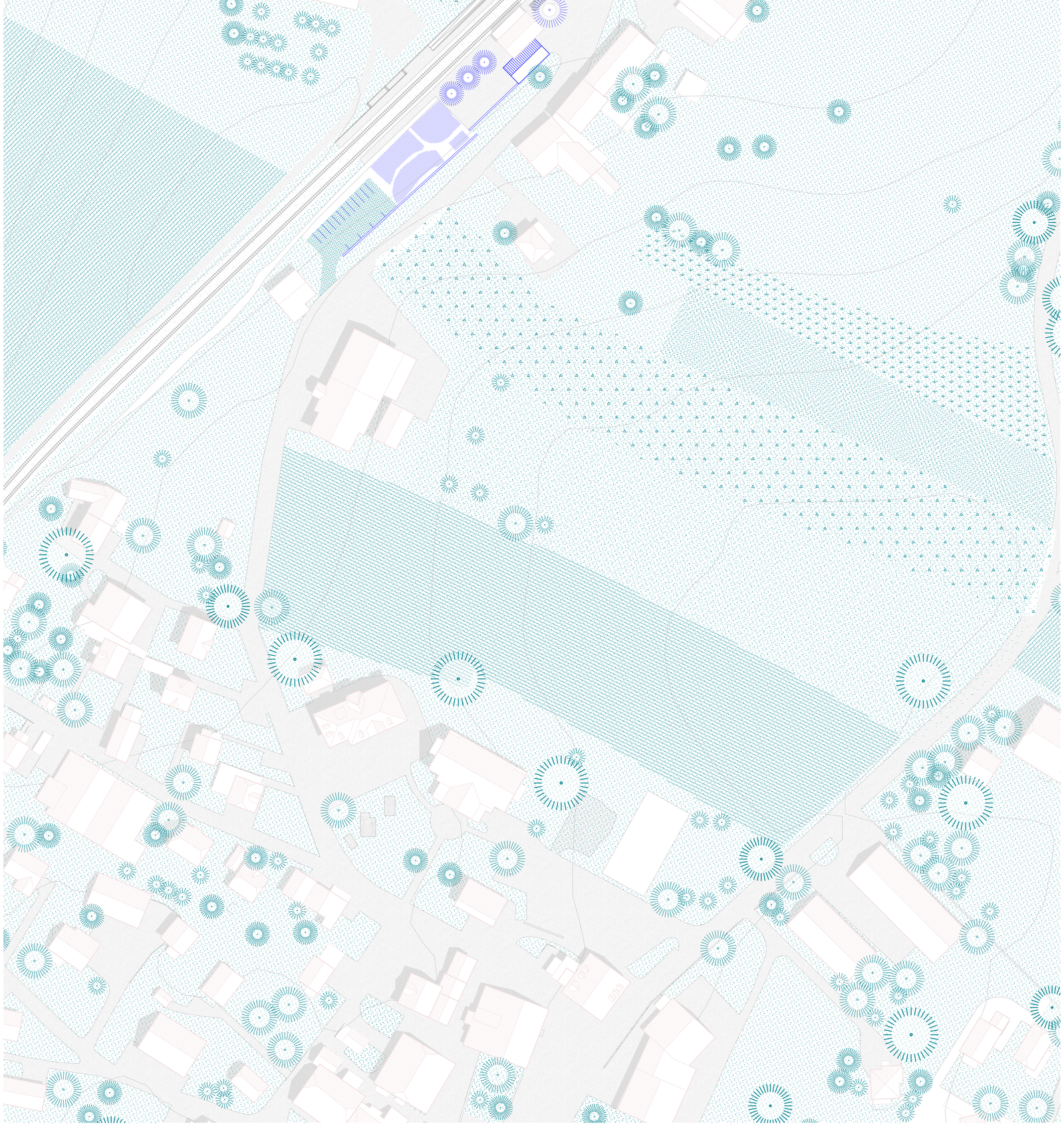


Schéma affectations

Usages
- *Privé / résidentiel*
- *Collectif / Industriel*
- *Public*

Affectations

a. cave à vin
b. collège
c. salle communale d'Arnex
cuisine / équipement sportif
d. pumptrack
e. tennis club
f. boulangerie / épicerie
g. restaurant - Le Toucan
h. cave des treize coteaux
i. atelier de poterie
j. aire de sport / club
k. domaine viticole YM
l. cave des murailles
m. temple
n. domaine viticole de l'Orme
o. atelier d'artiste
p. ogayvin - cave et domaine viticole
q. vente de vin
r. jardin coopératif
s. salle polyvalente
t. club de football



Plan de situation - 1 : 750

ENTRE-TEMPS
Révéler les singularités d'une infrastructure standardisée
Travail de Master 2026 | Joint Master Fribourg
étud. Benoît Boegli | prof. Christian Dupraz | Expert ext. Thierry Buache









Orthophoto - 1 : 30'000



Schéma milieux écologiques

Milieux écologiques

Milieux agricoles
- *Champs cultivés*
- *Prairies / pâturages*
- *Vergers*
- *Vignes*

