

Balade sur les berges du Rhône urbain genevois

Bernard WEISSBRODT

Introduction

« Et telle le fleuve, s'écoulait la journée, sans que jamais, à contempler le Rhône, j'aie pensé à gaspiller mon temps. »¹ Quand, dans ses souvenirs de jeunesse, l'écrivain anglais John Ruskin évoque la ville de Genève qu'il a maintes fois visitée, il revit l'enchantement qui avait été le sien un jour de juin 1844 sur les berges du Rhône, du côté de la Jonction. Il se remémore un grand flot « magnifique, apaisant et formidable à la fois », mais nulle trace, dans ses souvenirs, d'une quelconque activité humaine au bord du fleuve. A cette époque pourtant, on y trouvait entre autres des moulins et des bateaux-lavoirs, sans parler de la machine hydraulique qui déjà fournissait de l'eau aux citadins. Et ce n'est pas non plus gaspiller son temps, aujourd'hui, que de parcourir les quelque deux kilomètres de berges entre le Léman et la confluence du Rhône et de l'Arve pour tenter d'y repérer les usages qu'on y a faits de l'eau au fil de l'histoire et d'inventorier un tant soit peu quelques particularités de cet espace patrimonial en continuelle mutation. Voici donc une balade proposée sous forme d'un itinéraire pédestre qui va du pont du Mont-Blanc jusqu'à la pointe de la Jonction en traversant à quelques reprises le fleuve ou l'un de ses bras (fig. 1).

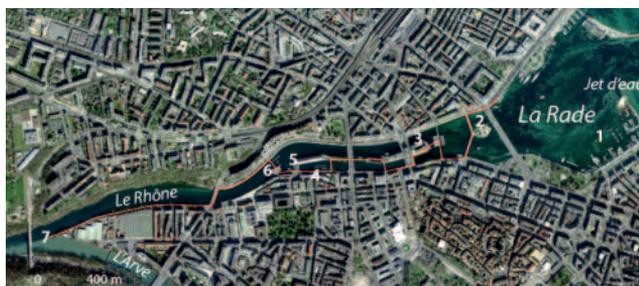


Fig. 1. L'itinéraire de cette balade va du pont du Mont-Blanc jusqu'à la pointe de la Jonction. 1. Pierre du Niton; 2. île Rousseau; 3. pont de la Machine; 4. la Coulouvrenière; 5. Bâtiment des Forces Motrices (BFM); 6. barrage-écluse du Seujet; 7. pointe de la Jonction. (Photographie aérienne: swisstopo).

Sources principalement consultées pour la rédaction de cette balade: Gérard DUC, Anita FREI, Olivier PERROUX, *Eau, gaz, électricité. Histoire des énergies à Genève du XVIII^e siècle à nos jours*, Gollion, Infolio, 2008; Anita FREI, *Ponts de Genève*, Genève, 2002; Catherine SANTSCHI *et al.*, *Encyclopédie de Genève*, 11 vol., Genève, 1982-1996. *D'amont en aval*, Brochure « Genève à pied », Service d'urbanisme, Ville de Genève, 2000; sites Internet de la Ville de Genève, du Canton de Genève et des Services industriels de Genève. Toutes les photographies actuelles des sites ainsi que de cet article sont de l'auteur, sauf mention contraire.

¹ John RUSKIN, *Praeterita. Outlines of Scenes and Thoughts Perhaps Worthy of Memory in My Past Life*, 2 vol., Orpington, 1887. Volume II, chapitre V. Traduction parue dans *Le goût de Genève*, Paris, Mercure de France, 2006 (collection Le petit mercure).

