



71 DÉCEMBRE 2025
**PRO
NYON
DUINO.**

LE BULLETIN
DU PATRIMOINE
NYONNAIS

ÉDITORIAL	3
DÉCOUVRIR: QUEL PATRIMOINE POUR LES RIVES DE NYON?	4
PRO NOVIODUNO PAR MONTS ET PAR VAUX	18
L'ENTRETIEN: JOSIANE CHABBEY, LIONEL GAUTHIER, GIANPIETRO MONDADA	24
ADHÉRER	30
SOUTIEN AU BULLETIN ET AGENDA	31

UN GRAND MERCI AUX SOUTIENS DU BULLETIN!

SOUTIEN «ASSE» DONATEUR ANONYME

SOUTIENS «BOIRON» ANDRÉE GUIGNARD, VECTOR GESTION, HUGO ISLER, ROTRAUD MOHR

SOUTIENS «COSSY» NYVIMMO SA, LORNA ET ROLAND GOERG

PRO NOVIODUNO REMERCIE CHALEUREUSEMENT L'ENSEMBLE DE SES AUTRES DONATEURS!

Couverture: le Musée du Léman vu de la Promenade des Vieilles-Murailles
Dernière de couverture: le bâtiment de la Couronne (rue de Rive 34)

UN NUMÉRO SPÉCIAL CONSACRÉ AUX RIVES DU LAC

Ce bulletin n°71 est un numéro essentiellement dédié aux rives du lac et à leur développement futur.

Le processus participatif lancé par la Ville de Nyon dans le cadre du projet de réaménagement de son littoral a franchi une étape importante le 10 février dernier, avec la restitution des résultats issus de cette démarche.

Pour poursuivre cette dynamique, la Ville a mis sur pied un groupe de suivi consultatif composé de deux cercles. Le premier, restreint, réunit des personnes disposant d'une connaissance approfondie et d'une forte expérience du quartier. Le second, élargi, est destiné à informer plus largement les utilisatrices et utilisateurs concernés par l'avenir des rives. Votre association a été intégrée dès le départ au cercle restreint.

Vous trouverez dans ce bulletin un article de fond signé de Catherine Schmutz, qui propose une analyse approfondie et historique des enjeux liés au réaménagement, ainsi qu'un entretien croisé donnant la parole à trois acteurs-trices lacustres aux visions complémentaires, tous investis dans la réflexion sur l'avenir des rives du lac.

Nous espérons que cette édition spéciale vous offrira un éclairage riche et stimulant sur ce projet d'envergure pour la ville. La prochaine assemblée générale se déroulera d'ailleurs à Rive le mercredi 4 mars prochain dans l'une des plus vieilles maisons de la région: le Club 1306. En attendant de vous retrouver à cette occasion, le Comité de Pro Novioduno souhaite à chacune et chacun d'entre vous de très belles fêtes de fin d'année et vous remercie chaleureusement pour votre fidélité et votre soutien envers Pro Novioduno!

Vincent Guillot, président

QUEL PATRIMOINE POUR LES RIVES DE NYON, ENTRE ASSE ET CORDON ?

Un vaste projet d'aménagement des rives du lac, entre les rivières de l'Asse et du Cordon, a été commencé en 2023 par le Service du territoire de la Ville de Nyon. Dans ce cadre, une étude historique a été rédigée. Le but du présent article est d'en proposer une synthèse, ainsi que de déterminer les éléments les plus importants du site, tant du point de vue historique que du bâti.

Le bourg de Rive à Nyon, dénommé tout simplement *Rive* dans les sources anciennes jusqu'à aujourd'hui, représente un site tout à fait emblématique pour la ville : il constitue un quartier à part entière, avec une vie sociale et des activités propres, liées au lac, mais aussi à la mobilité terrestre, au commerce ou encore à la plaisance. Le quartier de Rive conserve un patrimoine architectural riche, avec sa tour, ses maisons d'habitation, ses hôtels et restaurants, ses fontaines, son port animé d'un *village de pêcheurs*, ses anciennes douanes, usine à gaz ou infir-

merie. En raison de sa position riveraine, en contrebas du bourg de Nyon proprement dit, et séparé de celui-ci par les anciens talus défensifs, le bourg de Rive constitue visuellement un socle pour la ville haute. Durant plusieurs siècles, de nombreuses gravures, peintures et photographies ont privilégié le point de vue sur la ville depuis l'entrée côté Lausanne, avec l'activité du port au bois au premier plan. La plus célèbre illustration est peut-être celle produite par le graveur Matthäus Merian (1593-1650). Elle réunit de manière probante l'étagement des différents plans du site, distribués les uns au-dessus des autres, le tout couronné par la silhouette effilée du château. L'artiste y magnifie la perspective du bourg fortifié sur son éperon, tout comme il le fait pour de nombreuses autres villes suisses ceintes de murailles. Cette série de gravures a contribué de manière notable à la construction visuelle de notre imaginaire collectif.

Au XX^e siècle, l'aménagement du parc public du Bourg-de-Rive en 1956 puis deux ans plus tard l'élévation des colonnes romaines couronnant l'esplanade des Marronniers, offrent désormais un nouveau point de vue très prisé.

Du côté de Genève, ville où commence la *route Suisse*, cette proposition avec une anastylose de colonnes romaines vise à promouvoir le caractère antique de la cité. Ceci est orchestré par l'association Pro Novioduno, avec le concours de l'architecte local Paul Blondel (1925-2013), dans le but de rappeler l'origine antique de la ville et de commémorer le bimillénaire de la fondation de la *Colonia Iulia Equestris*. L'image du bourg médiéval fortifié se voit ainsi concurrencée par ce qui est appelé à Nyon la *romanité*, notion servant ici au développement touristique.

