

À TOUTE VAPEUR

147 ANS DE CHEMIN

DE FER DANS LA BROYE



**Du 13 mai au
29 octobre 2023**

Musée du Vieux-Moudon
Rue du Château 50
me, sa, di 14–18h

Recherche et rédaction

Antoine Briod, historien et commissaire d'exposition

Avec le concours de

Monique Fontannaz, historienne
Marc-André Jan
CFF SA

Composition, graphisme

Verena Fischbacher

Couverture

Affiche de l'exposition, Manon Briod
(Photo: Morat 1972 © CFF Historic)

Introduction	5
Moudon, passage obligé	
Fouette cocher !	6
1852-1871 – Une naissance bien difficile	
Par où passer ?	8
Par ici la monnaie !	11
1872-1876 – Un sacré boulot !	
Qui dirige ?	12
Qui construit ?	14
Où mettre la gare de Moudon ?	19
Une inauguration en grande pompe !	23
Les gares : lieux de vie	
Du confort pour les voyageurs	26
Que transporte-t-on ?	32
Transports sur mesure	35
De nombreux métiers pour le train	
Les employés de la ligne	37
Sur la voie (lente) de la modernisation	
Du charbon à l'électricité	39
Plus Souvent et plus vite	42
Du travail !	46
Une remise à neuf	48



À TOUTE VAPEUR...

147 ans de chemin de fer dans la Broye

Exposition temporaire du Musée du Vieux-Moudon du 13 mai au 29 octobre 2023

La vallée de la Broye aura bataillé plus de 20 ans pour voir passer un train. Il y a d'abord eu un projet Yverdon – Payerne – Morat – Berne dès 1853. Mais il n'est pas du goût de Fribourg qui s'y oppose farouchement. Avec l'appui de l'Assemblée fédérale, ce canton décide de construire une ligne Fribourg – Romont – Oron – Lausanne, au détriment de la Broye.

Dès 1864, une nouvelle bataille s'annonce : le projet Palézieux – Payerne – Lyss s'oppose à celui d'Yverdon – Payerne – Rosé. A nouveau, l'Assemblée fédérale doit intervenir : dès 1869, la question est portée devant les autorités fédérales et les concessions sont accordées en 1871 pour le premier et en 1872 pour le second. Les deux lignes seront donc construites.

Construites, oui, mais avec quel argent ? L'Etat de Vaud s'engage pour fr. 1'500'000. Les communes et les particuliers vaudois comme fribourgeois se mobilisent et promettent fr. 1'590'000. La commune de Moudon contribue au projet à hauteur de fr. 160'000, montant auquel ses habitants ajoutent fr. 40'000.

Dès l'inauguration de la ligne Palézieux – Lyss en 1876, le chemin de fer relie la Broye au reste de la Suisse. Bien qu'étant à voie unique et d'importance régionale, cette ligne facilite les échanges de marchandises et le transport des personnes.

Durant ses 147 ans d'existence, la ligne a bénéficié de nombreuses améliorations. Qu'en sera-t-il après 2023 ?

Fouette cocher !

Moudon, passage obligé

La vallée de la Broye, large en aval de Moudon, a de tout temps été propice aux échanges. A l'époque romaine, l'important itinéraire qui conduit de l'Italie au Rhin passe par le col du Grand-Saint-Bernard, Vevey, Oron, Moudon et Avenches, capitale des Helvètes.

Centre administratif et judiciaire du Pays de Vaud savoyard, Moudon voit défiler de nombreux messagers tout au long du Moyen Age. Au 16 e siècle, le roi de France établit une première liaison régulière à travers la Suisse romande, reliant Paris   Soleure, si ge de son ambassade auprès des cantons suisses. Moudon est une étape sur ce tracé passant par Lausanne et Montpreveyres.



Moudon (Minodu[nu]m) entre Vevey (Viviaco), Oron (Uiromagus) et Avenches (Aventicum Hel[v]etiorum). Carte antique, dite la Table de Peutinger (copie médiévale d'un original du III e – V e s.), détail.

En 1675, le gouvernement bernois crée un système de poste centralisé pour tout le pays. C'est la famille Fischer de Berne qui en a le monopole, mais certains secteurs secondaires sont confiés à d'autres entrepreneurs, comme Jean-Pierre Cornaz de Moudon dans la seconde moitié du 18 e siècle. A cette époque, une diligence de 5 places reliait Genève   Berne 4 fois par semaine.



Anonyme, Le Château de Vennes, avec la diligence sur la route de Berne, lithographie, 1 re moitié du 19 e siècle. (collection Musée Historique Lausanne, I.12.A.7.b.)

L'arrivée du chemin de fer modifie profondément les modes de déplacement en Suisse. Le train étant plus rapide que la route, Moudon perd progressivement son statut de relais routier. La construction de lignes éloignées du tracé habituel des diligences tient la Broye à l'écart du développement.



Voiture postale à l'arrêt devant le bureau des postes, rue du Temple 18. Reliant Moudon   Prahins, elle effectua sa dernière course en 1920. Carte postale collection Madeleine Fivaz

Par où passer ?

1852-1871 – Une naissance bien difficile

Vaud et Fribourg se chamaillent. En 1852, les cantons de Genève, Vaud, Fribourg et Berne coordonnent leurs efforts en vue de construire une ligne Genève – Morges – Yverdon – Payerne – Morat – Berne – Bâle. Mais le canton de Fribourg n'est pas satisfait de cet accord. Son chef-lieu n'est pas desservi, il demande une modification du tracé.

La Compagnie chargée de la construction, appuyée par Vaud, refuse : une déviation par Fribourg coûterait trop cher. Face à ce refus, Fribourg décide de bloquer toute concession pour la ligne Genève – Berne. Le litige est porté devant l'autorité fédérale, habilitée à accorder des concessions forcées.

Fribourg propose de construire une ligne Lausanne – Oron – Fribourg – Berne. Cette opposition de deux tracés engendre de longs débats, dont l'enjeu est l'obtention du transit ferroviaire de Genève vers la Suisse orientale. Finalement, en 1856, la ligne par Morat est écartée au profit de la ligne d'Oron, inaugurée 6 ans plus tard.

La Broye s'entête. Dès 1864, deux nouveaux projets s'opposent : Palézieux – Payerne – Lyss (ligne longitudinale) et Yverdon – Payerne – Rosé (ligne transversale). Fribourg soutient le second. Ce canton essaie d'imposer des entraves techniques pour bannir tout transfert du transit ferroviaire de la ligne d'Oron vers la ligne longitudinale.

L'Assemblée fédérale doit à nouveau intervenir et considère que la ligne longitudinale sera bénéfique pour la ligne d'Oron avec un apport de marchandises et de voyageurs. De plus, le Conseil fédéral est impressionné par l'importance du soutien financier du canton de Vaud, des communes et des particuliers, qui démontre l'importance de la ligne pour la Broye.

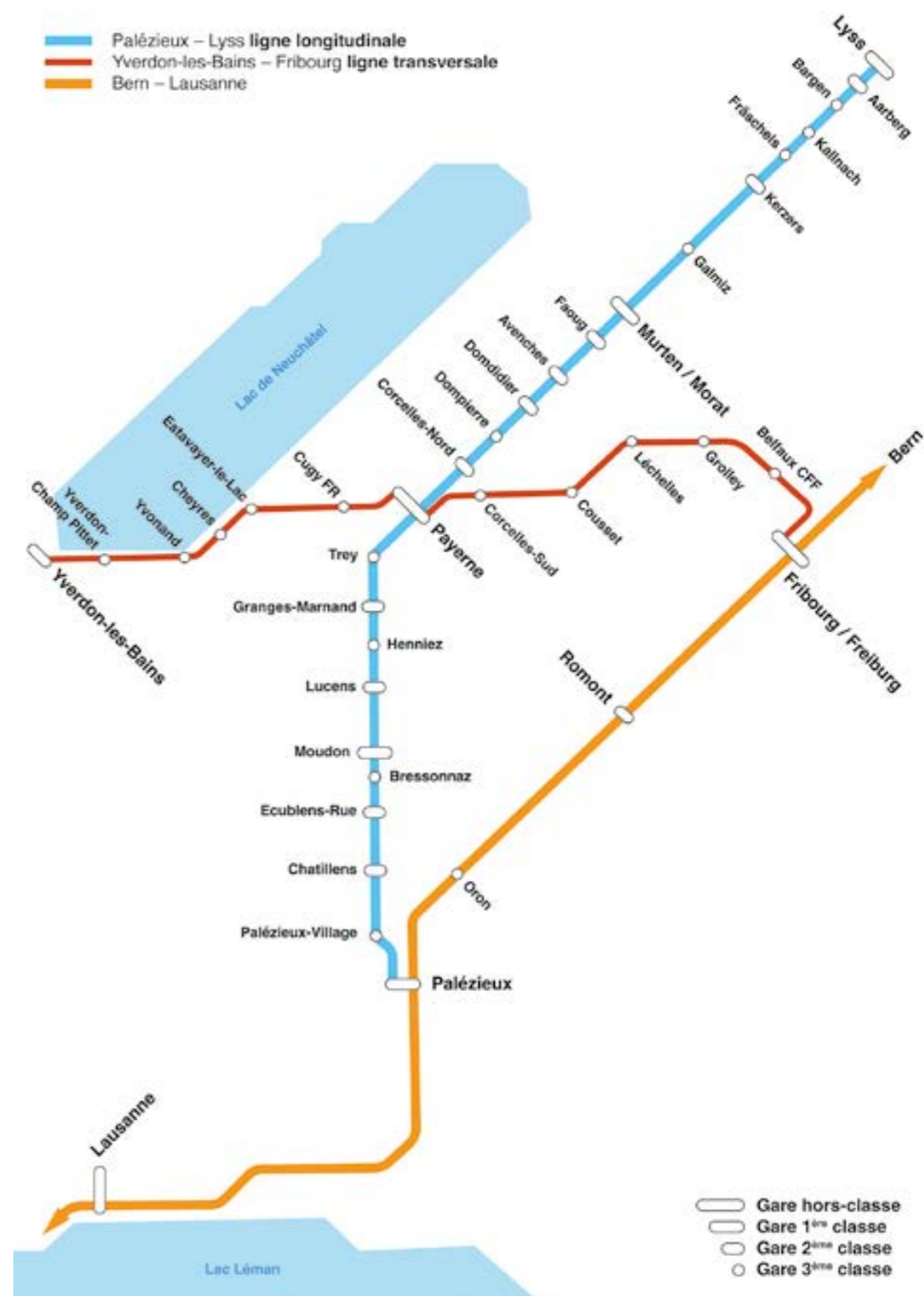
La concession pour la ligne longitudinale est accordée en 1871. Cette ligne n'excluant pas la ligne transversale, une concession est accordée pour la ligne par Estavayer en 1872. Elle sera complètement ouverte en juin 1877.