La rade d'où s'en va le Rhône

Depuis longtemps, le Léman n'a plus d'exutoire vraiment naturel. Son niveau d'eau et le débit de son seul et unique émissaire, le Rhône, sont régulés de manière artificielle. C'est le pont du Mont-Blanc (fig. 2) qui, de façon quelque peu symbolique, marque la limite du lac et le lieu de renaissance du fleuve. Construit en 1862, il fut d'abord restauré et consolidé en 1903, puis élargi en 1965. Aujourd'hui, il renvoie à toute la problématique de la mobilité genevoise entre les deux rives du Léman et du Rhône. Le désencombrement de cet endroit névralgique du transit urbain dépend encore et toujours d'hypothétiques, utopiques et multiples projets inaboutis de traversée de la rade ou du Petit Lac. Pourtant, à plus ou moins long terme, sa rénovation paraît inéluctable.

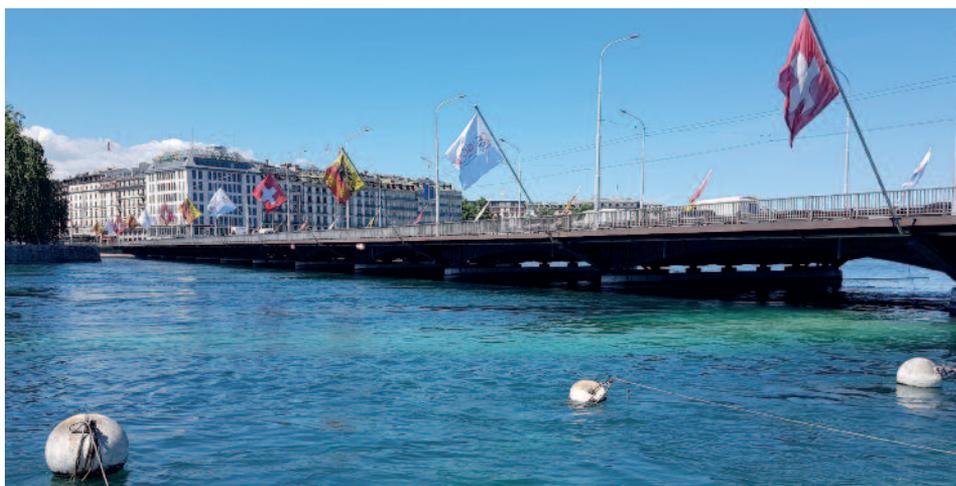


Fig. 2. Le pont du Mont-Blanc vu d'aval et de rive gauche.

Petite histoire d'une grande glaciation

Du milieu du pont, avant de longer le Rhône, il vaut la peine de prendre le temps de l'observer, cette rade²; et d'oser imaginer que lors de l'extension maximale³ de la dernière grande glaciation, le glacier du Rhône qui, alimenté par le glacier de l'Arve, venait mourir contre le glacier de l'Isère dans la région du lac du

² La rade et le Rhône genevois sont inscrits depuis 1990 sur la liste internationale des zones humides protégées par la Convention de Ramsar.

³ L'âge de l'extension maximale du glacier du Rhône lors de la dernière glaciation n'est pas fixé avec précision. On admet que cette avancée maximale est relativement ancienne – peut-être il y a 60 000-70 000 ans – et qu'il y a 22 500 ans, lorsque le lobe nord du glacier du Rhône atteignait encore la région de Soleure, dans la région lémanique, il ne dépassait pas Genève; voir Walter WILDI *et al.*, *Guide: géologie et archéologie de Genève*, 2017, document disponible sur le site Internet du Département F-A. Forel des sciences de l'environnement et de l'eau de l'Université de Genève, [en ligne:] <https://www.unige.ch/forel/fr/services/visitegeologique/> (consulté le 18 mai 2020), et Andrea MOSCARIELLO, «The geomorphological landscapes in the Geneva Basin», dans Emmanuel REYNARD (éd.), *Landscapes and Landforms of Switzerland*, Cham, Springer Nature Switzerland, 2021, p. 83-96.

Bourget actuel⁴, atteignait à Genève une altitude de 1200 mètres, ne laissant apparaître que l'une ou l'autre des crêtes du Jura – lui-même recouvert d'une calotte glaciaire autonome – et du Salève.