Mais revenons à l'urbanisme. Des études d'aménagement des rives de Nyon et des projets non aboutis se trouvent en nombre dans les archives. Cependant, en 1906, un projet de grande ampleur arrive à son terme : les rives sont alors radicalement transformées avec l'achèvement de la construction de quais rectilignes d'une longueur de 700 mètres. Les anciens murs qui clôturent maisons et jardins côté lac tombent presque tous à ce moment-là pour faire place à l'actuelle *route Suisse*.

L'année 1973 marque une nouvelle ère avec un concours d'aménagement de l'entier des rives de Nyon, laissant toute latitude aux architectes « pour utiliser les 2 600 mètres de rivage qui séparent Prangins de Crans ». L'idée est alors d'anticiper une fréquentation accrue des lieux, avec l'objectif pour la ville d'atteindre les 20 000 habitant·e·s. Cette initiative est restée sans suite, même si quelques projets de moindre ampleur ont réussi à passer le cap d'une réalisation. Cette attente s'explique de diverses manières : les lieux réunissent de nombreux usages et imaginaires, des besoins, envies, et enjeux très divergents. Ils sont traversés par une route d'importance cantonale, ponctués d'habitations, de commerces, d'hôtels, de restaurants. Ils servent autant à la plaisance qu'à la mobilité (bateaux, bus, transports motorisés individuels, mobilité douce), et aux professionnel·le·s de plusieurs horizons. Faire cohabiter les intérêts de toutes et tous s'avère une entreprise complexe. Beaucoup d'associations veillent aujourd'hui au devenir de ces espaces, les usages étant parfois antagonistes. Dans les siècles passés, c'est souvent l'initiative privée qui a donné l'élément déclencheur pour la réalisation d'un projet.

DÉCOUVRIR

Il s'avère qu'un certain nombre d'entre eux ont eu une intention ambitieuse, peut-être trop, voire irréaliste. Ainsi, l'idée d'un ferry reliant les rives suisse et française depuis Nyon a été initiée en 1956 et a perduré pendant plus de cinquante ans, avec moult variantes, durant lesquelles la voiture a joué un rôle central. Le projet est aujourd'hui abandonné, pour des questions de financement, de place à disposition, mais aussi en raison du fait que la voiture représente désormais un moyen de locomotion qui est de moins en moins privilégié.

Un riche patrimoine historique est encore bien présent sur les lieux, entre les rivières de l'Asse et du Cordon, qui mérite d'être décrit et contextualisé: il pourra en effet servir de fil conducteur à une nouvelle réflexion sur l'aménagement. Ce patrimoine résulte d'une longue occupation du site. Les différents éléments archéologiques, bâtis ou encore paysagers, bénéficient pour certains d'une protection ISOS, ICOMOS, IVS, de la Direction de l'Archéologie cantonale, ou de celle des Monuments et sites, par son recensement architectural, alors que d'autres n'en ont pas, ce qui amène une disparité dans la manière de les appréhender du point de vue légal.

PÉRIODE PRÉHISTORIQUE

Les rives de Nyon sont déjà occupées durant la période préhistorique: en témoignent des objets et surtout des constructions palafittiques (sur pilotis). Ces sites sont inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2011. L'attribution au Bronze final de la station de l'Asse, qui comporte un grand nombre de pieux encore en place, est confirmée par le matériel archéologique de surface et les objets conservés dans les musées. Ces vestiges de villages préhistoriques, préservés dans les milieux humides, constituent une source absolument unique d'informations sur l'histoire des premières sociétés agraires européennes.

Les derniers vestiges de la grève en 1918 (avant la construction du port). Photographies prise depuis le lieu où se trouve l'actuel local du Sauvetage en direction du restaurant La Nautique. En arrière-plan, à droite de l'image, on distingue le Quai Louis-Bonnard et le Musée du Léman.



DÉCOUVRIR

ÉPOQUE ROMAINE

À l'époque romaine de la *Colonia Iulia Equestris*, appelée aussi *Noviodunum*, le site des rives est également investi et très probablement doté d'un port. Néanmoins, l'emplacement romain puis médiéval du port n'est pas encore certain, les connaissances étant encore très partielles. En 2001, des découvertes archéologiques sous la maison Nénus (pour futurs travaux de l'hôtel Real, pl. de Savoie 1) montrent une cinquantaine de pieux datant de plusieurs périodes entre les XIII^e et XVIII^e siècles. Ces éléments en bois servaient peut-être de quais, de débarcadère, d'avancée de rivage pour gagner de la place, ou de digue pour briser les vagues; leur utilisation n'est pas déterminée avec assurance. La rive était-elle plus escarpée, le lac étant plus haut qu'actuellement? Ces fouilles à l'hôtel Real, puis à l'hôtel Beau-Rivage, à la rue de Rive 45, ont permis de découvrir quelques éléments architecturés, mais qui, selon les analyses dendrochronologiques, semblent surtout dater du Moyen Âge. Quant au canal de l'Asse (brief), il en existe déjà un à l'époque romaine; en témoigne le quartier artisanal découvert lors de fouilles

à l'avenue Juste-Olivier, proche du tracé de ce canal. De même, la construction du parking de la Duche, dans le quartier de Rive, a permis de mettre au jour divers structures et éléments d'époque romaine, notamment des statuettes présentées aujourd'hui au Musée romain de Nyon. Malgré ces diverses fouilles, effectuées au gré des chantiers de construction, les rives de Nyon sont encore peu documentées pour la période romaine, or le site relève d'un intérêt prépondérant au niveau international, vu le riche passé de la *Colonia*.

LE BOURG MÉDIÉVAL

Quelques mots sur l'origine du bourg médiéval de Rive s'imposent ici: il s'agit du bourg inférieur le plus important, et peut-être le plus ancien des bourgs extérieurs de la région. Il constitue une véritable extension urbaine, sinon une création *a novo* — comme ce fut le cas de l'autre côté du lac, au quartier de Rives à Thonon. À Nyon, il existe sans doute à la fin du XIII^e siècle, puisque c'est à l'extérieur de la porte côté Genève que s'installe le couvent des Cordeliers, à l'emplacement de l'actuel musée du Léman.