Milieux forestiers
- *Forêt compacte*
- *Bosquets / cordons boisés*

Structures végétales
- *Arbres isolés*

Milieux anthropisés
- *Jardins du village*

Milieux aquatiques
- *Ruisseaux*

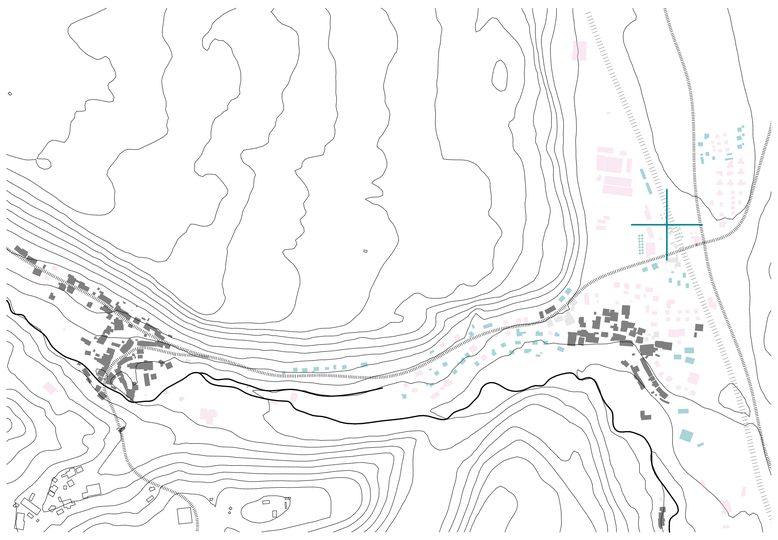


Schéma tissu bâti

Périodes de construction

Avant 1500

Romainmôtier est un centre religieux majeur formé autour de l'abbaye.
Croy est un petit village agricole connecté à la plaine et ses cultures.

1500-1800

Romainmôtier conserve son bourg dense et Croy se développe comme un village-rue rural.

1800-1945

Développement assez contenu mis à part l'apparition du chemin de fer et la construction de la gare en 1870.
La centralité du village se déplace vers la plaine.

Transformations internes et stabilisation.
Peu d'extension spatiale, adaptation progressive du bâti existant.

Romainmôtier est inscrit au patrimoine.

1945-1990

Expansion résidentielle diffuse et périphérique
Les deux villages se rapprochent spatialement.
Le tissu de Croy se rapproche du quartier de la gare.
Début du quartier résidentiel de l'autre côté des voies.
Apparition de la zone industrielle sur le secteur de la gare.

Après 1990

Extension résidentielle et densification contemporaine
Lotissements, petits collectifs et transformation du bâti ancien
Equipements sportifs et collectifs
Interventions sur la gare, nouveaux quais et sous-voie

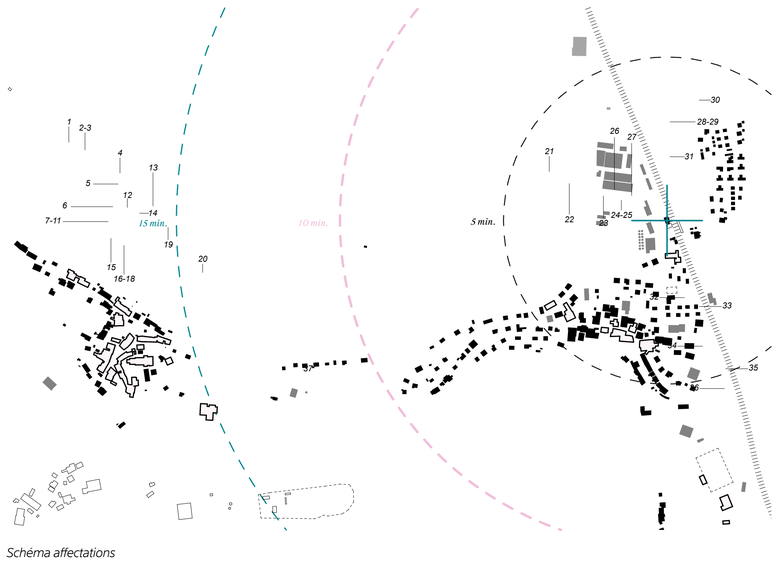
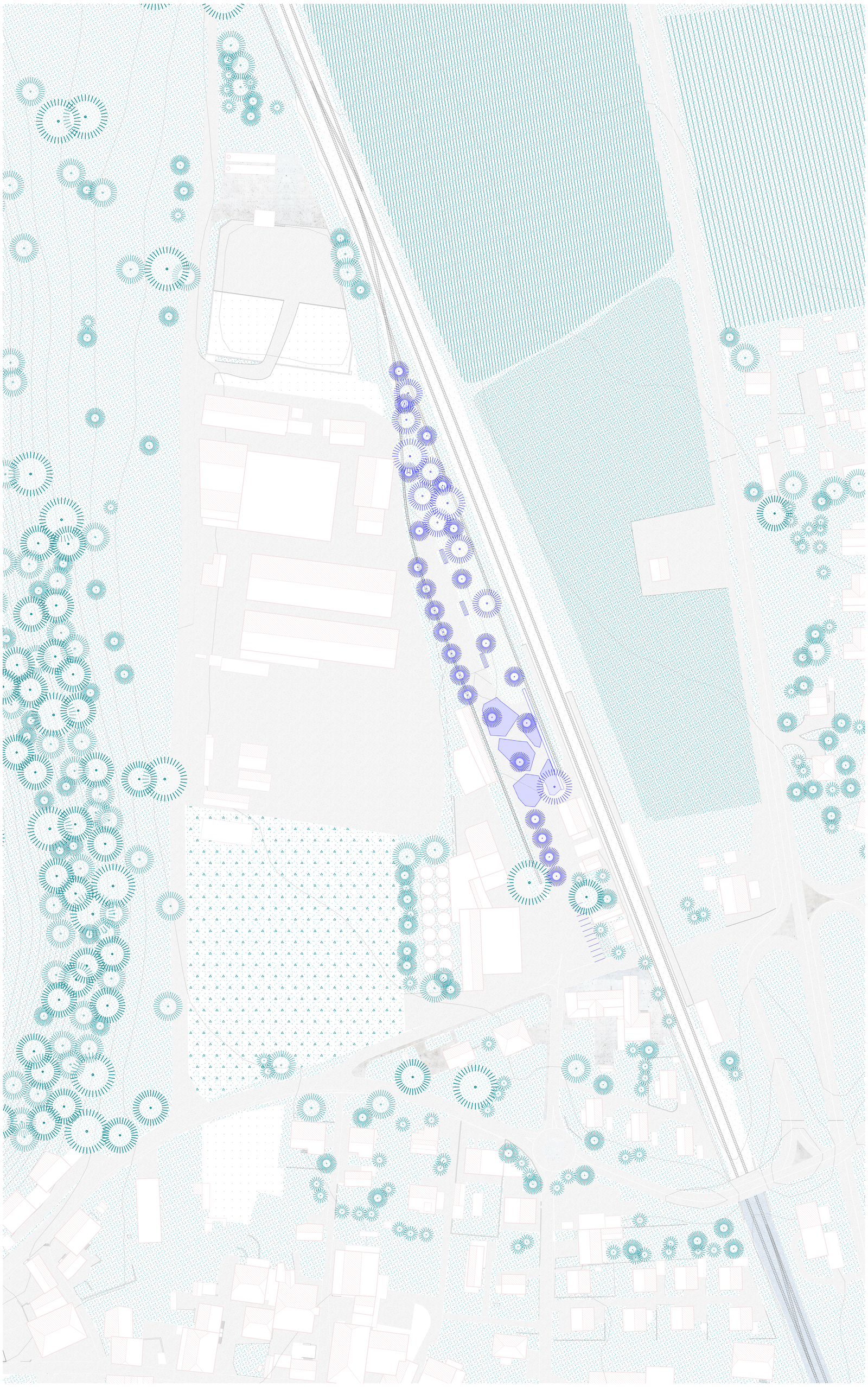