C'est entre les 16^e et 14^e millénaires av. J.-C. que la région genevoise s'est peu à peu libérée de ses glaces, donnant naissance à la rade et au bassin lémanique⁵. Le niveau d'eau du lac qui, au début, était supérieur d'une trentaine de mètres au niveau actuel, s'est progressivement abaissé, ce qui a permis aux pionniers agriculteurs et éleveurs du Néolithique d'occuper les terrasses en surplomb, voire de s'installer épisodiquement dans les zones littorales. Les recherches archéologiques et la mise au jour de vestiges villageois sur les fonds lacustres ont révélé qu'à trois reprises au moins, entre 4000 et 1000 av. J.-C., le niveau d'eau a pu être inférieur de quelques mètres à celui d'aujourd'hui. Par la suite, mais de façon plus modérée, le lac a plus ou moins continué de varier de hauteur en fonction des événements climatiques ou autres⁶, mais aussi des entraves mises à son écoulement à Genève, lesquelles ont contraint les trois cantons riverains du Léman à se mettre d'accord à la fin du XIX^e siècle sur des normes communes de régulation. On en reparlera plus loin.

Blocs erratiques et palafittes

La dernière glaciation et la préhistoire ont laissé des traces, à commencer par des blocs erratiques de granite dont deux émergent à proximité de la rive gauche de la rade (fig. 3). Baptisés Pierre Dyolin (la plus grande) et Pierre du Niton (pierre de Neptune, de Neïth, autre dieu des eaux, ou du Diable selon les interprétations), ces deux rochers proviennent de la partie orientale du massif du Mont-Blanc⁷. Le second de ces blocs acquit sa notoriété en 1820, lorsque l'ingénieur Guillaume-Henri Dufour décida d'en faire le point de repère du niveau moyen du lac et plus tard de sa carte de la Suisse au 1:100 000. Il sert aujourd'hui encore de base aux

4 La question de l'extension maximale du glacier du Rhône lors de la dernière glaciation a été pendant longtemps controversée. Il est actuellement admis que le lobe lyonnais était essentiellement alimenté par le glacier de l'Isère, le glacier du Rhône n'allant pas au-delà des massifs montagneux subalpins; voir Sylvain COUTTERAND, Philippe SCHOENEICH, Gérard NICLOUD, «Le lobe glaciaire lyonnais au maximum würmien. Glacier du Rhône ou/et glaciers savoyards?», dans *Cahiers de Géographie*, 8 (2009), (collection EDYTEM), p. 11-22.

5 *La rade de Genève: du glacier aux lacustres. 20 millénaires de l'histoire de Genève*. Textes des panneaux et commentaires du diaporama de l'exposition présentée par l'Université de Genève à l'Espace SIG du pont de la Machine en automne 2012. Document disponible sur le site Internet du Laboratoire d'archéologie préhistorique et anthropologie de l'Université de Genève, [en ligne:] <http://lap.unige.ch/plonjon/documents/textes-FRE.pdf> (consulté le 18 mai 2020).

6 Selon des simulations informatiques réalisées par des chercheurs de la Faculté des sciences de l'Université de Genève, le tsunami provoqué en 563 par l'effondrement catastrophique du *Tauredunum* se serait traduit à Genève par une vague de 8 mètres de haut; voir Pierre-Yves FREI, Sandra MARONGIU, *Un tsunami sur le Léman. Tauredunum 563*, nouvelle édition, revue et augmentée, Lausanne, PPUR, 2020.

7 Jean SESIANO *et al.*, «Les Pierres du Niton revisitées: soubassement, minéralogie, datation et origine», dans *Archives des Sciences*, 64 (2011), p. 81-90.

références altimétriques⁸. Fixé à l'origine à 376.86 mètres au-dessus du niveau de la mer, il a été ramené dès 1902 à 373.60 m, sur la base du système géodésique français (marégraphe de Marseille).