Le bourg est fermé jusqu'au XVII^e siècle, placé entre deux portes, l'une vers la tour de Rive (la porte de Genève), et l'autre en deçà de l'Asse (la porte de Lausanne). Il est doté d'un port et de halles (entrepôts). Ces dernières s'y élèvent à la fin du Moyen Âge. Selon les textes, elles ont été couvertes en 1489 aux frais du duc de Savoie, qui était alors maître des lieux. La Tour de Rive, dite Tour César, sise à la rue de Rive 53, représente le seul élément qui subsiste du système défensif médiéval du bourg de Rive. Il s'agit d'un bâtiment emblématique du quartier, souvent figuré sur des vues anciennes. Cette tour constitue certainement le point de départ de la conquête de Nyon par la Savoie en 1293. Un mur est construit tout à côté en 1294-1295: il marque peut-être les débuts du bourg fermé. Au Moyen Âge, la tour semble aussi servir de tour-porte et de port-refuge pour les barques, à l'emplacement de l'actuelle place Hermanjat. Le niveau des eaux n'était alors pas régulé, et les quais non encore construits, ce qui fait que la bâtisse avait parfois les pieds dans l'eau, comme le montrent quelques vues des XVIII^e et XIX^e siècles. La tour était certainement ouverte du côté

du lac, hypothèse qu'appuie l'archéologue médiéviste Louis Blondel, à la suite de sa venue sur place en 1954. Les travaux en cours en 2025 permettront certainement de mieux connaître son histoire et sa fonction d'origine. En 1783, la tour, devenue inutile à la défense, est vendue par Leurs Excellences de Berne à un particulier qui y fait alors aménager quatre logements.

Bien que le bourg soit d'origine médiévale, de nombreuses maisons sont reconstruites aux XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles sur des bases anciennes et selon un parcellaire assez étroit pouvant remonter au XII^e siècle. Ces maisons forment un remarquable ensemble avec leurs jardins, dont nous pouvons mentionner, côté lac, l'ancienne maison Canel (1771) à la rue de Rive 35, l'ancienne maison Lévrier (1788), rue de Rive 43 et son pavillon dit La Casquette (classé MH), l'hôtel Beau-Rivage (anciennement auberge et Grand Logis de la Croix-Blanche citée vers 1480), à la rue de Rive 49. En dehors du quartier, mais intrinsèquement lié à lui, le site du Musée du Léman, au quai Louis-Bonnard 8, a connu plusieurs constructions

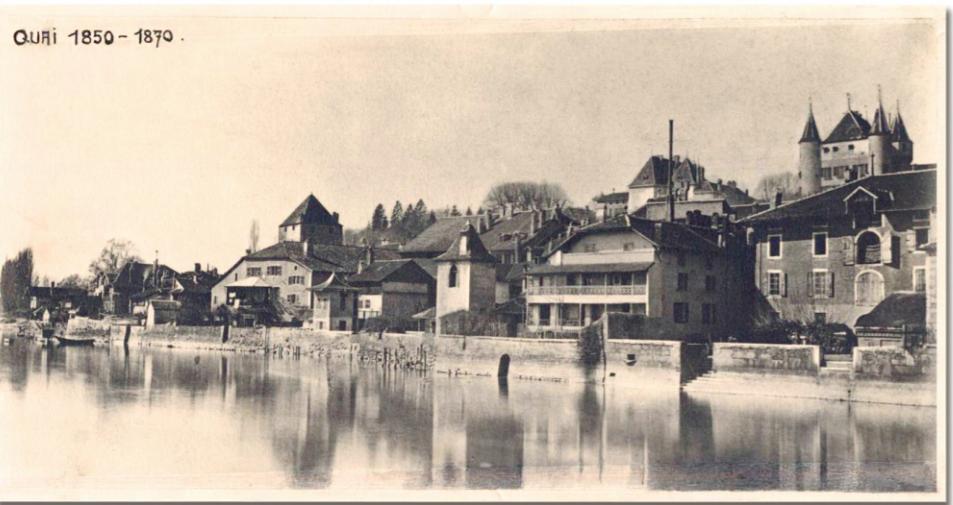
DÉCOUVRIR

depuis l'époque médiévale, et de nombreuses affectations successives : un couvent d'ordre mendiant fondé vers 1298 par la Maison de Savoie ; un hôpital depuis 1537, reconstruit en 1756-1758 ; une infirmerie depuis 1877 ; différentes écoles depuis la fermeture de l'Infirmerie ; un musée partiellement depuis 1954 et complètement depuis 2000. En plus du bâtiment principal et de son annexe rurale, mentionnons la passade et les pavillons hospitaliers, dont le lazaret destiné à l'isolement des

contagieux qui représente une rareté typologique dans la région.

L'ANCIEN PORT AU BOIS

Le port, disparu, situé à l'actuelle place du Molard, servait depuis le Moyen Âge au commerce de bois et de douane pour les marchandises, ainsi qu'au transport de divers matériaux. Celui-ci s'effectuait notamment vers Genève, ville grande consommatrice de bois de construction et