Schéma affectations

Usages
- *Privé / résidentiel*
- *Collectif / Industriel*
- *Public*

Affectations

01. Agence de voyages
02. Galerie d'art
03. Showroom / salle d'exposition
04. Atelier d'art floral
05. Cours de yoga
06. Atelier d'artiste
07. Restaurant
08. Brasserie
09. Salle de concert
10. Restaurant
11. Hôtel / restaurant
12. Salon de coiffure
13. Boulangerie
14. UAPE
15. Galerie d'art
16. Ecole de musique
17. Espace découverte du Parc Jura vaudois
18. Maison du prieur / salle de banquet
19. Centre paroissial et culturel
20. Self produits régionaux
21. Restaurant
22. Vente matériel agricole
23. Administration communale de Croy
24. Magasin électronique
25. Self produits régionaux
26. Epicerie
27. Musée
28. Restaurant de la Gare
29. Auberge
30. Station service
31. Déchetterie
32. EMS
33. Sapeur-pompiers
34. Buvette FC
35. Salle communale
36. Stand de tir
37. Camping



Plan de situation - 1 : 750

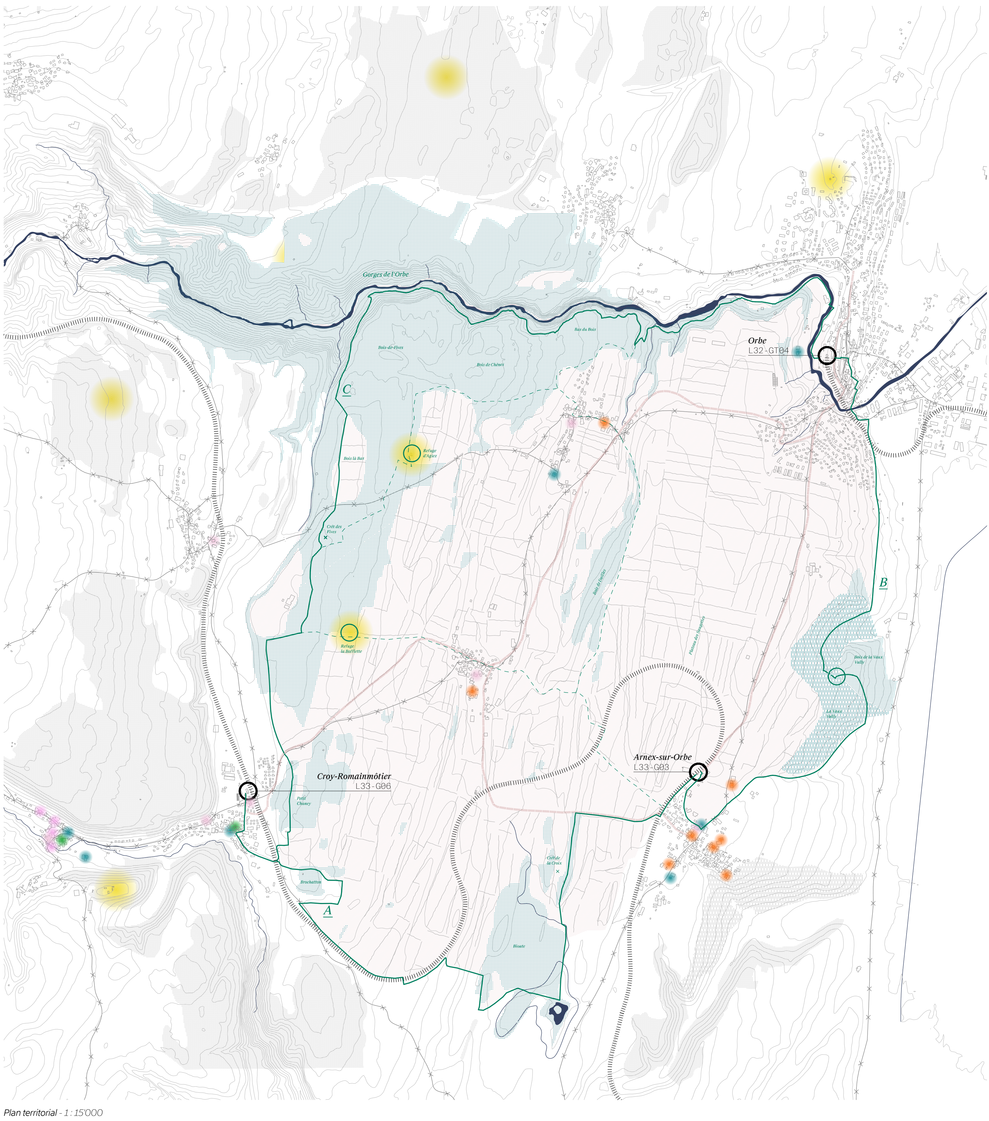
ENTRE-TEMPS

Révéler les singularités d'une infrastructure standardisée
Travail de Master 2026 | Joint Master Fribourg
étud. Benoît Boegli | prof. Christian Dupraz | Expert ext. Thierry Buache | Expert patrimoine Nicolas Meie

RELIER PAR LA LENTEUR

Le projet propose une lecture du territoire par la lenteur. En parallèle au réseau ferroviaire, la marche et le vélo construisent une autre manière de relier les lieux, fondée sur le temps du déplacement et l'attention portée au paysage. À mesure que l'on avance, le parcours révèle la diversité des ambiances, des reliefs et des horizons qui composent ce territoire. Ce réseau lent ne cherche pas seulement à connecter les gares, mais à rendre visibles les transitions qui les séparent. Les gares deviennent alors des balises, des points de repère, d'arrêt et de transition qui ponctuent le parcours et donnent une nouvelle continuité au territoire.





Plan territorial - 1 : 15'000

A PLAINE AGRICOLE - Croy-Arnex