Fig. 3. Les deux blocs erratiques de la rade de Genève du côté des Eaux-Vives: la *Pierre Dyolin* et, plus éloignée de la rive, la *Pierre du Niton* proprement dite, qui sert de référence à l'hypsométrie de la Suisse. A gauche, on distingue la proue de la *Neptune*, grande barque à voiles latines construite en 1904.

Sont par contre invisibles, du moins à la surface de l'eau, les pilotis qui témoignent encore de l'existence d'établissements préhistoriques littoraux. Six des quinze stations lacustres recensées sur les rives genevoises se trouvent dans la rade⁹. La plus vaste, celle du Plonjon, perpendiculaire à la rive gauche du lac, comprend des pilotis datés entre le milieu du XI^e siècle et le milieu du IX^e siècle av. J.-C. Dans la majorité des cas, seules les pointes émergent du sol lacustre. Les premières explorations de la rade ont été menées dès 1852 par un médecin-pharmacien, Hippolyte-Jean Gosse,

- ⁸ Voir l'article « Horizon de référence pour les mesures altimétriques », sur le site Internet de l'Office fédéral de la topographie swisstopo, [en ligne:] <https://www.swisstopo.admin.ch/fr/connaissances-faits/mesuration-geodesie/questions.html> (consulté le 18 mai 2020). En septembre 2020, pour marquer le bicentenaire du Repère Pierre du Niton, l'Office fédéral de la topographie swisstopo et le Département cantonal genevois du territoire ont présenté au public l'histoire et les défis actuels de la mesure de l'altitude en Suisse et dans le monde. Voir [en ligne:] <https://www.ge.ch/teaser/373m6/repere-Pierre-du-niton> (consulté le 24 septembre 2020).
- ⁹ *Candidature à l'UNESCO: les sites préhistoriques littoraux du canton de Genève dans le cadre du projet « Palafittes »*. Brochure éditée par le Service cantonal d'archéologie, Genève, 2010. Le document est disponible sur le site Internet du Laboratoire d'archéologie préhistorique et anthropologie de l'Université de Genève, [en ligne:] <http://lap.unige.ch/plonjon/documents/brochure-ge.pdf> (consulté le 18 mai 2020). Sur le même site, voir aussi les pages dédiées au « Projet Plonjon », [en ligne:] <https://www.unige.ch/forel/lap/fr/projets-de-recherche/fouilles/le-plonjon/> (consulté le 18 mai 2020).

par ailleurs fondateur du Musée historique genevois. Plus tard, pendant l'hiver 1920-1921, Louis Blondel, archéologue cantonal, profita de la sécheresse et de la baisse exceptionnelle du niveau du lac pour dresser une première carte détaillée des pieux de bois découverts dans la rade. Plus près de nous, des fouilles menées par l'Université de Genève ont permis de dénombrer 1620 pieux visibles à la surface du sol¹⁰. Aujourd'hui, les archéologues estiment que d'ici à une cinquantaine d'années, la plupart des pilotis encore en place auront disparu en raison de l'importante érosion provoquée par les vagues et le courant naturel.

Le vertical et l'horizontal

Qui dit rade de Genève, pense d'abord, évidemment, à son emblème historique : le jet d'eau (fig. 4). Son prototype, mis en place en 1886 et haut de 30 mètres, était installé sur le Rhône à proximité de l'usine hydraulique (fig. 5). Il servait alors de soupape de sécurité aux surplus de pression d'eau lorsque les artisans arrêtaient leurs machines. En 1891, la Ville décida d'en faire une attraction touristique et de le déplacer au cœur de la rade. Jusqu'en 1951, le jet était raccordé au réseau d'eau potable, avant de disposer de sa propre station de pompage autonome. Son fonctionnement et son entretien sont assurés par les Services Industriels de Genève (SIG) qui en sont aussi les propriétaires. Grâce à deux groupes motopompes de 500 kW chacun, 500 litres d'eau sont tirés du Léman chaque seconde et propulsés



Fig. 4. Le jet d'eau ornant la rade de Genève depuis 1891.