Les rives avant la construction des quais vers 1870

de chauffage, les forêts du Jura suisse ou français représentant pour elle de vastes réservoirs de matière première. Le port de Nyon, lieu de rupture de charge, généralement appelé le Molard, est l'emplacement idéal pour un péage, car c'est le passage obligé du transbordement des marchandises amenées par chars de Saint-Cergue. Son usage est extrêmement régulé par Berne, qui en tire des profits, ainsi que la Ville. Le *Holzzoll* est même une taxe propre à Nyon, qui ne se retrouve pas ailleurs dans le pays, une taxe d'import-export en termes actuels. Nyon aurait été un lieu de transit prépondérant et central en Europe, selon un rapport du commis du port en 1746, retranscrit par l'historien François Flouck. D'après ce dernier, le port est alors au même niveau en termes de trafic et de taxes qu'Yverdon, Vevey et Ouchy, tandis que Morges est loin devant, selon les revenus bruts des péages de ces localités. Nyon représente alors 14 % des rentrées pour le Pays de Vaud. Ce chiffre élevé démontre la position privilégiée de la ville dans le commerce intérieur et extérieur. Or, étonnamment, sur les cartes des XVII^e et XVIII^e siècles, est indiqué un simple *mouillage de*

barques à l'emplacement du port. En effet, malgré l'importance du lieu pour le développement de la ville, il n'existe alors pas d'éléments architecturés maçonnés, mais de simples pieux, ou des palissades en bois sur une grève. En 1738, le projet de construire un véritable port par l'architecte genevois Antoine Gibaud est finalement abandonné par la Ville. Des éléments plus solides apparaissent néanmoins au milieu du XVIII^e siècle avec la construction d'un premier quai, près de l'actuelle place du Molard. De nombreux métiers gravitent autour de ce port commercial : charreteries, voituriers, négociants, bouquiniers, bateliers, aubergistes, manutentionnaires. Le port attire également divers artisans qui installent leur activité dans les alentours (gypse, chaux, tuilerie, etc.), à l'exemple de la manufacture de porcelaine, dont les fours sont très gourmands en bois, qui est bâtie à proximité à la fin du XVIII^e siècle, et aussi du canal de dérivation de l'Asse (brief) avec ses moulins. Quant aux molardiers (ouvriers journaliers), ils viennent souvent de Savoie pour trouver ici de l'embauche. Le Molard est bien l'endroit où l'on vient chercher du travail pour la journée ou la

DÉCOUVRIR

semaine, comme à Genève et dans d'autres villes encore. Ce lieu représente ainsi le centre névralgique de la ville du point de vue commercial, qui apporte véritablement sa prospérité à Nyon au XVIII^e siècle. Mais actuellement, plus rien ne rappelle sur ce site l'intensité des activités portuaires, si ce n'est le nom de la place, qui est désormais destinée à un parking. Cette évolution s'explique par le fait que le commerce par voie lacustre, qui a perduré jusqu'à l'avènement du chemin de fer en 1858, s'est peu à peu déplacé à proximité de la gare (dans le quartier des Marchandises), permettant de dédier plus largement les rives de Nyon aux activités de plaisance, et au trafic routier, en l'occurrence.

LA GRANDE JETÉE

La grande Jetée (1838-1842) est elle-même parfois appelée le Port au XIX^e siècle. Celle-ci sert principalement à protéger l'embouchure de l'Asse et à mettre les barques à l'abri de vents trop violents. Sa construction contribue à changer fortement la physionomie des lieux. C'est donc en 1842 que l'on peut constater de véritables aménage-

ments maçonnés sur les rivages de Nyon. Paul Bissegger, dans son ouvrage sur l'ingénieur vaudois Adrien Pichard, retrace précisément l'histoire de la construction de cette digue. En 1808, la Municipalité, au vu des dégradations occasionnées dans le secteur de l'ancien port par les vagues, près de l'embouchure de l'Asse, demande l'intervention du célèbre ingénieur français Nicolas Céard (1745-1821), auteur notamment du port d'Ouchy à Lausanne (1791) et de la route du Simplon (1800-1805). Celui-ci commente depuis Paris un plan dressé selon ses indications par Alexandre Roger, ingénieur-géographe nyonnais. Ce document prévoit un môle unique de près de 200 mètres de long, à l'abri duquel les barques pourraient se protéger en fonction du vent dominant. Les dimensions considérables de l'ouvrage sont rendues

le quai des Alpes lors de son agrandissement en 1960, suite aux travaux menés sur le collecteur devant amener les eaux usées à la future station d'épuration.



DÉCOUVRIR

nécessaires par la faible pente du littoral et par les différences saisonnières du niveau lacustre, qui obligent à s'avancer très au large afin d'assurer un tirant d'eau suffisant lors des périodes de basses eaux. Pour des raisons budgétaires, le projet est mis de côté jusqu'en 1836, année d'importantes inondations.



En 1837, Adrien Pichard dresse un nouveau plan en le simplifiant de manière importante. Les travaux sont achevés en 1842. On argumente alors que l'établissement portuaire sera utile à l'État, car les péages perçus sur le trafic portuaire sont en diminution. L'amarrage étant peu commode à Nyon, les bateliers tendent à préférer Céliney, sur territoire genevois, favorisant ainsi la contrebande. Le projet de Pichard pour un *port et quais, soit chemins de halage* établi en 1837 est hélas perdu; il prévoyait deux

jetées. Pichard, en précurseur, conçoit alors un vrai plan de quartier, prévoyant les alignements généraux des bâtiments à éléver en bordure du site. La Ville se bornera à n'exécuter que la jetée orientale, dont la longueur est réduite de moitié, et contestera la longueur du quai, qui lui paraît démesurée.

L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE

Durant l'époque contemporaine, l'un des principaux éléments de transformation de Rive est lié aux progrès techniques de la navigation. En 1823, circule sur le lac Léman le premier bateau à vapeur de Suisse, le *Guillaume Tell*, à l'initiative d'Edward Church, alors consul des États-Unis en France. À Nyon, un débarcadère conçu tout d'abord en bois est installé en 1857, et un quai projeté dès 1866, finalement réalisé plus tard, par étapes. Le succès des bateaux à vapeur de la Belle Époque est tel qu'en 1900, à la belle saison, vingt-cinq bateaux à vapeur se seraient arrêtés chaque jour à Nyon!