Entre Arnex et Croy, le parcours traverse une plaine agricole très ouverte. Les champs s'étendent largement, les horizons sont dégagés et les structures sont simples, rythmées par les chemins et les limites de parcelles. On avance dans un paysage horizontal, exposé, où tout est lisible et étiré dans la distance.

Distance : 6 km
Dénivelé : 211 m
Temps (marche) : 1h27

B COTEAU VITICOLE - Arnex-Orbe

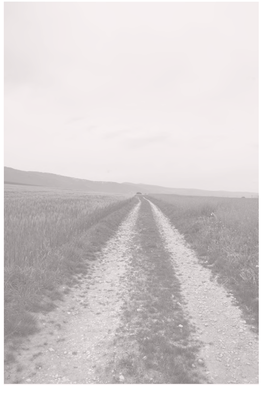
Entre Arnex et Orbe, le chemin suit le coteau et traverse les domaines viticoles. Le terrain prend une pente douce, structurée par les rangs de vignes et les chemins d'exploitation. Le paysage est travaillé, construit, et accompagne une progression en biais, entre cultures, murs et petites infrastructures agricoles.

Distance : 5,1 km
Dénivelé : 247 m
Temps (marché) : 1h16

C GORGES DE L'ORBE ET CRÊT DES FIVES - Orbe-Croy

Depuis Orbe, le parcours longe le début de la vallée de l'Orbe avant de remonter vers les reliefs du Crêt des Fives. Le paysage reste d'abord en bord de pente, entre lisières et ouvertures sur la vallée, puis s'élève progressivement vers des points plus dégagés. La progression accompagne cette transition, passant d'un paysage plus encaissé à des horizons plus ouverts à l'approche de Croy.

Distance : 8,3 km
Dénivelé : 391 m
Temps (marché) : 2h17



EVOLUTION DU TYPE

Phase 1 – 1870
Construction des bâtiments types de la ligne de Jougne

Contexte
Création de la ligne entre Daillens et Vallorbe (1870) par la Compagnie du chemin de fer de Jougne à Eclépens.

Conception
- Ingénieurs : Félix Tourneux et Louis-Charles Delarageaz
- Entrepreneur : Antoine Alazard
- Dessin probablement réalisé à Paris

Typologie
Bâtiment type de quatrième classe (modèle français) :

- 2 travées côté voies
- 2 niveaux
- Annexe latérale avec salle d'attente
- Composition simple, symétrique, rationnelle

Phase 2 – 1899-1903
Agrandissement et transformation (Jura-Simplon)

Contexte
Reprise par la Compagnie du Jura-Simplon. Peu avant la pose de la double voie (1903-1908), décision d'agrandir.