¹⁰ Voir la brochure *Genève, il y a 3000 ans. Chronique d'une fouille dans le village préhistorique du Plonjon*, sous la direction de Pierre Corboud, Office du patrimoine et des sites, Etat de Genève, [en ligne:] <http://lap.unige.ch/plonjon/brochure-V3.pdf> (consulté le 18 mai 2020).



Fig. 5. Photographie du jet d'eau de la Coulouvrenière datant d'entre 1886 et 1891. Auteur inconnu. (Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: vg n18x24 01519).

A l'horizontale, la rade paraît bien encombrée par les bateaux de plaisance. Les installations portuaires des deux rives peuvent en effet en abriter un millier¹¹. Cependant, par suite des projets de reconfiguration du site pour libérer de l'espace et améliorer l'accès à l'eau, la plupart des bateaux privés amarrés en rive gauche vont devoir progressivement migrer vers le nouveau centre en construction au Port Noir.

C'est une compagnie privée fondée en 1897 – « Les Mouettes genevoises » – qui assure le service régulier de la traversée de la rade. Elle dessert actuellement quatre lignes et dispose pour cela de cinq bateaux (dont deux à énergie solaire). Ce réseau très apprécié des Genevois est intégré depuis 2001 dans la communauté tarifaire cantonale. Quant à la Compagnie générale de navigation (CGN) – principale société de transport public sur l'ensemble du lac et propriétaire des bateaux belle époque, à vapeur et roues à aubes, qui font le charme des croisières lémaniques –, elle gère deux embarcadères sur chacune des rives, Mont-Blanc et Jardin anglais.

Dans cet espace lacustre plutôt restreint, on découvre aussi un type d'embarcation témoignant d'une époque révolue, celui des grandes barques à voiles latines qui, dès le XIII^e siècle, ont assuré la navigation commerciale sur le Léman. Nombre d'entre elles ont entre autres servi au transport de matériaux de construction

¹¹ En décembre 1856, les autorités cantonales avaient adopté un ambitieux « Projet général de port ». Quinze mois plus tard, le gros œuvre était terminé et Genève pouvait alors s'enorgueillir d'une rade portuaire d'une trentaine d'hectares protégée de la bise par deux grandes jetées. Quatre ans plus tard, la construction du pont du Mont-Blanc entraîna cependant le démantèlement du Port du Commerce construit en rive gauche en 1835. La rade va alors progressivement se transformer en un plan d'eau ouvert à la navigation de plaisance et aux bateaux touristiques et, sur ses quais, offrir le large espace de promenade et de détente conviviale qu'on lui connaît aujourd'hui. Voir Bénédict FROMMEL, « La formation de la rade de Genève », dans *Tracés : bulletin technique de la Suisse romande*, 136 (2010), p. 7-19.

(pierres, sables, graviers, bois, etc.) provenant de Haute-Savoie ou du Valais et destinés aux chantiers genevois. Au début du XX^e siècle, on en comptait encore une soixantaine sur le lac; il n'en reste que six aujourd'hui. La *Neptune*, construite en 1904 et désormais amarrée du côté des Eaux-Vives (fig. 3), a été rachetée en 1971 par l'Etat de Genève, restaurée puis remise à une fondation privée qui en assure la gestion et la location à des fins récréatives¹².