L'arrivée des bateaux à vapeur engendre donc la construction d'un débarcadère, puis peu à peu de quais. Leur histoire commence déjà au XVIII^e siècle, époque à laquelle quelques endroits maçonnés sont mentionnés, pour l'usage du port. Plusieurs tronçons sont visibles sur l'iconographie du XVIII^e siècle. Au début du XIX^e siècle apparaît le nom de « Promenade dite le Quai », ce qui indique un changement de statut, avec une notion d'aménagement pour la population. Au début du XX^e siècle, ces aménagements imitent de semblables entreprises à Lausanne, Vevey, Montreux et Genève: de longs quais tout à fait rectilignes, abrités du soleil par des alignements d'arbres, la plupart du temps des platanes.

Nyon n'est pas en reste dans cette mode, qui entraîne d'ailleurs presque toutes les villes suisses sises au bord d'un lac. Les quais changent complètement la physionomie du quartier de Rive depuis le lac, mais aussi son statut: le trafic routier ne passe dès lors plus entre les rangées de maisons, mais à l'extérieur, le long du lac. Ces quais servent ainsi à la promenade, mais aussi à la circulation. Avant leur édification, les façades principales

DÉCOUVRIR

des maisons étaient tournées à l'intérieur de la rue de Rive. Avec l'avènement des quais, les façades arrière prennent une nouvelle importance. Les photographies de la première moitié du XX^e siècle montrent que les lieux sont peu utilisés par les automobiles. Par contre, durant les Trente Glorieuses, des flots de véhicules transiteront via la route Suisse. Le statut de cette voie de communication sera encore modifié avec l'ouverture de l'autoroute reliant Genève et Lausanne en 1964. Auparavant, presque tout le trafic routier passait par le bord du lac.

Précursor, le *Heimatschutz* l'est encore en défendant depuis le début du XX^e siècle l'idée de rives accessibles au public, ce que l'association réussit à obtenir avec le tronçon piétonnier Ouchy-Lutry. La thématique sera développée dans un article de 1934, où il est rappelé que jusqu'au XIX^e siècle presque toutes les rives du lac étaient publiques. C'est seulement depuis le deuxième tiers de ce siècle que des concessions ont été demandées avec succès au Grand Conseil par des particuliers. Selon l'auteur, c'est l'absence de lois qui a permis cette situation :

«Les inconvénients s'en font surtout sentir près des villes riveraines, Nyon, Rolle, Vevey, et toute la région La Tour-Clarens, pour le canton de Vaud». Nyon est encore actuellement préterité par cette problématique de l'accès restreint aux rives pour le public, les bords du lac de part et d'autre des quais et de la plage étant tous des propriétés privées.

Le nouveau port de plaisance est ouvert au public en 1929, en contrebas de l'actuel Musée du Léman. Les touristes et le trafic routier ont presque fait oublier que le bourg de Rive faisait vivre quelques pêcheurs professionnels. Or ceux-ci ont aussi besoin d'un port à petits bateaux, abrité de la bise et du vent. En 1926, un plan d'ensemble est enfin produit par l'architecte local Ernest Saeuberlin. La *Commission du lac* de la Société de Développement donne un rapport. Sont prévus un abri pour un canot de sauvetage, le déplacement du débarcadère actuel, un port à petites embarcations, bateaux à moteur et à voile, le déplacement des bains et leur transfert aux Trois-Jetées. En 1931, un concours pour l'aménagement

du port est ouvert; il cherche à satisfaire les différents utilisateur-trice-s des rives, notamment les pêcheurs, qui considèrent que le port est surdimensionné pour la navigation de plaisance. Il restera sans suite. L'ensemble architectural du Village de pêcheurs, qui s'est installé de manière vernaculaire dans l'enceinte du port, entre la rive du lac et la route cantonale, est constitué de cabanes de bois au bord du lac. Y travaillent encore aujourd'hui de manière traditionnelle des pêcheurs professionnels; le lieu est charmant et pittoresque, un atout touristique cité dans des parcours pédestres. En fonction des lieux autour du Léman, on parle de cabane, de guérite ou de pêcherie. Ce type d'ensemble est rare dans la région et dans le canton; il en existe au moins encore deux autres exemples au port de Thonon, intégré au Musée du Chablais, dans un ensemble appelé écomusée de la pêche, et à la Belotte, dans le canton de Genève. À Genève même, les cabanes des Eaux-Vives ont été démolies pour faire place à de nouveaux locaux dans le nouveau port Noir. Mais il en existe d'autres, épargnées sur les bords du lac, à Coppet, Mies, Tolochenaz...

Citons encore le port des Pierrettes à Saint-Sulpice, site classé en 2002 par le Canton, et les cabanes d'Yvonand, au bord du lac de Neuchâtel, menacées de destruction au profit de la protection des rives.

L'étude des rives de Nyon démontre la grande diversité de thèmes et d'époques qui peuvent être traités par une approche historique. Même si plusieurs éléments de son bâti ne sont pas encore protégés par le recensement architectural vaudois, telles les cabanes de pêcheurs, la grande Jetée, l'ancienne douane ou la maison *Populus*, les éléments évoqués ici permettront de guider les études en cours en vue d'une réhabilitation qui tienne compte au mieux du patrimoine de ce quartier cher aux habitant-e-s de Nyon et de la région.

Catherine Schmutz

PRO NOVIODUNO PAR MONTS ET PAR VAUX!

SORTIE DE PRINTEMPS À BERNE: VISITE DU PALAIS FÉDÉRAL ET DE LA VIEILLE-VILLE

Après un contrôle de sécurité rigoureux, les 20 membres de Pro Novioduno ont été chaleureusement accueillis le 18 juin au Palais fédéral par le Conseiller national Olivier Feller, à l'initiative de cette visite.