Interventions
- Surélévation des annexes
- Passage à 3 travées
- Apparentement au type de troisième classe (modèle 1874)

Conception
- Edouard Dufour (architecte du JS)

Typologie
- Adaptation à l'augmentation du trafic
- Normalisation vers un type plus représentatif
- Passage d'un bâtiment minimal à un bâtiment plus institutionnel

Phase 3 – Période contemporaine
Mutation d'usage / mise en suspens

Effacement progressif de la fonction ferroviaire
- Disparition de la salle d'attente chauffée. L'attente se fait désormais sur le quai ou sous un abri léger.
- Fermeture des guichets et fin de la vente de billets au comptoir.
- Dématérialisation du billet et perte du rôle administratif du bâtiment.
- Disparition du chef de gare et fin d'une présence quotidienne identifiable.
- L'appartement à l'étage n'est plus utilisé comme logement de fonction. Il est vacant, loué ou transformé.
- Automatisation des installations techniques. Les systèmes de contrôle et d'annonce se détachent du bâtiment.
- Réduction des espaces accessibles au public. Certaines pièces sont condamnées ou laissées inutilisées.
- Simplification des aménagements extérieurs avec du mobilier standardisé et des abris légers.
- Passage d'un lieu de séjour à un simple point de transit.
- Maintien de l'enveloppe bâtie malgré la diminution d'intensité d'usage.



MUTATIONS DE LA GARE RURALE



1850-1900

Gare infrastructure

- Construction des lignes ferroviaires
- Gare comme infrastructure technique
- Transports de marchandises puis de voyageurs

1900-1930

Gare et communauté ferroviaire

- Premières cités-jardins de cheminots
Quartier de Schoren, St-Gall (1911-1914)
Quartier de Weisenstein, Berne (1919-1925)
- Colonies ouvrières liées au rail
- La gare comme centre social local

1950-1990

Déclin des petites gares

- Automatisation
- Fermeture des guichets
- Disparition des fonctions sociales

1990-2025

Gares minimalistes CFF

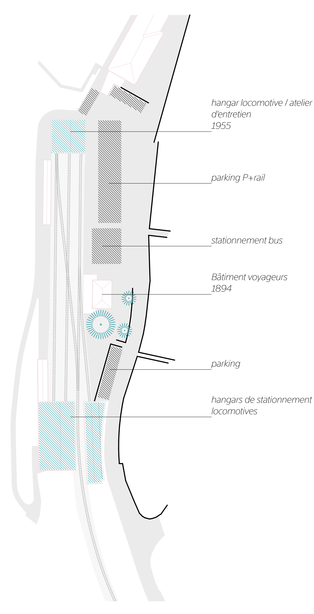
- Quais standardisés
- Marquises de quais
- Bâtiment voyageurs vide ou sous-utilisé

Aujourd'hui

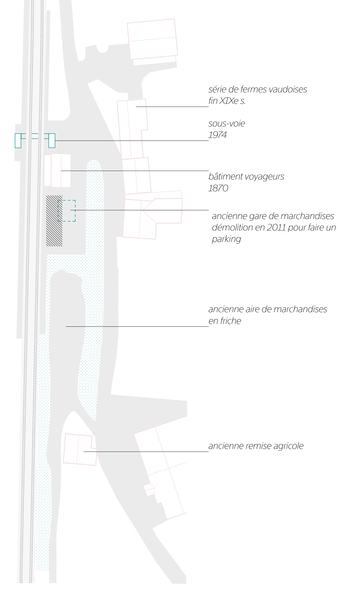
Réactivation

- Nouveaux usages locaux
- Mobilité douce
- Micro-centralités rurales

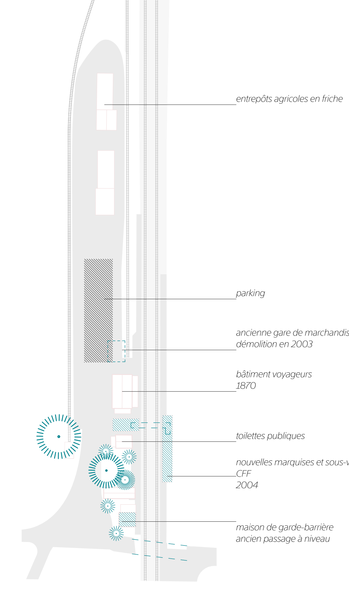
ANALYSE DES FRICHES FERROVIAIRES



Gare d'Orbe



Gare d'Arnex-sur-Orbe



Gare de Croy-Romainmôtier



Réunir.
Orbe

Réunir, ce n'est pas seulement rassembler des personnes dans un même lieu. C'est créer des occasions de rencontre entre la mobilité, les usages locaux et la vie quotidienne.

La gare devient alors plus qu'un lieu de passage. Elle accueille différents rythmes au fil de la journée. On y arrive, on s'y arrête, on s'y retrouve. Des événements, des expositions ou des pratiques collectives peuvent aussi venir activer le lieu de manière ponctuelle.

Une nouvelle centralité apparaît ainsi, non pas par la taille du projet, mais par sa capacité à créer des liens entre la gare, ses usagers et le territoire.



Produire.
Arnex

Produire ne consiste pas seulement à transformer une ressource. C'est aussi rendre visibles les liens entre un territoire, ses matières, ses savoir-faire et les personnes qui les font vivre.

La gare devient un point de rencontre entre l'infrastructure ferroviaire et le paysage productif environnant. Elle accueille des activités locales et leur donne une place accessible et partagée.

La production ne reste plus cachée ou éloignée. Elle s'inscrit dans le quotidien du lieu et devient un moyen de créer de nouveaux échanges autour des ressources du territoire.