D'une île à l'autre

Notre balade sur les bords du Rhône urbain commence réellement au pont des Bergues, face à l'hôtel du même nom qui renvoie au patronyme d'un philanthrope allemand, Jean Kleberger (Clébergue dans le parler local), lequel possédait jadis aux alentours une maison et un jardin. C'est sur ses terres qu'au début du XVIII^e siècle s'installa l'une des fabriques d'indiennes (fig. 6) implantées en ville par des réfugiés huguenots par suite de la révocation de l'Edit de Nantes. La manufacture des Bergues, exploitée par deux frères de la famille Fazy, employa plusieurs centaines d'ouvriers. La fabrication de ces toiles peintes, dont le rinçage réclamait beaucoup d'eau, contribua largement à la prospérité de la cité¹³, mais cette industrie, la plus importante à Genève après l'horlogerie, déclina rapidement au début du siècle suivant.

Le paysage de la rive droite va connaître alors une profonde mutation : « de 1827 à 1837 se construit le quartier des Bergues dont le modernisme contraste violemment avec les quartiers voisins de Coutance ou de St-Gervais »¹⁴. Une vingtaine de maisons y sont bâties ainsi que l'hôtel des Bergues, l'un des pionniers de la grande hôtellerie suisse, construit en 1834 (fig. 7).

L'idée de relier ce nouveau quartier à la rive gauche sans devoir passer par les ponts de Bel-Air date de la même époque (fig. 8). Vers 1830, l'ingénieur Dufour, encore lui, construisit un double pont suspendu reposant sur une plate-forme elle-même reliée à l'île Rousseau par une passerelle. En 1831, son tablier, qui s'était effondré, fut remplacé par le pont en poutre qui existe toujours, réservé aux piétons et aux cyclistes. Toutefois, des travaux ont dû être récemment entrepris pour renforcer ses fondations menacées par une forte érosion. Historiquement, c'est donc le deuxième pont sur le Rhône genevois après les ouvrages construits plus en aval dès l'époque romaine.

L'île Rousseau a, elle aussi, toute une histoire. Compte tenu de sa position stratégique pour le contrôle de la rade, ce gros rocher avait d'abord été aménagé comme bastion de la cité, puis transformé en chantier naval sous le nom d'île aux Barques

¹² Site Internet de la *Neptune*, [en ligne :] <http://neptunegenève.ch/> (consulté le 18 mai 2020).

¹³ Jean DE SENARCLENS, « L'industrie textile et de l'habillement », dans *Encyclopédie de Genève*, tome 7, Genève, 1989, p. 121-122.

¹⁴ Leila EL-WAKIL, « L'hôtel des Bergues à Genève », dans *Nos Monuments d'art et d'histoire*, 29/4 (1978), p. 373-380.

(fig. 9). Lorsqu'il fut relié au pont des Bergues, il fut transformé en parc public dédié à Jean-Jacques Rousseau (fig. 10). Il a été rénové et réaménagé en 2012 à l'occasion du tricentenaire de l'écrivain-philosophe natif de Genève. Sa statue a ainsi retrouvé son axe d'origine: elle regarde de nouveau vers la ville et non vers le lac!