La découverte de cet édifice emblématique, inauguré en 1902 après huit années de travaux et un investissement de sept millions (!) de francs, a débuté par la galerie des visiteurs du Conseil national. Depuis cet espace en surplomb, les participants ont pu observer le lieu des débats parlementaires, dans un décor majestueux dominé par la grande fresque de la prairie du Grütli, œuvre du peintre Charles Giron, et par la statue imposante de Guillaume Tell. Une frise ornée des armoiries de 59 communes

suisses importantes à l'époque, dont celle de Nyon, complète l'ensemble.

Un rapide passage par la salle du Conseil des États, à l'ambiance plus feutrée, a précédé une présentation dynamique et instructive de M. Feller sur le fonctionnement des institutions fédérales. Celle-ci s'est tenue dans une salle de commission mise spécialement à disposition du groupe.

La visite s'est poursuivie en compagnie d'une guide spécialisée, qui a partagé de nombreuses informations historiques et architecturales sur le bâtiment. Le célèbre hall d'entrée et sa coupole monumentale ont particulièrement retenu l'attention: une structure en acier de plus de 70 000 kilos, recouverte de plaques de cuivre et de feuilles d'or, impressionnante tant par sa taille que par sa finesse.

Le déjeuner a ensuite été partagé avec le Conseiller national Olivier Feller au restaurant Galerie des Alpes, situé au cœur même du Palais fédéral. Un moment convivial accompagné, comme il se doit, de vins vaudois.

L'après-midi a été consacré à la découverte du centre historique de Berne, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Sous la conduite d'un guide francophone, les membres ont parcouru les rues de cette cité fondée au XII^e siècle, bâtie sur une colline entourée par l'Aar. L'urbanisme rigoureux et la richesse architecturale de la vieille ville – arcades du XV^e siècle, fontaines du XVI^e, bâtiments rénovés au XVIII^e siècle – témoignent de la préservation remarquable de son caractère médiéval.



PRO NOVIODUNO PAR MONTS ET PAR VAUX!

Le parcours a notamment permis d'assister au fascinant spectacle horaire de la Tour de l'Horloge, datant du XIII^e siècle. La sortie s'est conclue par une visite de la cathédrale Saint-Vincent, chef-d'œuvre du gothique tardif, dont le portail sculpté représentant le Jugement dernier et la tour culminant à 100,6 mètres – la plus haute de Suisse – en font un monument d'exception.

Au-delà des monuments, cette journée a été l'occasion pour les membres de Pro Novioduno de s'immerger dans le quotidien du pouvoir législatif fédéral, et de mieux comprendre les rouages des institutions suisses.

Un grand merci au Conseiller national Olivier Feller pour son accueil chaleureux et l'organisation de cette journée instructive et mémorable.

Eric Bieler

L'ÉCOLE DU CENTRE-VILLE, UNE RÉNOVATION DÉLICATE TRÈS RÉUSSIE

Gros succès pour la petite sortie d'automne organisée par Pro Novioduno, puisque ce ne sont pas moins de 33 personnes qui se sont annoncées le samedi 27 septembre pour la visite exclusive, en avant-première, de l'École du Centre-Ville à Nyon. Des remerciements sont adressés au Service d'architecture



de la Ville de Nyon, qui a permis aux membres de l'association de découvrir ce bâtiment emblématique une semaine avant la visite officielle, et à la présence et visite de Marion Zahnd, architecte associée au bureau Architecum à Montreux, en charge du projet de rénovation.

Située à proximité du temple, l'École du Centre-Ville, construite entre 1906 et 1908 dans le style Heimatstil, compte parmi les témoins les plus remarquables de l'architecture scolaire du début du XX^e siècle. Inscrit à l'inventaire des monuments du Canton de Vaud et recensé en note 2, le bâtiment avait très peu évolué depuis son origine: aucune transformation ou rénovation n'avait été entreprise, hormis quelques modifications dans les salles de classe.

Pour cette rénovation d'envergure, les autorités nyonnaises ont dû effectuer une pesée d'intérêts entre énergie, patrimoine et confort, tout en adaptant le bâtiment aux besoins actuels de la scolarité obligatoire. Ces choix ont

PRO NOVIODUNO PAR MONTS ET PAR VAUX!

été réalisés sous la diligence des Monuments et Sites et de la Direction de l'énergie (DIREN) de l'État de Vaud, pour qui il était essentiel de préserver ce patrimoine tout en l'adaptant.

L'école, qui accueillait sept classes de 1P à 4P – soit 142 élèves – a fait l'objet d'une rénovation en profondeur qui a duré deux ans. Le bâtiment s'organise désormais sur six niveaux, avec l'aménagement des sur-combles en atelier créatif. Le rez inférieur est resté inchangé, avec une salle de rythmique dont le sol a été refait à neuf et isolé, ainsi qu'une salle d'appui. Un mur a été abattu, les sanitaires refaits, une loge pour le concierge et un ascenseur ont été créés.

Les cinq niveaux supérieurs conservent la même typologie, avec trois salles de classe par niveau, distribuées par de généreux vestibules. Ceux-ci, autrefois utilisés comme vestiaires, sont désormais réattribués à des activités pédagogiques. Les dix salles de classe gagnent en confort grâce à de nouveaux rangements, une meilleure

qualité de l'air, une acoustique optimisée et une régulation thermique renforcée. Bien que plus petites que les normes scolaires actuelles, une dérogation a été accordée, les vestibules étant intégrés dans les activités pédagogiques. Les sanitaires ont été refaits à neuf et sont désormais non-genrés.

Le chantier a misé sur la préservation de la substance historique de l'édifice et la réutilisation des matériaux existants: 80% des parquets, 70% des tuiles, ainsi que toutes les fenêtres et carrelages d'origine ont été conservés et rénovés. Les améliorations énergétiques permettront dorénavant de réduire la consommation annuelle d'environ 60%.