Le chantage du Jorat

Dès les premières études du tracé de la ligne longitudinale, plusieurs options sont étudiées, dont celle passant par le Jorat. En 1869, les communes du Jorat tentent d'influencer le choix du tracé. Elles se mobilisent et envoient des pétitions au Conseil d'Etat vaudois pour demander une ligne traversant leur contrée avant de se raccorder à la ligne d'Oron à Chexbres (cette gare prendra le nom de Puidoux-Chexbres en 1904).

Ces communes s'indignent du tracé par Ecublens-Rue : il ne dessert que deux petits villages, fribourgeois qui plus est. A l'opposé, le Jorat est une région peuplée et économiquement dynamique (dotée d'importantes carrières de molasse) qui s'est fortement engagée financièrement pour une ligne Chexbres – Lyss.

Si le tracé de la ligne est maintenu par Ecublens-Rue, les communes du Jorat retireront leurs promesses de subventions d'une valeur de fr. 60'469. Les pétitions sont signées par les habitants de Carrouge, Chavannes-sur-Moudon, Chexbres, Corcelles-le-Jorat, Cully, Essertes, Ferlens, Hermenches, Les Cullayes, Mézières, Montpreveyres, Peney-le-Jorat, Servion, Ropraz, Vucherens, Vuibroye et Vulliens.



Qui dirige ?

1872-1876 – Un sacré boulot !

Tous s’y mettent. La construction de lignes ferroviaires est une affaire à l’échelle européenne, que ce soit dans le domaine financier, politique ou technique. Les principaux fonds et promoteurs des premières lignes vaudoises viennent d’Angleterre et de France.

A la tête de la ligne de la Broye, l’équipe dirigée par l’ingénieur en chef Louis Delarageaz était assez cosmopolite. Elle comptait onze Vaudois, un Fribourgeois, deux Bernois, deux Zurichois, deux Argoviens, trois Polonais, deux Français, un Bavarois, un Hongrois et un Piémontais.

Une affaire de Broyards. Les banquiers et hommes politiques constituant les conseils d’administration devaient avoir de l’influence à Berne, car le choix des lignes dépendait de considérations hautement stratégiques, comme le démontre la genèse de la ligne par la Broye.

Le conseil d’administration de la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Broye peut compter sur le colonel Edouard Burnand. Présent déjà en 1871 dans le comité local du district de Moudon, il est nommé au conseil d’administration de la Compagnie constituée en 1873. En tant que vice-président, il suit l’avancement des travaux et en fait rapport aux actionnaires.



Edouard Burnand (1814-1892)

Colonel fédéral dès 1860 et père du peintre Eugène Burnand, connaît une belle carrière dans le domaine militaire. Il dirige la manufacture d’armes de Neuhausen près de Schaffhouse et s’efforce de faire la promotion de ses produits en Europe. Il rentre à Moudon en 1870, juste à temps pour organiser l’accueil des réfugiés Bourbaki et pour s’investir dans le projet de chemin de fer de la Broye.



Edmond Tissot (1823-1915)

Bourgeois de Moudon et fils du notaire Rodolphe Tissot, banquier installé à Lausanne dès 1860. Député libéral au Grand Conseil, colonel d’artillerie. Il fait partie des six membres constitutifs de la Compagnie du chemin de fer de la Broye en 1873, puis du conseil d’administration.



Pierre-Isaac Joly (1818-1901)

Fils d’aubergiste, juge de paix, puis préfet de Moudon. Député radical au Grand Conseil, puis Conseiller d’Etat (1862-1866), Conseiller national (1872-1878). Très impliqué dans la vie associative moudonnoise, il s’investit pour une amélioration de l’horaire en 1879.



Louis-Charles Delarageaz (1837-1906)

Colonel d’artillerie et fils du Conseiller d’Etat Louis-Henri Delarageaz, Louis-Charles obtient son diplôme d’ingénieur à Lausanne en 1859, puis travaille quelques années sur les chemins de fer français. Il est ensuite chargé de la réalisation des lignes de Jougne et de la Broye, puis de la correction des eaux du Jura. Député radical au Grand Conseil.

Photo E. Peytrequin, 1901 (collection privée)

Deux compagnies, une ligne. La construction de la ligne longitudinale est répartie entre deux compagnies ferroviaires : le tronçon Palézieux – Fraeschels est attribué à la Compagnie de la vallée de la Broye, sous contrôle de la Compagnie de la Suisse Occidentale ; le tronçon Fraeschels – Lyss est construit par la Compagnie du Jura bernois.

Budgets respectés ! D’une longueur de 80,05 km, la construction du tronçon Palézieux – Lyss n’est pas très onéreuse : environ fr. 100’000 par km. A l’opposé, la ligne Lausanne – Oron – Romont – Fribourg – Berne, qui endetta fortement l’Etat de Fribourg, coûta fr. 500’000 par km en raison du tracé plus accidenté.

Qui construit ?

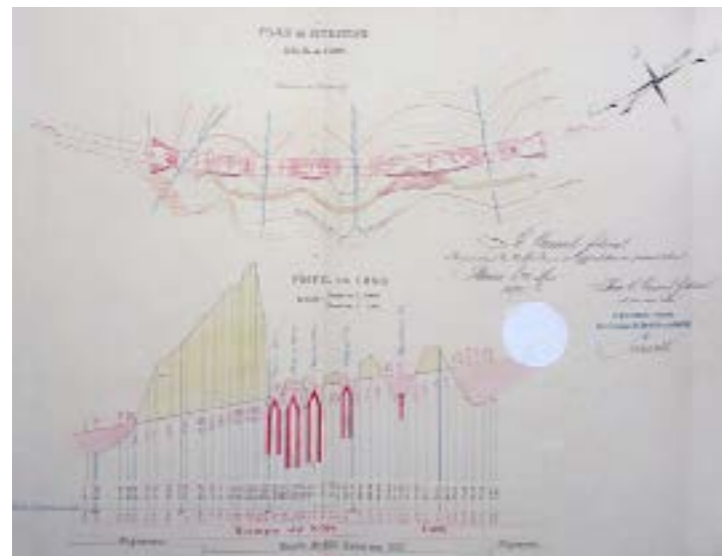
1872-1876 – Un sacré boulot !

Des ouvriers de chez nous. En juillet 1874, les travaux de construction de la ligne Fraeschels – Palézieux occupent 466 ouvriers répartis sur 28 chantiers. Cette importante main-d'oeuvre est principalement originaire de la région, mais pas uniquement. Une partie des employés de la Compagnie sont étrangers.

Le registre des étrangers de Moudon mentionne plusieurs origines : Antoine Cassulo de Rivarolo dans le Piémont, présent de décembre 1873 à août 1874 ; Nicolas Minot de St-Menges dans les Ardennes, présent de décembre 1873 à octobre 1877 ; Ladislas Kiernicki de Fryszak dans l'actuelle Pologne, présent de mars à août 1875.

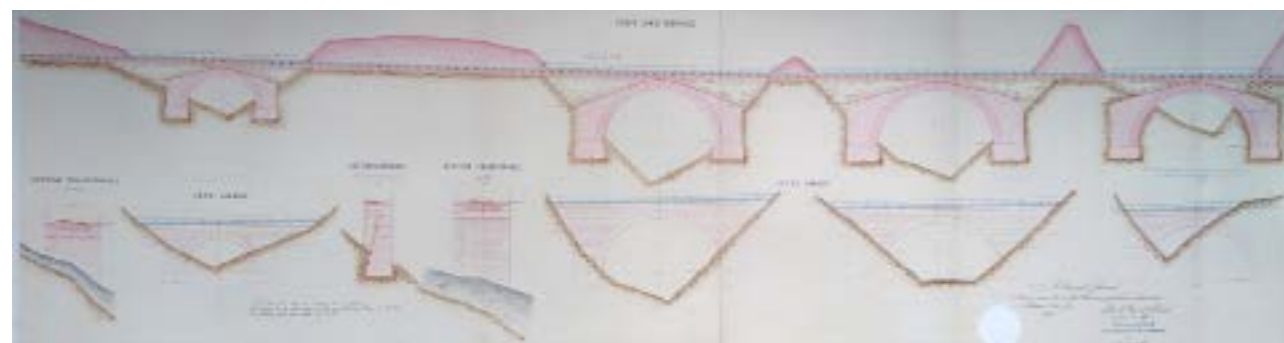
Il s'agit là des employés et ouvriers séjournant à Moudon, mais une part importante logent dans la région de Payerne. Une des principales entreprises de construction, Perrin et Cie, mandatée pour la construction du tronçon Fraeschels – Moudon, est payernoise. Dès que l'avancement des travaux le permet, les ouvriers sont acheminés de Payerne sur leurs lieux de travail en train.

Du grand art ! La traversée du défilé de Brivaux, creusé par la Broye juste en amont de Moudon, nécessite les ouvrages d'art les plus importants de la ligne. Les travaux de Villangeaux sont réalisés par l'entreprise Gauthier et Cie, mandatée pour le tronçon Moudon – Palézieux.



Projet du viaduc sur le ravin de Villangeaux: Plan de situation et profil en long (19.09.1873) ; Coupe longitudinale, sections transversales, têtes amont et section générale des murs de soutènement , 19.09.1873.

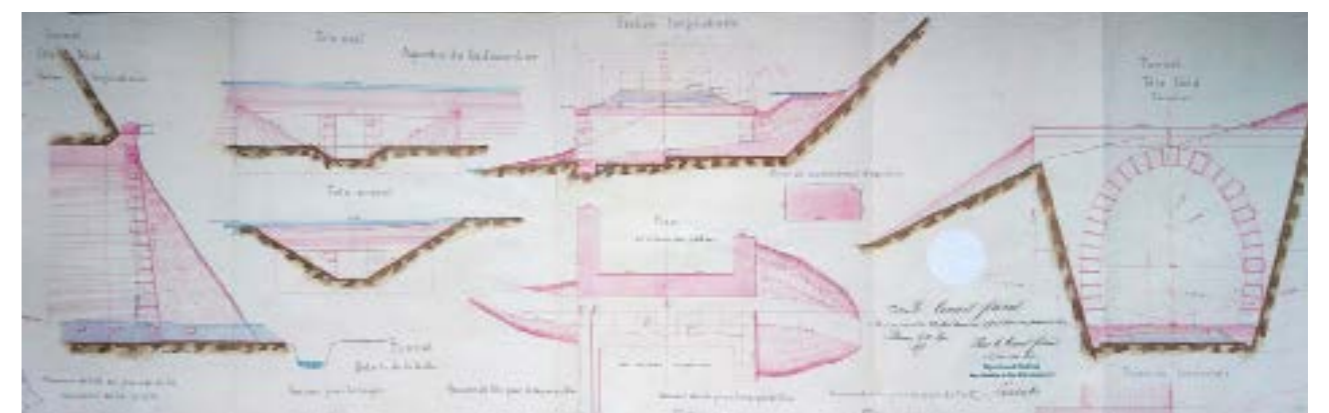
La construction du viaduc de Villangeaux est nécessaire pour franchir une série de quatre couloirs descendant sur la Broye en contrebas. Le viaduc est constitué de quatre arches entre 6 et 10 mètres, dont les bases s'appuient sur des arêtes en molasse. Ces travaux coûtent fr. 44'000. CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS03_007_19