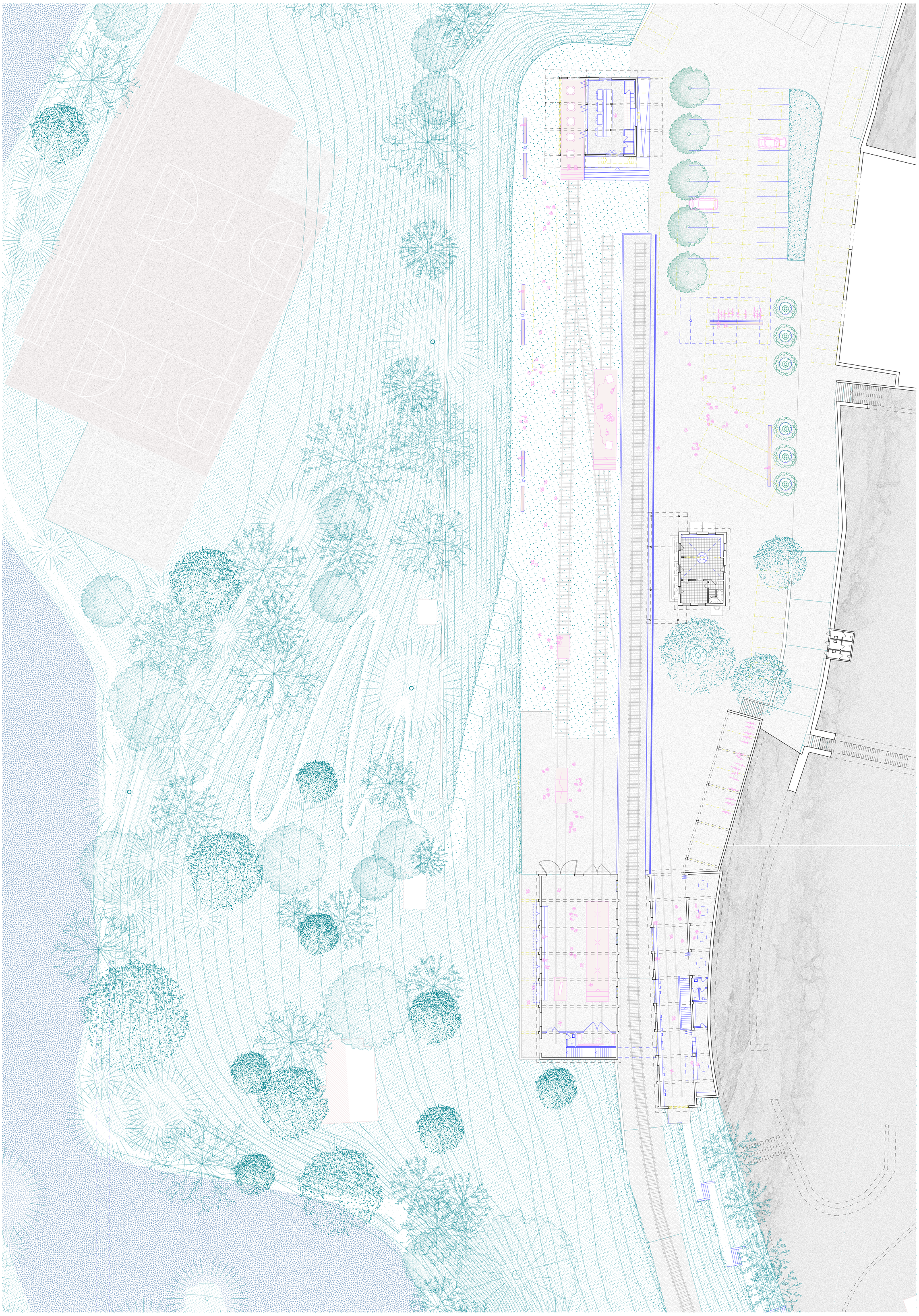


Attendre.
Croy

Attendre est souvent considéré comme un temps perdu entre un départ et une arrivée. Pourtant, ce moment fait pleinement partie de l'expérience de la gare.

Le projet cherche à accueillir plusieurs manières d'attendre, du simple arrêt au séjour plus long. Il permet de ralentir, de s'installer et de regarder ce qui nous entoure, plutôt que de seulement traverser le lieu.

L'attente devient alors une manière temporaire d'habiter la gare. Elle donne une valeur à ces moments intermédiaires et fait de l'infrastructure un espace du quotidien, autant qu'un lieu de passage.