C'est donc avec un immense plaisir que plusieurs membres de Pro Novioduno ont retrouvé, en l'espace d'une heure, toute l'âme qui était celle de leur école primaire, il y a... quelques années!

Éric Bieler

HISTOIRES D'EAUX: BIENNE ET NIDAU LE 18 OCTOBRE

Après un trajet entre lacs et vignes dorées, le groupe arrive à Bienne. Première étape, le château de Nidau, où se trouve le musée de la correction des eaux du Jura.

On a oublié à quel point la région des trois lacs était pendant des siècles soumise aux inondations, aux maladies



et à la misère. Pour réguler les eaux, il fallait impliquer, outre la Confédération, les cinq cantons concernés: Argovie, Berne, Fribourg, Neuchâtel et Soleure. Les travaux de correction des eaux – une tâche gigantesque – ont eu lieu en phases successives au XIX^e siècle et ont été complétés au milieu du XX^e siècle: déviation de l'Aar, construction de barrages hydro-électriques, aménagement des canaux reliant les trois lacs. Le niveau des lacs a baissé de 2,5 mètres environ, créant la plaine fertile du Seeland, autrefois insalubre, et assurant la stabilité du développement socio-économique de la région. L'île Saint-Pierre est devenue presqu'île, et de nombreux sites palafittiques ont été mis au jour.

Actuellement, malgré un contrôle permanent des niveaux des lacs, les inondations menacent à nouveau, dues aux dérèglements climatiques.

Après un bon repas, c'est un plaisir de visiter la vieille ville de Bienne, à travers de jolies rues bordées de maisons colorées et des places ornées de magnifiques fontaines. La guide conte avec vivacité l'histoire de Bienne. Puis c'est le retour, dans une belle lumière de fin d'après-midi.

Lucienne Caillat

L'ENTRETIEN

LES RIVES DU LAC

Les rives du lac représentent un espace unique, tant pour le sport, la détente et les loisirs de la population nyonnaise, que pour la nature et la biodiversité. C'est aussi une magnifique carte de visite pour la ville. La Ville de Nyon poursuit le projet de réaménagement du bord du lac avec pour objectifs d'améliorer les espaces publics, d'en renforcer l'accessibilité, de soutenir la biodiversité et de préserver les richesses patrimoniales.

Dans ce contexte, Pro Novioduno a sollicité : Giampietro Mondada, en qualité de Syndic de la Noble Confrérie des Pirates de Rives et résident du quartier depuis 1997, Lionel Gauthier, Conservateur du Musée du Léman et Josiane Chabbey, présidente de l'Association du quartier de Rive (qui fête ses 50 ans cette année).

La qualité de vie le long des rives du lac s'est-elle améliorée ou dégradée ?

GM Cela dépend du point de vue entre habitant et touriste de passage, qui n'ont pas les mêmes intérêts et perceptions. Je dirais que la qualité de vie a changé, elle s'est adaptée mais ne s'est en tout cas pas dégradée. Le parking de la Duche est un gros point d'amélioration du quartier en mettant les voitures sous terre. Je suis donc enthousiaste, ce qui reflète également mon caractère.

LG Par rapport à la seconde moitié du XX^e siècle, on peut dire que la qualité de vie s'est améliorée, car les problèmes de pollution terrible des années 1960-1980 ont été quasiment réglés. Et puis, le tout béton n'est plus d'actualité. On voit de plus en plus de projets de renaturation (même si on en voudrait beaucoup plus). Le tableau n'est pas tout rose pour autant. Le lac est soumis à de nouvelles pollutions (micropolluants, microplastiques) et à de plus en plus de pressions (dues à l'urbanisation, à la croissance démographique, à l'augmentation du

nombre d'usagers du lac et de ses rives, au réchauffement climatique, à l'arrivée d'espèces invasives). Si l'on compare la situation actuelle à des temps plus anciens, on peut aussi parler d'amélioration. Avant que le niveau du lac soit artificiellement contrôlé (à partir de 1886), les rives étaient à peu près inhabitables. Et pendant la première partie du XX^e siècle, les eaux usées stagnaient le long des rives. Évidemment, ces arguments concernent la qualité de vie des humains. Pour la faune et la flore, les temps anciens étaient bien meilleurs.

JC La vie à Rive est toujours aussi agréable et nous avons beaucoup de chance de vivre dans un environnement aussi plaisant et convivial.

Dans le cadre d'un aménagement des rives du lac, quelle serait votre priorité ?

GM Faire disparaître les voitures ! Le parking de Rive-est est anachronique, un si grand et bel espace gâché pour parquer des voitures ! Certes nous sommes limités par la géographie mais des solutions existent. Le trafic et les cheminements piétons sont à résoudre. Mais bravo pour l'aménagement de l'Usine à Gaz ! Quant au port, il faudrait revoir l'aménagement de la digue et son accès, je suis obligé d'utiliser un youyou (annexe) pour traverser. Par ailleurs, le draguage du port rend la sortie est impossible quatre mois par an (et plus les années bissextiles).

LG Refaire le port et le débarcadère de la CGN.

JC Ma priorité serait le réaménagement de la partie Grande Jetée-Parking Rive-est. Un peu plus de confort pour les clubs nautiques, un accès à l'eau facilité et une meilleure inclusion de cet espace souvent délaissé, surtout en hiver.

L'ENTRETIEN

Le patrimoine des rives (village des pêcheurs, murs historiques, Grande Jetée) doit-il être conservé, mis en valeur, modernisé ?

GM Conservé: oui. Mis en valeur: je ne sais pas. Modernisé: oui pour le port, non pour le village des pêcheurs. Il faudrait aménager la Grande Jetée où persistent des rails de mise à l'eau, à retirer pour créer un accès pour les petites voiles.



LG Le village des pêcheurs est une rareté qu'il faut à mon avis préserver.