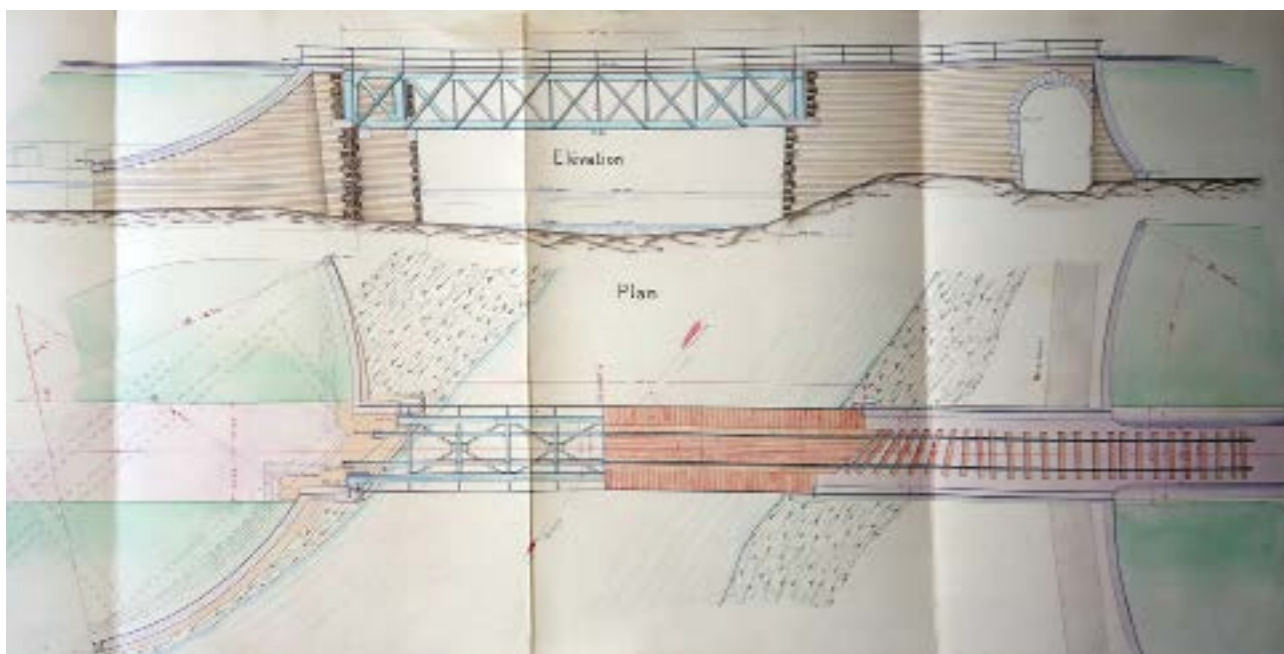


Train de travaux à la sortie du Tunnel de Villangeaux (Brivaux), 1875. Cent ans de chemin de fer dans la Broye

Projet de la tête Nord du tunnel de Villangeaux et d'un aqueduc sur le ruisseau du même nom , 18.06.1873.

Le percement du tunnel de Villangeaux est confié à l'entreprise Gauthier et Cie, mandatée pour le tronçon Moudon – Palézieux. Les travaux débutent le 1er mai 1873 et se terminent neuf mois plus tard, le 30 janvier 1874. Au final, les ouvriers ont creusé un tunnel d'une longueur de 424 mètres dans la molasse, pour un coût total d'environ fr. 239'000. Ici, il s'agit du projet de la tête nord du tunnel de Villangeaux, daté de juin 1873. Ce plan ne représente donc pas la totalité des travaux, mais uniquement l'entrée du tunnel côté Moudon. CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS03_007_18





Pont sur la Broye à Bressonnaz, 1874.

La Compagnie confie la construction des ponts sur la Broye aux entrepreneurs Ott & Cie, chargés des petits ouvrages, et Chappuis pour les grands ponts. ACV, K IX 214/7/2



Remplacement du pont, Bressonnaz, 1937. © CFF Historic



Construction de la cour de débord, Moudon. © CFF Historic



Entretien des voies, La Broye, 1944. © CFF Historic



Quelques chiffres

1. Ballastières : La Compagnie acquiert des ballastières proches de la ligne pour la construction de celle-ci. Elle a acheté les ballastières de Galmitz, Meyriez, Faoug, Lucens, Boulex, Ecublens et Palézieux pour une valeur totale de fr. 40'000.

2. Rails : La Compagnie a acheté 6'339 tonnes de rails neufs et 151 tonnes d'usagés pour la construction de la ligne de la Broye. Une tonne de rail neuf est payée environ fr. 330, tandis que pour les rails usagés le prix est de fr. 200 la tonne. Au final, environ 700 tonnes de rails neufs et 100 tonnes de rails usagés sont excédentaires.

3. Petit matériel : La construction de la voie entre Palézieux et Fraeschels nécessitera l'achat de 49'720 éclisses (pièce d'acier reliant deux rails), 97'120 boulons, 388'290 crampons et 51'220 selles (tous deux permettant de fixer le rail aux traverses).

4. Installations hydrauliques : Les gares de Payerne, Morat, Moudon et Palézieux sont équipées de réservoirs et de grues hydrauliques pour l'alimentation des machines à vapeur.

Extraits de « Ligne Fraeschel-Palézieux : Estimation résumée des dépenses de construction, 1876 », CFF Historic

Où mettre la gare de Moudon ?

1872-1876 – Un sacré boulot !

Un emplacement qui fait débat. La Compagnie envisage d'établir la totalité de la ligne sur la rive droite de la Broye, le long de la route menant à Curtilles. Mais la construction d'une gare sur la rive droite, au lieu-dit au Grand-Clos (actuel emplacement de l'usine Model SA), imposerait des courbes de trop faible rayon, ce qui est problématique pour la circulation des trains.

En juillet 1871, à la demande de Moudon, les ingénieurs de la Compagnie étudient d'autres possibilités, dont un tracé de la ligne sur la rive gauche (comme aujourd'hui). Mais le rapprochement de la gare de la ville imposerait soit une modification de l'entrée de Moudon, soit de couper une place d'armes recherchée (plans n°1 et 2).



Croquis n°1 sur l'emplacement de la gare de Moudon, 24.11.1871.

Ce croquis de 1871 représente divers projets à l'étude. La Compagnie prévoit une gare au Grand-Clos, à l'emplacement de l'actuelle usine Model SA, et un tracé sur la rive droite de la Broye (n°1, en jaune et bleu). Ces variantes impliquent de fortes courbes de part et d'autre de la gare.

Deux autres variantes (n°2) proposent une ligne traversant la Broye, puis passant devant l'église Saint-Etienne et continuant sur la rive gauche. La gare serait alors construite soit au Grand-Clos, avant la traversée de la Broye (n°2, en vert), soit à l'entrée de la ville, face aux casernes et à Saint-Etienne (n°2, en rouge). Mais cette option ne laisserait pas suffisamment de place pour les manoeuvres des trains. ACM, ATA 1

Les relations entre les Moudonnois et les ouvriers de la ligne ne sont pas toujours faciles.

Echo de la Broie, 15.08.1873

« Chemin de fer de la Broie. Les personnes que cela peut intéresser sont avisées de se mettre sur leurs gardes avant d'accorder quelque crédit aux employés en sous-ordre des divers chantiers, sans une garantie spéciale des entrepreneurs en chef. Divers fournisseurs des districts de Moudon et d'Oron ont déjà été victimes de leur trop grande confiance et de la mauvaise foi d'un cambusier [cantinier et aubergiste] du chantier de Brivaux, auquel ils avaient accordé un certain crédit d'après des renseignements trompeurs d'un employé et sous la garantie morale du dit, qui avait bien eu soin, il est vrai, de ne s'engager que verbalement et de manière à ce que ses assurances ne donnassent aucune prise contre lui. Comme les loups ne se mangent pas entre eux, l'employé en question s'est tiré d'affaire sans laisser ni poil ni plume entre les pattes du compagnon qui a délogé laissant un déficit assez considérable. Les victimes, espérant que leur expérience sera mise au profit, invitent le public à refuser tout crédit et à ne pas se fier à aucune promesse quelconque, ayant apprécié la valeur de l'un et de l'autre au chantier de Brivaux. »

Il nous semble du reste que dans son intérêt comme dans celui du public l'administration ne devrait pas tolérer dans ses chantiers l'établissement comme logeurs ou cambusiers d'individus n'offrant aucune garantie de moralité et de solvabilité. »

Fort heureusement, la situation s'améliore avec la perspective d'une ouverture imminente de la ligne.

Echo de la Broie, 29.01.1876

« Chronique locale. Depuis jeudi dernier les abords de la nouvelle gare et la partie de la voie ferrée qui s'étend jusqu'à la poudrière ont été pendant toute la journée envahis par une foule curieuse. D'heure en heure le sifflet des locomotives répercuté par les échos des collines du voisinage annonçait l'arrivée ou le départ d'un train, non pas encore de voyageurs ou de marchandises, mais de rails ou de ballast. A l'arrivée de chaque nouveau train, c'était vraiment un spectacle curieux que de voir cette escouade d'une soixantaine de terrassiers monter, pêle en main, à l'assaut des wagons, et véritable fourmilière humaine, en nettoyer le contenu dans l'espace de deux ou trois minutes, tandis qu'à quelques mètres en avant, les poseurs, à grands coups de marteau assujettissaient les rails. »

Ce travail, dirigé de main de maître, s'exécute, malgré une bise assez piquante, avec un ordre et une précision remarquables. Les ouvriers sont pleins d'entrain, et, la journée finie, ils remontent sur leurs wagons vides et accompagnent de leurs chants le sifflet de la locomotive qui les reconduit à leur gîte à Payerne et sur la ligne. [...]

Ce soir à 5 heures, les habitants de Moudon souhaiteront la bienvenue aux ouvriers et salueront les deux locomotives qui pour la première fois arrivent à la gare de Moudon. Les ouvriers occupés au chantier de Moudon recevront de bonnes paroles et un verre d'excellent vin, dû à la générosité de quelques citoyens. »



Croquis n°3 sur l'emplacement de la gare de Moudon, 24.11.1871.

Ce croquis de 1871 illustre deux variantes : le projet de la Compagnie (n°1, en bleu) avec gare au Grand-Clos et ligne sur la rive droite ; et un projet proche de celui qui sera finalement adopté (n°2, en rouge) avec une ligne traversant la Broye, puis la place d'armes et continuant sur la rive gauche, mais avec une gare au Grand-Clos. Ces deux projets sont rejetés par le Conseil communal de Moudon. ACM, ATA 1

Trois conditions. En décembre 1871, le Conseil communal rejette l'emplacement au Grand-Clos et vote trois points déterminant le futur de la station : 1° son emplacement doit être aussi rapproché que possible de la ville ; 2° le tracé, passant sur la rive gauche à l'extrémité supérieure de la place d'armes, est le meilleur tracé ; 3° ce tracé est celui qui occasionnera le moins de frais.

