

# Histoire

*France:* C'est au XVIII<sup>e</sup> siècle que les travaux d'endiguement de l'Arve débutent réellement, à l'initiative du gouvernement Sarde, par un vaste programme de corrections de la rivière. Jusqu'à cette époque, les riverains subissaient les assauts de l'eau à chaque crue\* qui emportait ponts, maisons et berges, modifiant son cours et le paysage ripisylve\* .

On dispose de peu de documentation sur les travaux effectués pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. 30 kilomètres de digues furent construites entre 1824 et 1870. Ce fut avec la construction de l'autoroute Blanche au début des années 1970 que l'on multiplia les protections et que l'on réalisa de nombreuses rectifications des berges.

*Genève:* à l'époque romaine, la plaine de Plainpalais n'était qu'une île, l'ensemble du quartier de la Jonction n'était qu'îlots aléatoires perdus au milieu des flots. On sait qu'à cette époque Jules César fit déjà construire un pont sur l'Arve afin de suivre la fuite des Helvètes vers la Gaule sur la berge sud du Rhône. A l'angle du chemin de la Roseraie et des Crêts-de-Champel se trouvait autrefois une construction, probablement romaine, qu'on appelait l'Arc (arcus). Blavignac<sup>2</sup> y voyait la tête du pont romain qui a existé dans ces parages. Au XV<sup>e</sup> siècle, le pont se trouvait à la hauteur de la rue du Cheval-Blanc.

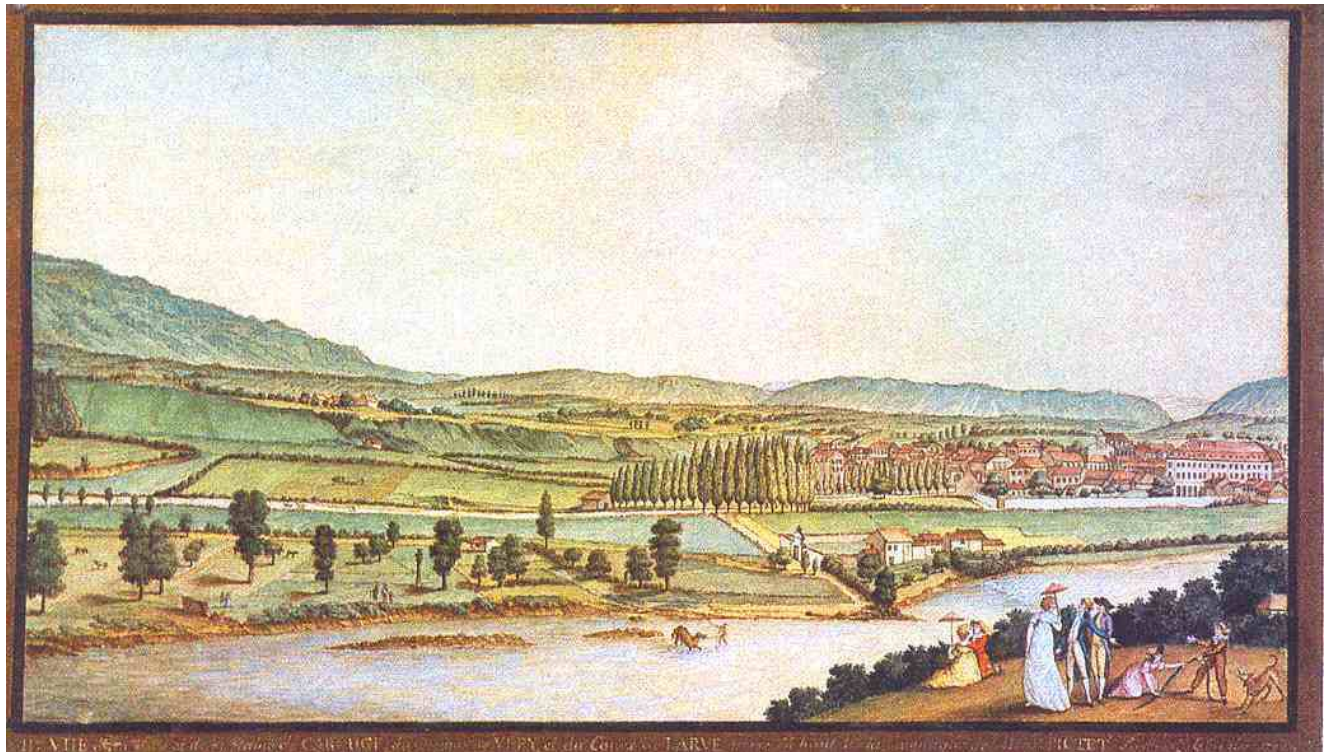
*2. Jean-Daniel Blavignac. architecte, 1817-1876.*

L'histoire nous a conservé l'état des droits de pontonnage établis au temps de l'épiscopat d'Aymon du Quart (1304-1311) et que devaient acquitter les marchands traversant le pont. On payait un denier pour chaque bête chargée de denrées, excepté sur le blé. Le bétail était exempt, à moins qu'il ne fût destiné à la revente hors du diocèse. Les bourgeois de Genève et ceux de Cruseilles ne payaient pas de droits. Il en était de même pour les bourgeois de Rumilly, mais à charge pour eux, en cas de reconstruction totale ou partielle du pont, d'entretenir à leur frais, sur le lieu des travaux, un bœuf pour le transport des matériaux. Les habitants des terres situées au « midi jusqu'à la rivières des Usses » (c'est-à-dire tout le massif du Mont-de-Sion jusqu'à Frangy) étaient exempts de droits à condition de payer un abonnement dont la redevance s'élevait à un denier par an.

Ce pont, détruit par la rivière en 1385, fut remplacé par un bac et ne put être reconstruit que vingt-cinq ans plus tard.

Au Moyen Age, l'Arve passait au milieu de la Genève d'alors, y entrant par l'actuelle place Neuve et se divisant en une multitude de bras qui se modifièrent au cours des ans selon l'état des crues\*.

Le 28 juin 1483 le secrétaire d'Etat inscrit dans le Registre du Conseil: «On travaille à conserver Plainpalais contre l'eau de l'Arve ». C'est la plus ancienne mention que l'on trouve dans ces Registres concernant les travaux de l'Arve.



*Vue de la ville et de la plaine de Carouge. du chemin de Very et du cours de l'Arve.*

*Aquarelle de C. G. Geissler. 1799. document BPU Genève.*

Durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, l'Arve servit au transport d'importantes quantités de bois savoyards destinés à Genève; ces bois flottants étaient recueillis à Carouge où chaque année 3000 stères s'entassaient sur une place.

Des marchandises même, principalement des produits agricoles et minéraliers, étaient embarquées sur des radeaux conduits jusqu'à Genève par d'habiles nautoniers.

Ce trafic dura jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (en 1844, c'est par un batelier de l'Arve que fut connu l'effroyable incendie qui détruisit Sallanches). Il fut anéanti à la suite de l'amélioration des voies routières et par le chemin de fer.

Jadis, l'Arve était une véritable frontière entre Carouge et la République de Genève, c'est au XVIII<sup>e</sup> siècle que la cité sarde fut construite.

Aujourd'hui, à part quelques pontons utilisés localement, on ne voit plus que des pirogues ou des canoës pilotés par des sportifs descendre le cours de la rivière.

Extrait du site : <http://www.fgsp.ch/Rivieres/Arve/Arve.htm>