JC Le village des pêcheurs doit impérativement être conservé, les murs historiques se discutent et pour ce qui est de la Grande Jetée, la décision ne nous appartient pas vraiment vu le coût de l'opération et les nombreuses parties concernées. Pour moi, ça n'est clairement pas une priorité à notre niveau dans un futur proche.



Avez-vous le sentiment que les espaces publics de Rive sont saturés ?

GM Saturés de voitures! Et de touristes le week-end, lors des jours de brocantes, le parking est plein et les visiteurs doivent se garer sur la route de Prangins. Mais du point de vue d'un habitant non, il y a assez de jours où ça va et nous ne nous sentons pas étouffés.

LG Il y a à mon sens une saturation en termes de véhicules.

JC Les espaces publics ne sont pas saturés, tous les espaces piétons sont appréciés. Par contre, le sentiment de saturation vient – et revient – toujours au niveau des parkings... Lorsque l'on veut attirer du monde, il est clair qu'il faut des places pour l'accueillir et éviter le parking sauvage. On parle là de personnes qui ne vivent pas à Nyon, ne travaillent souvent pas à Nyon, mais apprécient notre ville pour ce qu'elle a à leur offrir, et c'est clairement ce qui fait marcher nos commerces.

Néanmoins, on a une chance énorme avec une disposition cohérente du triangle des trois parkings, Duche-Perdtemps-Est, qui englobent parfaitement le centre-ville (vieille-ville, château et Rive). C'est là qu'il faut faire un effort rapidement, afin d'optimiser le plus de places possible, enterrées ou non, et tout le stress "véhicules" actuel sera dilué... À l'époque La Duche était controversée, on voit aujourd'hui que sans elle, on serait bien coincés!

L'ENTRETIEN

Prenez-vous le temps d'apprécier le panorama exceptionnel et les agréments des rives ?

GM Oui, tous les jours depuis le haut des marches du Château, on ne s'en lasse pas ! Nous profitons également des bistrots, et du port, bien qu'il y ait un problème de places d'amarrage et de renouvellement.

LG Depuis 2014 que je suis au Musée du Léman, je m'émerveille chaque matin du panorama quand je traverse la place du château et que j'arrive en haut des escaliers de la Duche.

JC Tous les jours ! J'apprécie énormément la chance que j'ai de vivre et travailler dans un environnement aussi majestueux.



ADHÉRER

DEVENEZ SANS TARDER UN ACTEUR DU PATRIMOINE NYONNAIS

Pro Novioduno veille à la sauvegarde du patrimoine artistique et historique de la ville de Nyon depuis 1922.

Adhérer c'est rejoindre 250 membres amoureux d'une cité bimillénaire. C'est donner un souffle nouveau au patrimoine bâti et non bâti local, si riche et si important pour comprendre la ville actuelle qui est le prolongement de notre maison. C'est pouvoir participer prioritairement à des excursions thématiques et rencontrer d'autres passionnés. C'est recevoir chez soi (deux fois par année) le bulletin de l'Association. Cette publication permet d'être tenu au courant des activités de Pro Novioduno et offre des dossiers thématiques sur la ville. C'est recevoir le livre-anniversaire: *Onze balades à Nyon* commentées dans le bourg et dans les environs qui vous permettront d'affûter votre regard sur la ville.

N'hésitez plus, rejoignez sans tarder Pro Novioduno!

POUR VOUS INSCRIRE

par courriel info@pronovioduno.ch par courrier Pro Novioduno - Place du Château 7, 1260 Nyon 1 sur le site pronovioduno.ch

COMPTE POSTAL

IBAN CH67 0900 0000 1200 8591 0

COTISATIONS

Étudiants, apprentis 10.- / **Individuelle** 40.- /
Couple 60.-
Société / entreprise 100.- / **Membre à vie** 500.-



SOUTIEN/AGENDA

SOUTIEN AU BULLETIN

Quatre niveaux de soutien:

- **Asse**: 1000.-
- **Boiron**: 500.-
- **Cossy**: 200.-
- **Corjon**: 100.-

Si vous souhaitez vous aussi soutenir le bulletin, rendez-vous dans la rubrique «*Votre action*» sur pronovioduno.ch

AGENDA 2026

- **4 mars** Assemblée générale – Club 1306 Nyon
- **Avril** Balade à Lausanne sur le parcours de Sophie Mercier, première à créer des crèches il y a 150 ans
- **Mai** Excursion à Lyon
- **Automne** Balade théâtralisée à travers Nyon et excursion à Evian

UNE IDÉE DE CADEAU DE NOËL

ONZE BALADES À NYON - UNE VILLE À DÉCOUVRIR

Onze balades commentées dans le bourg et dans les environs vous permettront d'affûter votre regard sur la ville. Contenues dans un étui cartonné et des cahiers multicolores, elles séduisent par leur graphisme contemporain. Ce recueil est une clef pour comprendre et apprendre, et c'est aussi un cadeau original pour les fêtes. à retrouver sur: pronovioduno.ch/onze-balades-a-nyon





TIRAGE: 250 EXEMPLAIRES / GRAPHISME: ATELIERK.ORG, LAUSANNE / DIRECTEUR DE PUBLICATION: VINCENT GUILLOT /
REDACTION: ERIC BIELER, LUCIENNE CAILLAT, VINCENT GUILLOT, CATHERINE SCHMUTZ /
CREDITS PHOTOS: ARCHIVES COMMUNALES DE NYON PP. 13-14 / ASSOCIATION POUR L'ANIMATION DU QUARTIER DE RIVE P. 26 /
ROMAIN GERY PP. 26-27, 29 / VINCENT GUILLOT PP. 18-19, 21, 23 / MUSEE DULÉMANT P. 7 /
MUSEE HISTORIQUE, CHÂTEAU DE NYON P. 10 / PRO NOVODUNO P. 1, 31-32
IMPRESSION: PCL PRESSES CENTRALES, RENENS