Considérant ces conditions et la préférence donnée pour une gare sur la rive gauche, la Compagnie propose, en avril 1872, de dévier la route Moudon – Curtilles pour placer la gare au plus proche de l'entrée de la ville (plans n°3 et 4).



Gare de Moudon, 17.05.1872.

Ce croquis de 1872 correspond presque à la situation actuelle de la gare : une ligne traversant la Broye et la partie supérieure de la place d'armes ; une gare nécessitant une déviation de la route Moudon – Curtilles.

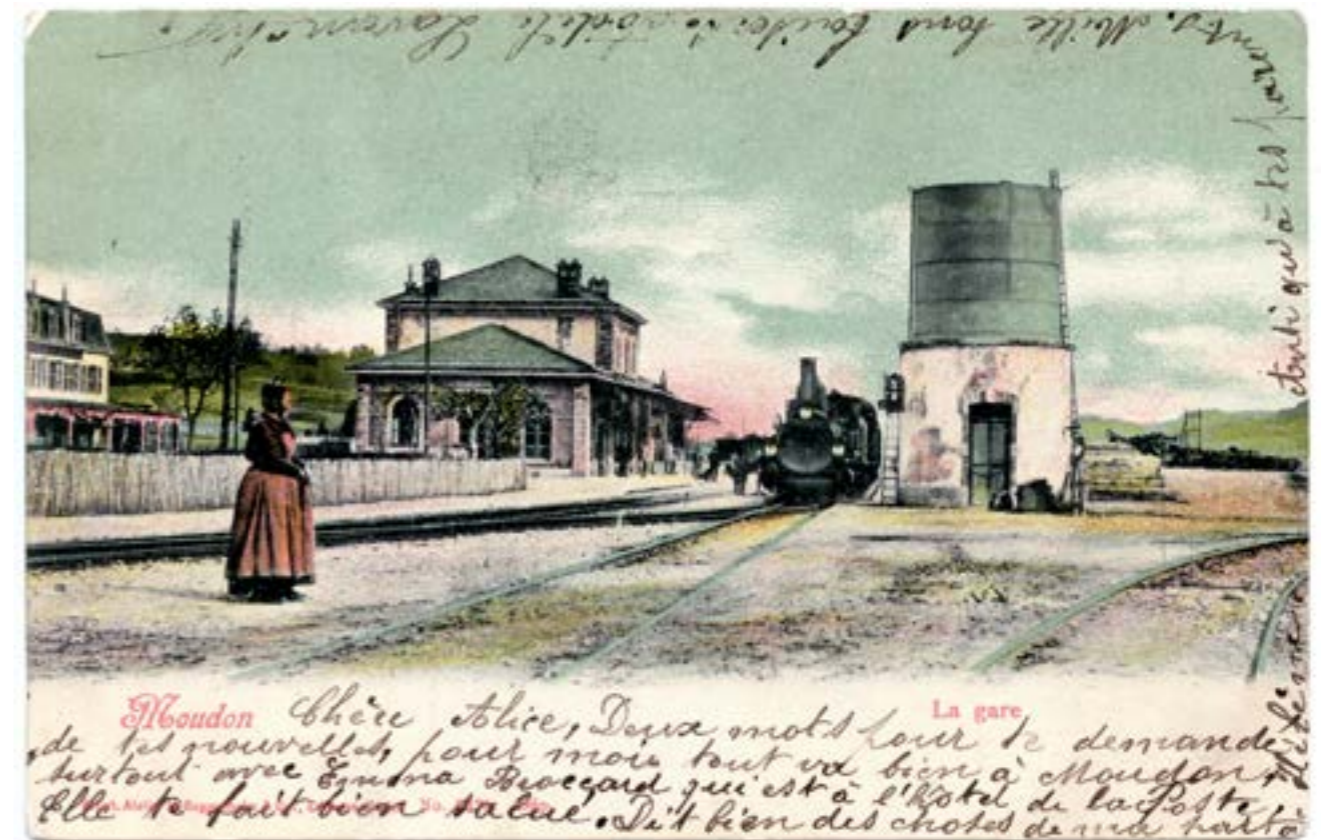
CFF Historic, VGB_GEM_CFFLS03_005_04



Station de Moudon, Dispositions générales, 07.1875.

Plan détaillé de situation de la gare de Moudon, établi en juillet 1875, validé par l'ingénieur Louis-Charles Delarageaz et le président de la Compagnie de la Broye M. de Crousaz. Ce plan prévoit encore une légère déviation de la route Moudon – Curtilles, qui ne sera finalement pas entreprise. ACV, K IX 214/5

L'installation de la gare entre la Broye et la route Moudon – Curtilles n'est pas envisageable, car cela impliquerait que la route traverse les quais. Finalement, Moudon et la Compagnie s'accordent sur l'emplacement de la station et retiennent le positionnement actuel, sans modification de la route Moudon – Curtilles.



Moudon. Carte postale collection Madeleine Fivaz

Une inauguration en grande pompe !

24 août 1876

Moudon en fête ! Le voyage inaugural a lieu le 24 août 1876, avec les invités officiels et la direction de la Compagnie de la Broye. Le convoi part de Palézieux pour rejoindre Morat et s'arrête à Châtillens avant d'arriver à Moudon à 8h15. La ville et la gare sont pavoisées et fleuries. Toute la population est là pour voir arriver la locomotive.

Les convives sont accueillis par sept demoiselles en robe blanche avec écharpe aux couleurs de la ville, qui apportent vin et salées. Mais à 9h, la voiture inaugurale repart et fait halte à Lucens, Granges-Marnand, Trey, Payerne, Domdidier, Avenches et Morat. A chaque halte, les voyageurs sont accueillis par un verre de vin, en fanfare ou par des fleurs.

Pressés par le temps et devant retourner à Payerne pour un banquet, ils sont privés de la verrée de Corcelles. Sous la cantine, les discours s'enchaînent pour remercier tour à tour la patience de la population, les efforts des communes et le travail de la Compagnie. Enfin, la vallée de la Broye n'est plus tenue à l'écart du développement.



Moudon. Carte postale collection Madeleine Fivaz



Moudon, 1946. © CFF Historic



Caricature de 1876 Le dessin humoristique publié par l'Echo de la Broie à l'occasion de l'inauguration de la ligne met au premier plan les deux Moudonnois ayant le plus contribué à cette réalisation : le colonel fédéral Edouard Burnand, à gauche, saluant Pierre-Isaac Joly, ancien Conseiller d'Etat, puis Conseiller national de 1872 à 1878. A gauche du colonel Burnand se trouve Hugues Mazelet, l'ingénieur mandaté par l'Etat pour la supervision des travaux. Derrière le Conseiller Joly, M. Dubout, conservateur des droits réels (registre foncier), le chef de gare Félix et le rédacteur de l'Echo de la Broie M. Jaquerod.



En gare de Moudon, 1876. Cent ans de chemin de fer dans la Broye



Personnel de la gare, Payerne, 1886. © CFF Historic

Un violent orage. La Broye emporte une partie du chemin de fer seulement deux mois après l'inauguration, interrompant le trafic. Les habitants de la Broye doivent s'accommoder des caprices de la rivière pendant plusieurs décennies : des crues exceptionnelles ont lieu en 1876, 1888, 1895, 1944 et perturbent fortement le trafic ferroviaire jusqu'aux derniers travaux d'endiguement.



Bressonnaz, 09.12.1944. © CFF Historic

Les voies ferrées emportées!

Echo de la Broie du 10.10.1876

« Les voies ferrées emportées. - En plusieurs endroits chassée avec toute l'impétuosité d'un torrent, l'eau balayait les voies ferrées, emportant aisément le ballast et déchaussant les traverses qui restaient suspendues aux rails dans le vide de l'eau et sans aucun support solide.

Dans de telles conditions, la circulation des convois devenait impossible et, dès mercredi matin, les rares trains qui s'étaient aventurés hors de leurs gares de départ, étaient obligés de battre en retraite.

La ligne de la Broye est coupée en plusieurs endroits : à Domdidier, Dompierre, Granges, Faoug, etc. Celle de Payerne-Yverdon est interrompue à Cugy.

Nous sommes ainsi isolés du reste du monde, comme Robinson dans son île. Un service postal a été installé entre Avenches et Morat mais non entre Payerne et Avenches, ce qui fait que nous continuerons à rester privés des nouvelles du canton. Nous ne comprenons pas que l'administration des postes ne se soit pas hâtée de parer aux très sérieux inconvénients qui résultent pour tous de ces retards dans les correspondances. »

Du confort pour les voyageurs

Les gares : lieux de vie

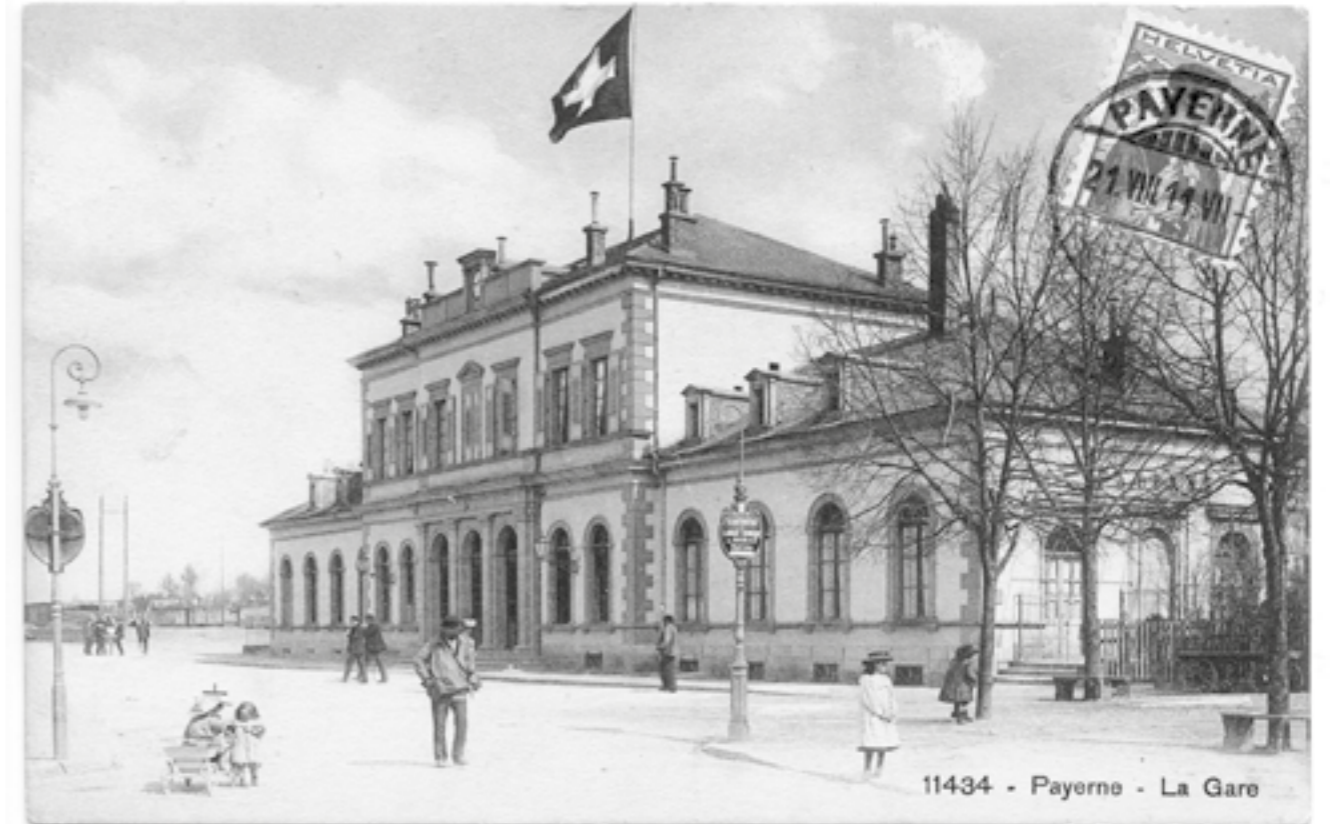
Toutes sur le même modèle. La Compagnie de la vallée de la Broye mandate l'architecte Jules Lindenmeyer pour dessiner les bâtiments des gares de Palézieux-Village à Fraeschels, dont les bâtiments de voyageurs et les halles à marchandises. Les marquises (avant-toit protégeant les voyageurs) sont ajoutées plus tard, après 1900.