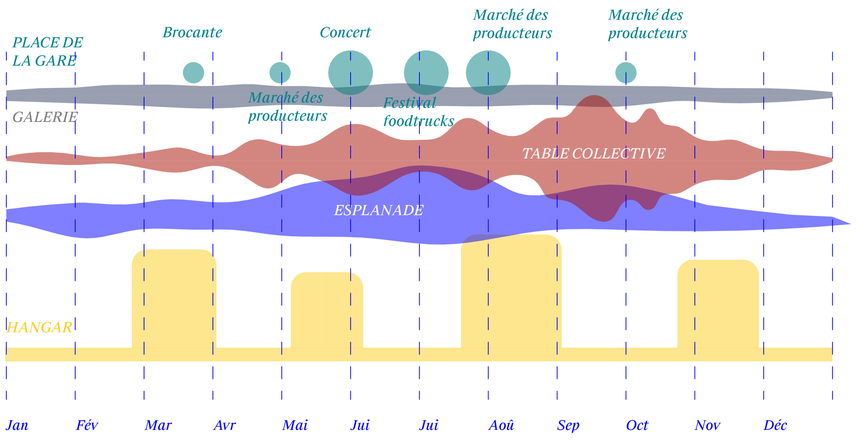
rez-de-chaussée 1:200

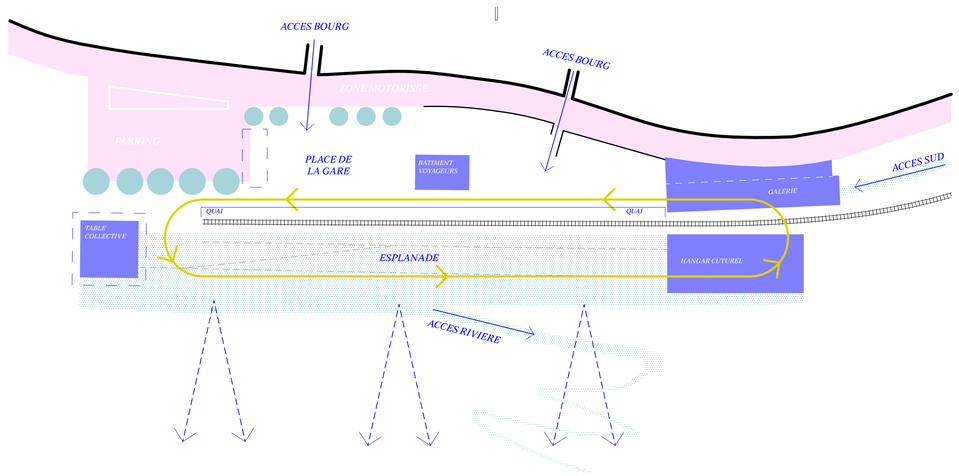
ENTRE-TEMPS

Révéler les singularités d'une infrastructure standardisée

Travail de Master 2026 | Joint Master Fribourg

étud. Benoît Boegli | prof. Christian Dupraz | Expert ext. Thierry Buache | Expert patrimoine Nicolas Meier





TEMPS DE GARE

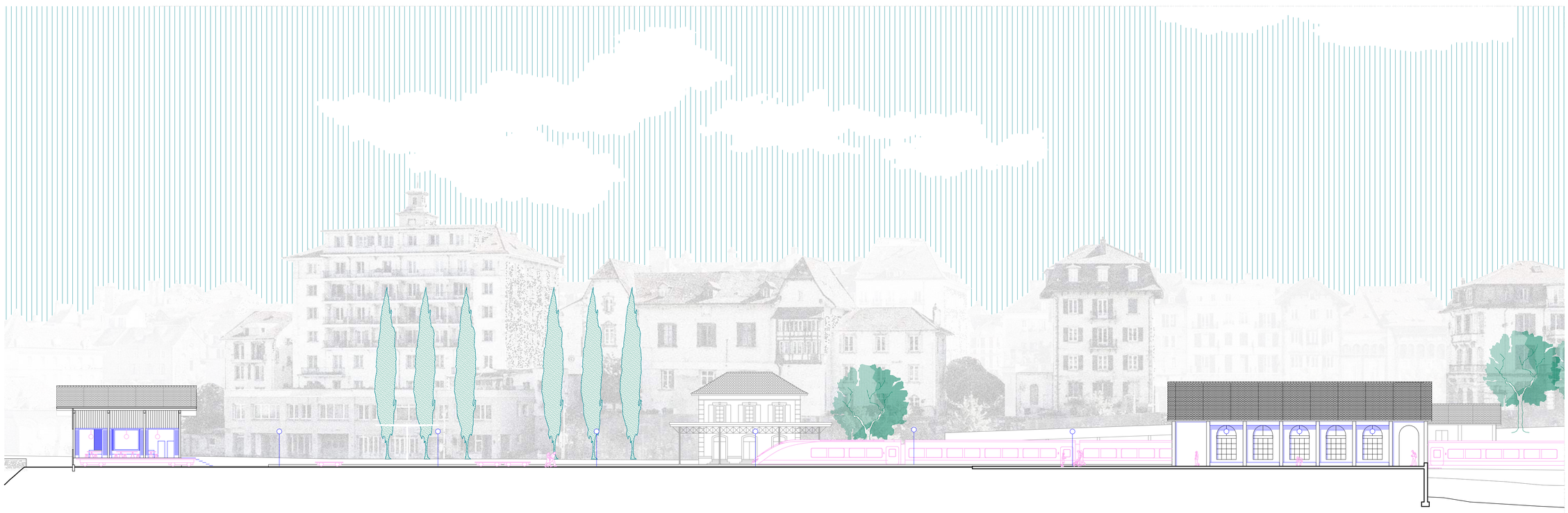
À Orbe, le projet travaille un temps culturel à l'échelle de l'année, entre usage quotidien et moments d'activation.

L'esplanade reprend l'ancienne voie marchandises et relie la brasserie collective au hangar d'exposition. Elle structure les flux à travers le site et accompagne l'ouverture vers le paysage.