Les stations sont de différentes catégories, ou classes, selon l'importance de la gare pour la localité et ses environs : Moudon est une gare de première classe, tandis que Bressonnaz n'est qu'une halte. Les classes définissent le confort et les services qui y sont disponibles.

Quels avantages ? La gare de Payerne, à la croisée des lignes longitudinale et transversale, est hors classe. En plus des services offerts à Moudon, elle possède un buffet dans une de ses ailes, deux logements à l'étage, un corps de garde et un dortoir pour les équipes. La gare de Payerne est la station de dépôt pour les locomotives et les voitures.

Dans les plus petites stations, l'activité est limitée aux services offerts aux voyageurs : vente de billets et service de bagages. Les employés des stations plus importantes se chargent en plus de la circulation des trains et du service de marchandises.

Ces bâtiments constituent encore un bel ensemble de style néo-classique relativement peu modifié par rapport à d'autres lignes plus importantes. La décoration des gares est souvent l'oeuvre d'employés dévoués qui ont à coeur de fleurir et orner leur gare.



Station hors classe, Payerne. Carte postale collection Michel Vauthey



Station de 1^{re} classe, Morat, 1933. © CFF Historic

Gares: tronçon Palézieux – Fraeschels.

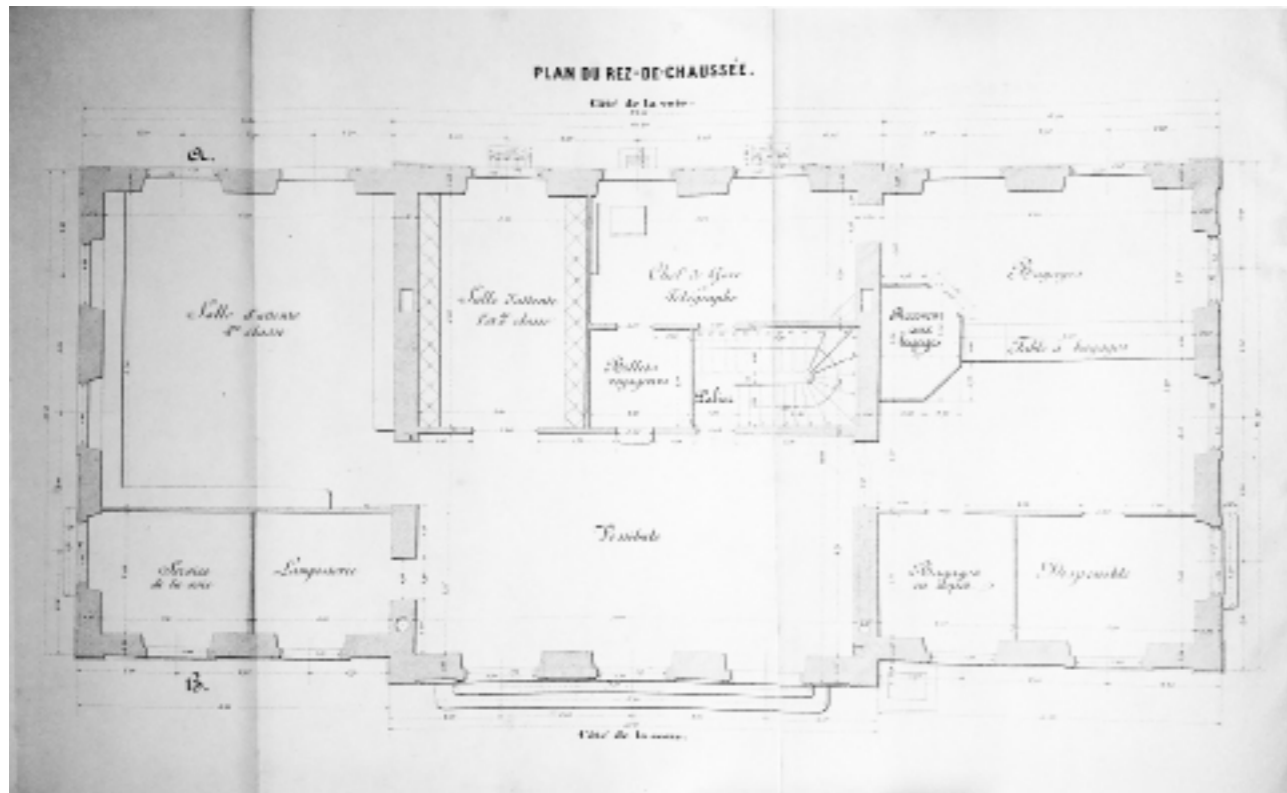
Payerne station hors classe.

Moudon et Morat sont les deux seules gares de 1^{re} classe sur le tronçon. Elles se caractérisent par un bâtiment de voyageurs avec un vestibule, deux salles d'attente, une salle à bagages, un bureau et une consigne au rez-de-chaussée et un logement à l'étage. Il y a aussi une halle et des quais à marchandises. La gare possède une alimentation en eau pour les locomotives à vapeur.

Neuf stations de 2^e classe sont construites : Châtillens, Ecublens-Rue, Lucens, Granges-Marnand, Corcelles, Domdidier, Avenches, Faoug et Kerzers. Elles possèdent une halle et des quais à marchandises, un bâtiment de voyageurs avec un vestibule, une salle d'attente unique, un bureau, ainsi qu'un logement à l'étage.

Sept stations sont de 3^e classe : Palézieux-Village, Bressonnaz, Henniez, Trey, Dompierre, Galmitz et Fraeschels. Ces haltes ne possèdent qu'un bâtiment de voyageurs avec une salle d'attente et un bureau. Comme toutes les autres gares, il y a un logement à l'étage.

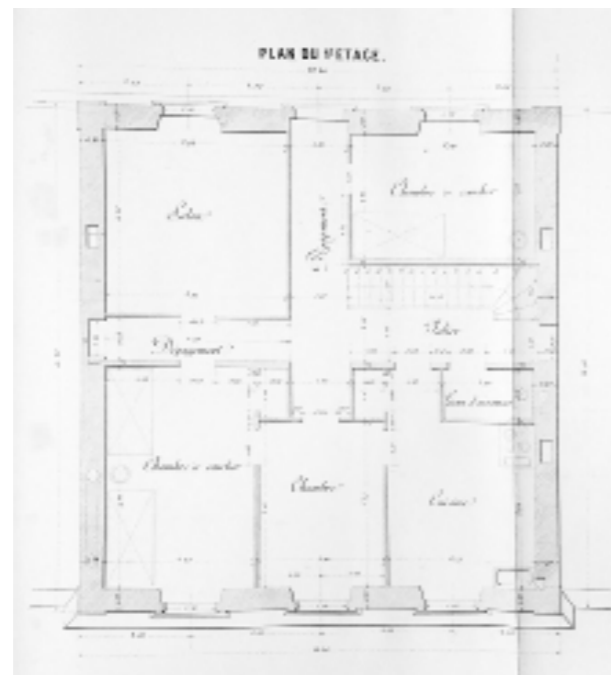
21 maisons de garde sont établies pour les passages à niveau principaux, établies pour accueillir les gardiens et gardiennes des passages.



Stations de 1^{ère} classe, bâtiment de voyageurs, rez-de-chaussée, 09.1873. ACV, K IX 214/5



Station de 2^e classe, Lucens. Carte postale collection Hubert Sonnard



Stations de 1^{ère} classe, bâtiment de voyageurs, appartement de service, 1^{er} étage, 09.1873. ACV, K IX 214/5



Place de la gare, avec le passage à niveau et sa maison de garde. Lucens. Carte postale collection Hubert Sonnard

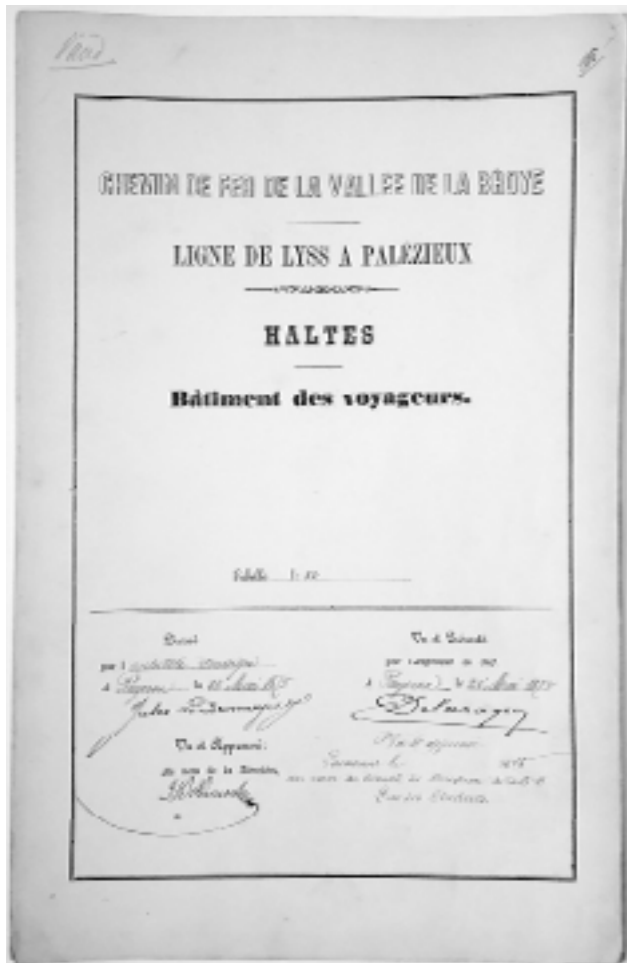


Station de 3^e classe, Palézieux-Village, 1946. © CFF Historic

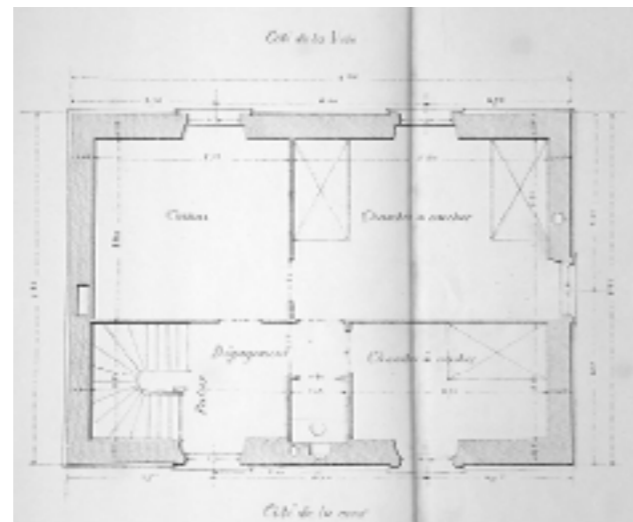
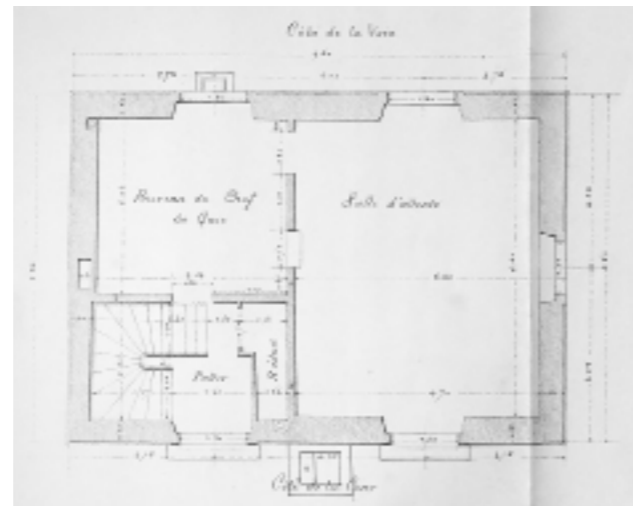


Gares de Moudon, Bressonnaz, Lucens et Corcelles-Nord, début 20^e siècle. © CFF Historic

Gares de Moudon, Bressonnaz, Lucens et Corcelles-Nord, 2023. Photos Marc-André Jan



Haltes (gares 3^e classe), bâtiment des voyageurs (rez-de-chaussée et appartement de service 1^{er} étage, 05.1875. ACV, K IX 214/5



Que transporte-t-on ?

Les gares : lieux de vie

Une poste mobile. Progressivement, avec l'apparition du rail, les diligences disparaissent. Les trains reprennent le transport des voyageurs, ainsi que celui des colis et des lettres qui étaient transportés en même temps. Rapidement des wagons spéciaux, dédiés uniquement aux services postaux, sont construits et mis en circulation : 24 wagons en 1866 ; 691 wagons en 1990.

Le véhicule du service postal ambulant est attelé aux trains. L'employé des postes profite des temps de trajet pour trier les lettres reçues lors des arrêts en gare. Ce fonctionnement est supprimé en août 2004 en Suisse.

Par la suite, les horaires cadencés des CFF ne permettent plus le transport des envois postaux en même temps que les trains de voyageurs, la durée des arrêts n'étant plus suffisante dans les gares. Les trains sont désormais principalement utilisés pour le transport longue distance des envois postaux, le reste s'effectuant par la route.



Char sur wagon de marchandise, 1945. © CFF Historic



Wagon postal, 1943. © CFF Historic



Wagon postal, env. 1937. © CFF Historic

Aarberg et les betteraves. La betterave sucrière est introduite en Suisse dans les années 1880, soit peu de temps après la construction de la ligne. En 1898, une sucrerie s'implante à Aarberg sur la ligne longitudinale et restera pendant de nombreuses décennies la seule du pays, jusqu'à la construction de la sucrerie de Frauenfeld en 1963.

Les agriculteurs de la Broye et du Seeland, importants producteurs de betteraves, profitent du train pour charger et acheminer le produit de leurs récoltes jusqu'à Aarberg. Les chargements aujourd'hui mécanisés se réalisaient à la force des bras.



Chargement de betteraves, 1938. © CFF Historic



Aarberg, 1946. © CFF Historic

Une brève histoire du sucre

La Broye du 05.11.2020

« On la croit ancestrale, mais la betterave sucrière est l'une des plus récentes des grandes cultures broyardes. [...] Les principales variétés de betteraves ont été décrites dès le Moyen Age. L'origine de l'utilisation alimentaire de ces racines semble se situer dans la grande plaine qui allait de l'Allemagne à la Russie.

On se sucre grâce à Napoléon. En 1747, l'Allemand A. Sigismund Marggraf avait réussi à extraire le sucre de la betterave. Son procédé fut amélioré par un chimiste berlinois. Mais la première extraction industrielle du sucre fut l'oeuvre, en 1811, d'un Français, le chimiste Jean-Baptiste Quéruel. Et c'est Napoléon Ier qui avait encouragé les recherches dans ce domaine, le blocus de l'Empire français exercé par la marine britannique ayant coupé l'Europe des ressources en sucre de canne des Antilles.

Une sucrerie est projetée près d'Avenches, puis à Payerne. [Mais ces projets, des années 1880 et 1890, n'aboutirent pas.] En 1891, le major Fama fonda la fabrique de sucre l'Helvétia à Monthey, en Valais. [...] Le paysan broyarde hésitait à se mettre à une culture nouvelle et le représentant payernois de la fabrique, François Bossy, avait bien de la peine à conclure des contrats. L'entreprise de Monthey fut achetée 260'000 francs par le consortium qui créa un peu plus tard la Sucrierie d'Aarberg. [...]

Dès lors la betterave sucrière s'étendit et les conséquences des guerres mondiales obligèrent la Sucrierie d'Aarberg à s'agrandir. On comprit la nécessité de la culture de la betterave comme assolement dans la production des céréales. Une seconde sucrerie, celle de Frauenfeld, sera alors construite. En 1944, les planteurs étaient groupés en une grande association Broye-Seeland qui comptait plus de 6'000 membres. Ils contribuèrent tous au perfectionnement de cette culture.

[...] Désormais, en Suisse, 4'500 agriculteurs cultivent près de 18'000 hectares de betteraves sucrières. Les zones de culture s'étendent du lac Léman au Jura et à la vallée du Rhône, en passant par le Plateau et la Suisse centrale. Le bio ne représente que le 1% de la production. Et pour rassasier l'appétit des Suisses en sucre, un tiers de celui-ci est importé. »

Transports sur mesure

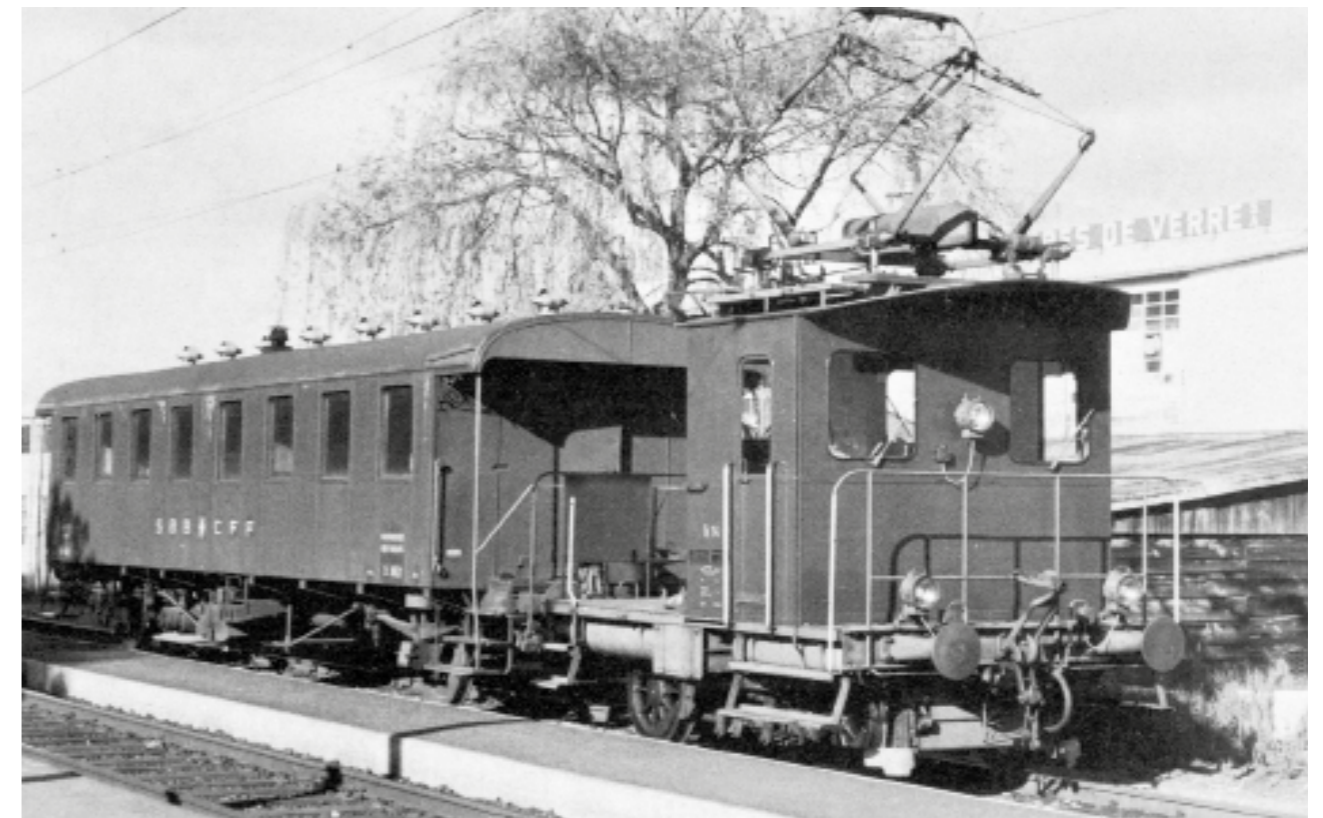
Les gares : lieux de vie

Des trains spéciaux pour les ouvrières. Deux importantes industries sont installées à Lucens : les fabriques de pierres fines d'horlogerie dès 1862 et l'usine de fibre de verre dès 1939, aujourd'hui Saint-Gobain Isover.