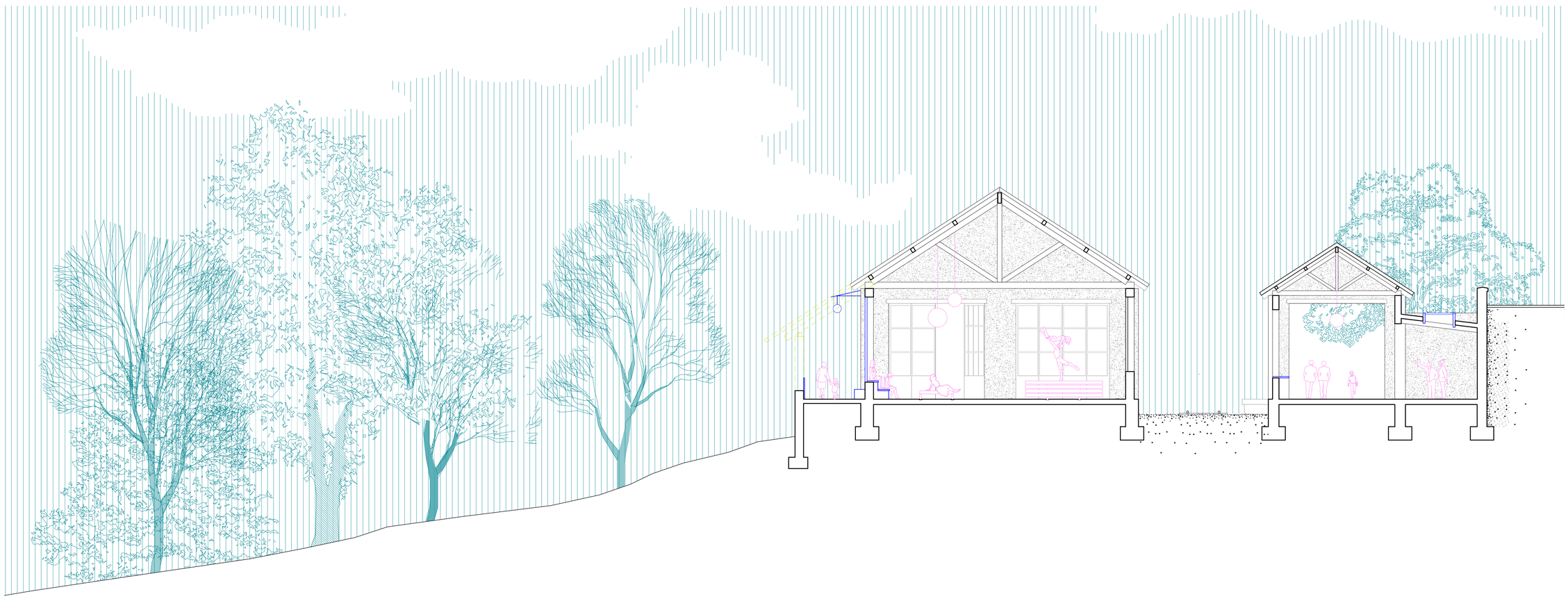
La table collective et les événements viennent ponctuellement activer cet espace.

Le hangar, ancien espace destiné aux trains, devient un support capable d'accueillir expositions, représentations et installations. Il reste la plupart du temps ouvert et libre, et s'active périodiquement en lien avec ces usages.

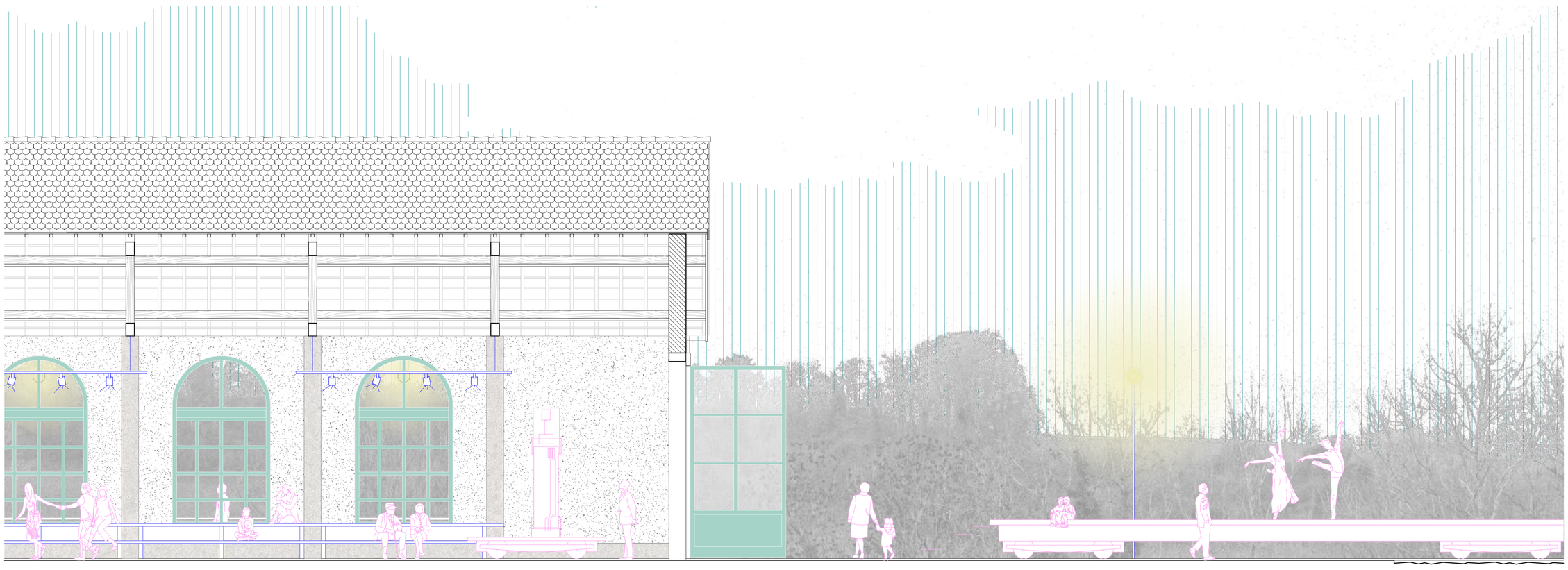
Il ne s'agit pas de définir un programme fixe, mais de mettre en place des situations capables d'évoluer dans le temps.



coupe longitudinale 1:250



coupe transversale 1:100



coupe longitudinale 1:50

ENTRE-TEMPS

Révéler les singularités d'une infrastructure standardisée
Travail de Master 2026 | Joint Master Fribourg
étud. Benoît Boegli | prof. Christian Dupraz | Expert ext. Thierry Buache | Expert patrimoine Nicolas Meier