Ces entreprises développent un service local de transport pour acheminer la main-d'oeuvre, essentiellement féminine, de Moudon à Lucens. Les horaires de la ligne ne correspondant pas à ceux des usines, un transport est organisé le matin et le soir.

Un wagon de voyageurs est tracté par un tracteur de manoeuvre (petite locomotive servant aux manoeuvres des wagons dans les gares). Les ouvrières sont transportées dans une voiture de type B 9621, avec un chauffage au poêle. La voiture étant stationnée à la gare de Lucens, il est nécessaire en hiver d'alimenter le feu durant la journée.

Ce transport spécial avec ce type de voiture perdure jusqu'en 1969, alors que toutes les autres voitures du même type sont retirées de la circulation en 1964. Le remplacement de la voiture en 1969 permet alors le chauffage électrique du wagon.



Locomotive Te 2/2 14 avec wagon B2 pour les ouvrières, Lucens. Cent ans de chemin de fer dans la Broye

Les conducteurs sont les employés de la gare de Moudon. Jusqu'au changement de voiture en 1969, il faut deux personnes pour conduire les ouvrières à Lucens : un chauffeur et un garde-frein. Le tracteur et la voiture B 9621 n'étant pas compatibles, un employé est chargé de freiner la voiture en cas de besoin.

Fin d'une époque. La dernière course a lieu dans les années 1983-1984, les ouvrières pouvant désormais prendre les trains de la ligne.



Usine Isover, Lucens, 1950. Photo André Mayor

Les employés de la ligne

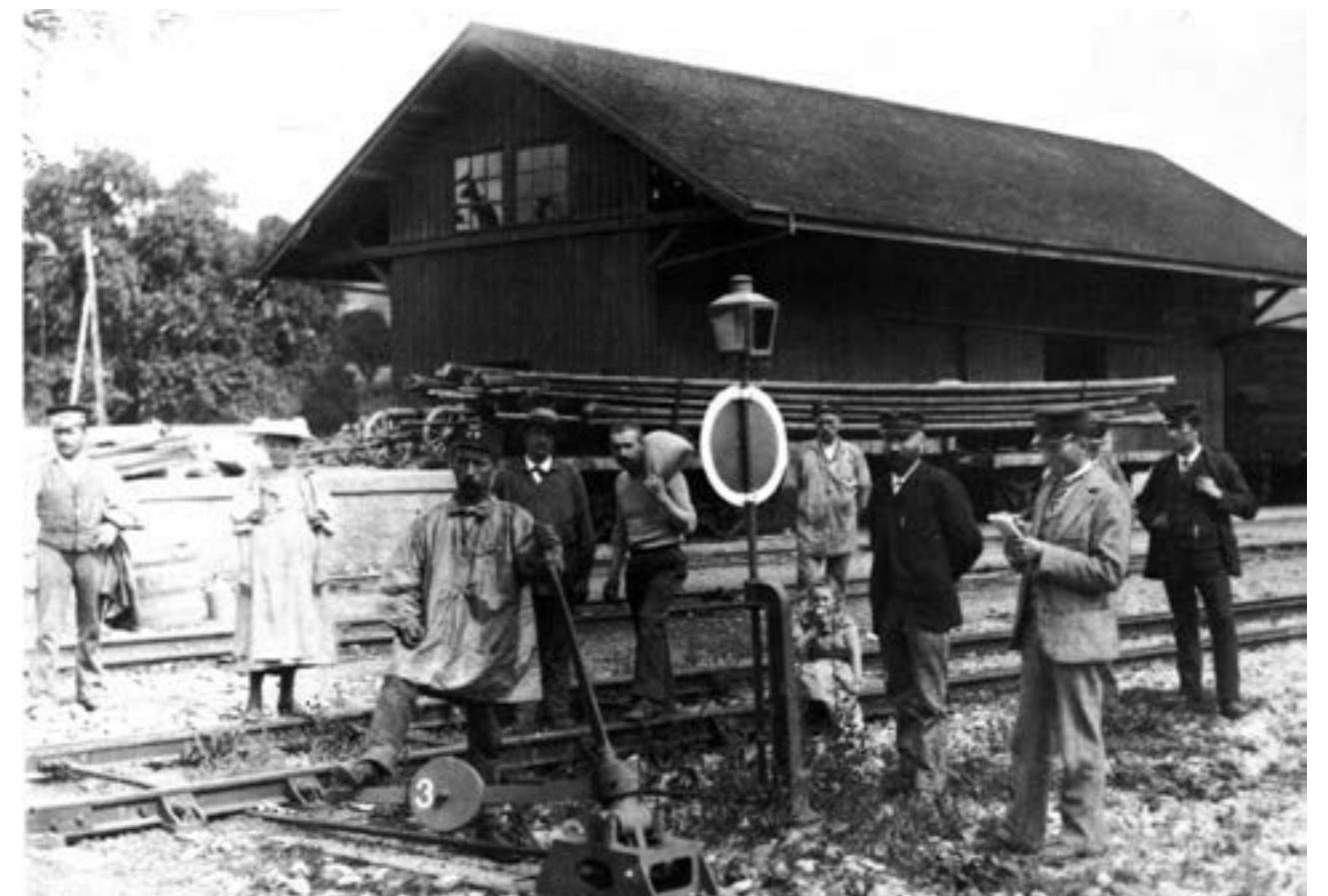
De nombreux métiers pour le train

Qui travaille sur la ligne? Durant les premières années de la ligne, différents emplois sont répertoriés selon l'importance de la gare. On compte toujours un chef de gare ou de halte, souvent un aiguilleur et quelquefois un facteur, un nettoyeur et un ou deux employés supplémentaires.

Le long de la voie, il faut aussi des employés gardant les aiguillages ou certains passages à niveau. La Compagnie doit sécuriser 132 passages à niveau, ce qui représente la plus forte densité de Suisse. En 1976, 25 personnes sont encore engagées pour le gardiennage de passages à niveau des lignes transversale et longitudinale.

En 1976, on dénombre 300 employés entre ces deux lignes. Ils travaillent aux guichets, au dépôt mécanique de Payerne, à l'entretien des gares, sur les installations de sécurité ou encore aux télétransmissions et sur les lignes électriques.

Et à Moudon ? Il y a, en 1876, un chef de gare, un facteur, un aiguilleur et deux employés supplémentaires. En 1976, neuf agents travaillent à la gare moudonnoise. L'automatisation ayant fait son oeuvre, il n'y a besoin que d'un à deux employés en 2023 pour desservir cette gare.



Le personnel de la gare de Moudon, 1882. Cent ans de chemin de fer dans la Broye



Bâtiment des voyageurs, Palézieux-Gare, 1918. © CFF Historic



Chef de train Payerne-Lyss, 1944. © CFF Historic



Murten-Galmiz, 1953. © CFF Historic

Du charbon à l'électricité

Sur la voie (lente) de la modernisation

En juillet 1946, les autorités inaugurent l'électrification de la ligne longitudinale entre Payerne et Palézieux. L'électrification de la Broye intervient peu de temps après la Deuxième Guerre mondiale. Et ce n'est pas un hasard.

Bien qu'électrifié à 77% en 1939 – 5% dans le reste de l'Europe –, le réseau suisse dépend encore du charbon pour ses machines à vapeur. La Suisse en a peu et dépend des Etats voisins, alors en guerre, qui donnent la préférence à leur propre économie. Le charbon se raréfie et son prix augmente.

Pour limiter leurs dépenses, les CFF décident dès 1939 de dévier les trains de marchandise sur les lignes électrifiées, et ainsi économiser du charbon. Le transit par la Broye est dévié sur Neuchâtel.

Dès 1960, la totalité du réseau suisse est électrifié. Les CFF ne renoncent pas pour autant aux machines à vapeur qui traversent la Broye jusqu'en 1964.

L'électrification accueillie en fanfare

L'Eveil, feuille des avis des districts de la Broye et du Gros-de-Vaud, du 19.07.1946

« Jeudi 18 juillet sera une date mémorable dans les annales: l'inauguration de l'électrification de la ligne Palézieux-Payerne. [...] Toutes les autorités cantonales de la vallée seront représentées: Conseillers d'Etat, colonels, préfets, juges, syndics, municipaux, presse et la direction de nos chemins de fer. Cette fête commencée par la pluie finira à Moudon par le beau temps et dans l'allégresse. [...] A Moudon, les écoles nous accueillent et un cortège conduit par l'Union Instrumentale fait le tour de ville pour se terminer à la Douane où a lieu le banquet. [...] A 16 heures, le train inaugural, avec sa locomotive pavoisée, quitte Moudon, terminant ainsi une journée qui restera gravée dans la mémoire de toute la population de la vallée de la Broye. »



Enseignes.
Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby



Broye, 1944. © CFF Historic



Locomotive à vapeur A 3/5, Morat, 1972. © CFF Historic



Locomotive électrique Re 4/4 I, Morat, 1972. © CFF Historic



Cabine de locomotive à vapeur, La Broye, 1944.
© CFF Historic



Cabine de locomotive diesel AM 4/4 1001, La Broye, 1945.
© CFF Historic

Plus souvent et plus vite

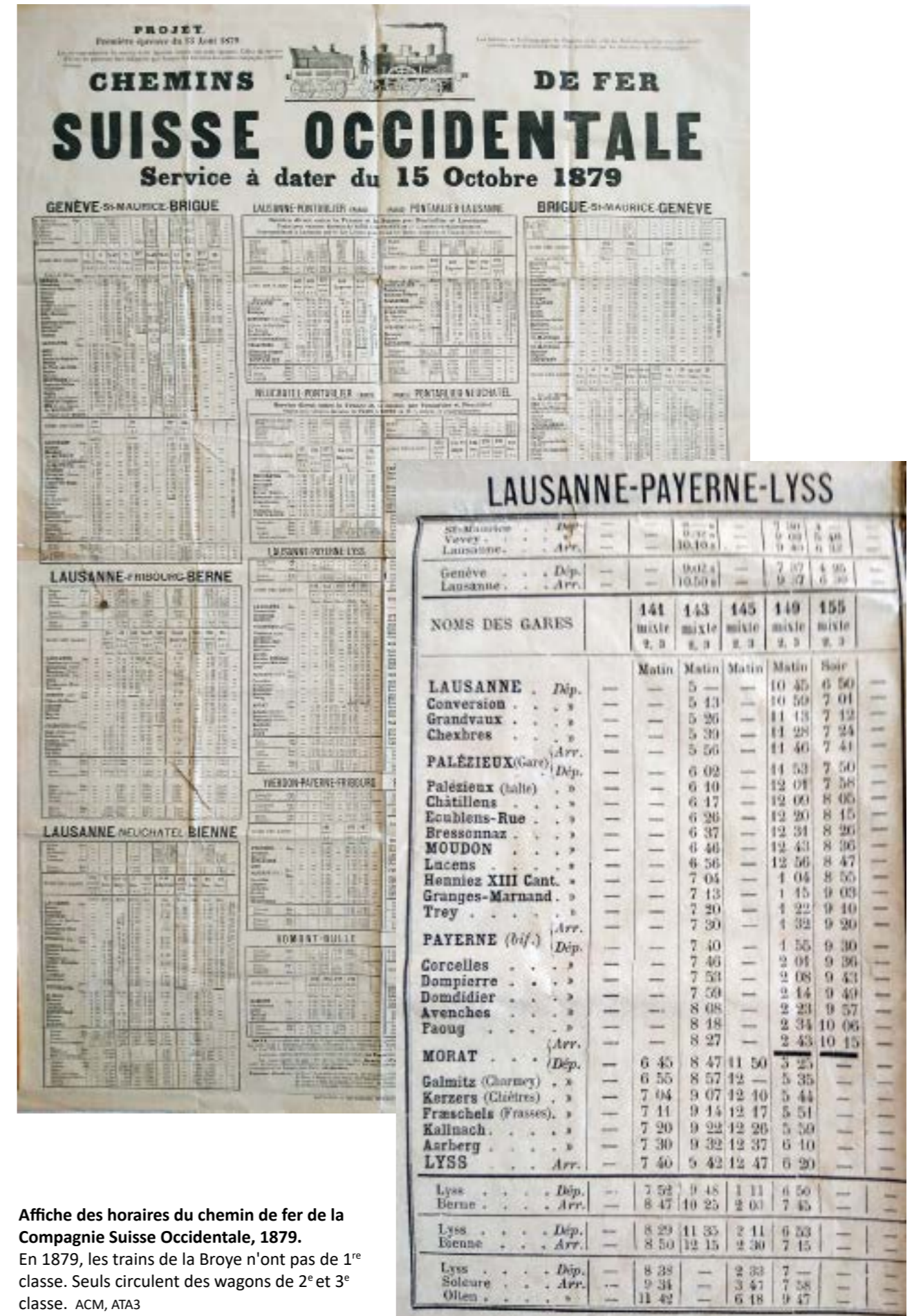
Sur la voie (lente) de la modernisation

En 1876, il faut compter 4h37 pour relier Lausanne à Lyss. Une cadence de 3 trains par jour entre Palézieux – Morat et 4 entre Morat – Lyss est offerte. Cette différence amène les Broyards, en 1879, à demander un 4^e train sur l'ensemble de la ligne. Devant le refus de la Compagnie, la question est portée devant le Tribunal fédéral qui tranche : il y aura 4 trains en été et 3 en hiver.

En 1976, il y a en moyenne 22 trains de voyageurs entre Palézieux – Payerne et 20 entre Payerne – Lyss. Aujourd'hui, la Broye profite d'une cadence à la demi-heure entre Lausanne et Payerne. La cadence est plus faible en direction de Kerzers : un train par heure. Si le voyageur décide de longer la Broye en train, il ne lui faut désormais plus que 2h13 pour relier Lausanne à Lyss.

Mais qui a la patience de faire un tel voyage ? Il y a suffisamment d'autres correspondances pour cela. Si personne ne prend cette ligne pour se rendre de Palézieux à Lyss, elle n'en reste pas moins un important moyen de déplacement pour la région. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre un train aux heures de pointe.

Déjà en 1878, les employés des gares de Palézieux-Village à Fraeschels ont vendu plus de 160'000 billets aux voyageurs. Rien qu'à Moudon, plus de 28'000 billets sont achetés. La gare de Bressonnaz plus modeste, comptabilise tout de même 3'600 titres de transport. Cent ans plus tard, le nombre de titres vendus sur la ligne double, dont 39'000 billets à Moudon.



Affiche des horaires du chemin de fer de la Compagnie Suisse Occidentale, 1879. En 1879, les trains de la Broye n'ont pas de 1^{re} classe. Seuls circulent des wagons de 2^e et 3^e classe. ACM, ATA3

La Broye manifeste !

Le 28.09.1879, à Payerne, un rassemblement populaire a lieu pour protester contre la Compagnie de la Suisse-Occidentale. Selon le journal Démocrate du 01.10.1879, 1'500 à 2'000 citoyens sont présents pour demander un quatrième train et des horaires convenables. M. Joly, ancien conseiller national, expose à la tribune le mécontentement broyard :

« De quelque direction que l'on parte ou que l'on vienne, l'on arrive tout juste pour être trop tard... à Lausanne, par exemple, où nous ne trouvons plus que la Ficelle, qui nous conduit au Pas des Ânes [à Ouchy] ! » L'orateur s'élève vigoureusement aussi contre l'arrêt de Morat [sans correspondance], arrêt inexplicable et sans utilité, et il déclare hautement que l'horaire actuel et celui qu'on nous prépare ne sont l'un et l'autre qu'une mauvaise plaisanterie [...]. »



Locomotive à vapeur A 3/5 781, La Broye , 1944. © CFF Historic



Locomotive diesel AM 4/4 1001, La Broye , 1945. © CFF Historic



Locomotive diesel CLm 2/4 101 ou 102, Fräschels, 1938. © CFF Historic



Gare de Payerne, après 1946. Carte postale collection Michel Vauthey

Du travail !

Sur la voie (lente) de la modernisation

Transport de marchandises. Le service de voiturage existe avant la construction du rail pour le transport de marchandises ou de personnes à travers le territoire. Les entreprises doivent toutefois s'adapter à l'arrivée du rail : le rail constitue une concurrence et les gares un nouveau point de chute avant l'acheminement des marchandises dans les localités environnantes.

L'entreprise Ruch SA à Moudon est active depuis 1867 et transporte les marchandises depuis les gares de Vauderens, Vevey ou Lausanne, dans un premier temps, et depuis Moudon dès octobre 1876. Henri et Jules Ruch profitent d'un contrat de camionnage avec la Compagnie de la Suisse-Occidentale leur donnant le droit de transporter les marchandises arrivant en gare de Moudon.

Ruch SA peut espérer avoir suffisamment de travail : en 1878, les chefs de gare entre Palézieux-Village et Fraeschels enregistrent l'envoi de 11'000 tonnes de marchandises et la réception de 15'000 tonnes. Rien qu'à Moudon, cela représente 2'500 tonnes expédiées et 2'800 tonnes reçues. Ils enregistrent aussi le chargement de 5'000 têtes de bétail, dont 1'377 à Moudon.



Entreprise Ruch, rue des Terreaux 14 à Moudon, fin du 19^e siècle. Cent ans de chemin de fer dans la Broye

Un atout pour l'industrie. Les débuts du chemin de fer dans le Broye ne semblent pas avoir un impact immédiat sur le développement de Moudon. Cette ville abrite déjà des commerces importants dans les domaines du fer, de l'agriculture et de la draperie.

La première entreprise importante à s'installer près de la gare est une grande scierie, qui reprend dans les années 1880 les bâtiments de l'ancienne forge du Martinet. Raccordée à la ligne par une voie industrielle, elle se développe considérablement jusqu'au milieu du 20^e siècle. S'y ajoutent, de l'autre côté des voies, les dépôts de la Société d'agriculture de Moudon dès 1907.

Ce n'est qu'à partir des années 1950 que l'industrie lourde s'installe à Moudon, dont : Braillard Fers SA en 1948 ; Gisling SA Fonderie de Moudon en 1951, fermée aujourd'hui ; Cartonnerie et Papeterie de Moudon SA en 1956, désormais Papirec SA ; Schelling Emballages SA en 1966, aujourd'hui Model SA.

Ces usines ne choisissent pas Moudon par hasard : elles doivent facilement distribuer les marchandises produites à travers la Suisse. Moudon possède deux atouts : elle se situe sur l'axe routier Lausanne – Berne, axe considérablement amélioré en 1964, et elle est desservie par le chemin de fer ; elle occupe une position centrale entre la Suisse romande et la Suisse allemande.

Une remise à neuf

2019 à l'horizon 2030

Les CFF réalisent d'importants travaux d'entretien sur la ligne Palézieux – Moudon durant l'année 2019, dont la rénovation des principaux ouvrages d'art: assainissement des viaduc et tunnel de Villangeaux, remplacement du pont à Bressonnaz et changement de passerelle enjambant la Broye à Châtillens. Débutés dès janvier, ces travaux nécessitent l'interruption du trafic entre le 23 mai et le 15 septembre 2019 pour permettre aux ouvriers de travailler.



Projet de modernisation des infrastructures de la Broye.



Les enjeux de la modernisation.

- Stabiliser l'horaire: automatisation de la gestion du trafic sur 90km de voies.
- Centraliser la gestion du trafic.
- Rendre toutes les gares accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Un projet d'envergure pour la région.

Les travaux prévus offriront une cure de jouvence aux lignes de chemin de fer traversant La Broye.

A l'horizon 2030

- 12 gares seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite
- les installations de sécurité - et de gestion du trafic - seront renouvelées sur 90km de voies

L'automatisation des enclenchements, qui régulent notamment les aiguillages, permettra la centralisation de la gestion des trains voyageurs et marchandises via le centre d'exploitation basé à Lausanne.

Pour abriter ce nouveau système dédié à la sécurité, **8 bâtiments de service** seront construits et **63 passages à niveaux adaptés**.

L'ensemble du projet, qui se répartit sur une quinzaine de communes, est dévisé à **plus de 250 millions**.

L'opportunité de mutualiser.

En parallèle des travaux principaux, différentes opérations seront réalisées comme le renouvellement de ponts ferroviaires ou l'entretien d'ouvrages (passage inférieur routier).

Plus d'information

www.cff.ch/labroye
email: modernisationbroye@cff.ch

CFF SA

Infrastructure projets
Rue de la Gare de Triage 7
1020 Renens

Site internet dédié au projet - www.cff.ch/labroye





L'Association du Vieux-Moudon remercie chaleureusement les institutions et personnes suivantes pour la mise à disposition d'objets et de documents :

Archives cantonales vaudoises, ACV
 Archives communales de Moudon, ACM
 Association Jorat Souviens-Toi
 CFF SA, CFF Historic
 Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby
 Musée historique Lausanne
 Musée de Montreux
 Musée de l'uniforme Hermenches, Mme Eliane Bulloz
 Landi Moudon
 Henri-Philippe Delarageaz
 Jacqueline Ducret
 Willy Fivaz
 Philippe Fontannaz
 Jean-Blaise Gardiol
 Geneviève de Haas
 André Mayor
 Sabine Nicod
 Hubert Sonnard
 Michel Vauthey

Provenance des illustrations

Les objets et documents dont la provenance n'est pas précisée appartiennent aux collections du Musée.

Bibliographie

HADORN Gérald *et alii*, *Chemins de fer privés vaudois, 1855-1903 : De l'Ouest-Suisse au Jura-Simplon*, Belmont : La Raillère, 2015
 PERRIN Paul *et alii*, *Cent ans de chemin de fer dans la Broye, 1876-1976*, Moudon : Ed. Imsa, 1976.
 MONIQUE FONTANNAZ, *La ville de Moudon, Vaud, VI (MAH 107)*, Berne 2006



Musée et Association du Vieux-Moudon, Rue du Château 50, 1510 Moudon
www.vieux-moudon.ch