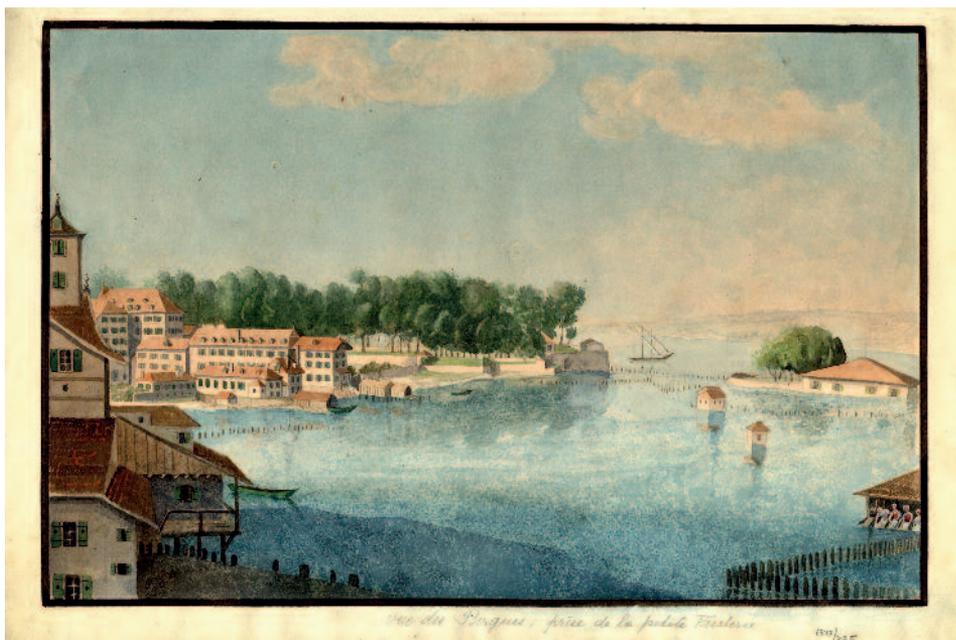


Fig. 6. Vue des Bergues prise de la petite Fusterie. Aquarelle, auteur inconnu.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: 21P 01-04).



Fig. 7. Le quai et l'hôtel des Bergues aujourd'hui.



Fig. 8. Genève, vue prise du quai des Bergues. Lithographie de H. Mottu, avant 1862. Armand Cuvillier, lithographe. S. Morel, éditeur. Lemercier, imprimeur.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: 05P 36).



Fig. 9. Genève, île des Barques. Lavis sur papier attribué à Wolfgang-Adam Töpffer (1766-1847), date indéterminée.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: VG 0567).



Fig. 10. C'est en 1834 que l'île des Barques a été transformée et renommée île Rousseau en hommage au philosophe natif de Genève.

Le pont de la Machine

L'installation, en 1708, d'une machine hydraulique à la pointe de l'île par l'ingénieur français Joseph Abeille a marqué un tournant historique en matière d'approvisionnement en eau : « pour la première fois, les Genevois acceptent de boire l'eau du Rhône, captée dans la partie du fleuve qu'on estime la plus propre »¹⁵.

Il s'agissait d'une véritable station de pompage, équipée de deux grandes roues motrices actionnant des pompes qui refoulaient l'eau jusque dans la partie haute de la ville. Pendant plus d'un siècle, cette machine a alimenté jusqu'à 24 fontaines publiques et 19 fontaines privées. En 1843, elle fut remplacée par une machine cinq fois plus puissante, construite par un autre ingénieur français, Jean-Marie Cordier, et placée dans le bâtiment central de l'actuel pont de la Machine (fig. 11). Cette nouvelle installation a permis, dès le milieu du XIX^e siècle, de créer un réseau de distribution d'eau jusque dans les étages des maisons, grâce aux colonnes montantes.

L'extrémité amont de l'île, sur laquelle avait été également installée la première centrale électrique genevoise, marque la séparation du Rhône en deux bras. Dans leur ancienne configuration, le canal du bras droit servait à la régulation du débit du fleuve par le biais d'un barrage à rideaux (jusqu'en 1995) et le bras gauche – au départ duquel on voit encore un ancien système de vannes de régulation – alimentait, jusque dans les années 1980, les turbines du Bâtiment des Forces Motrices.

¹⁵ DUC *et al.*, *Eau, gaz, électricité*, p. 18.

Rénové en 2009, le pont de la Machine dispose désormais d'une esplanade publique posée sur pilotis. Le bâtiment a été complètement transformé. Il abrite *Quartier Libre SIG*, un espace où les Services Industriels de Genève présentent des expositions interactives et pédagogiques sur des thématiques liées notamment au patrimoine, à l'environnement ou à l'action humanitaire (fig. 12).



Fig. 11. Le pont de la Machine. Dès 1843, le bâtiment central abrita la machine hydraulique Cordier et ses annexes furent construites en 1863 et 1872. Auteur et date de la photographie inconnus.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: rvg n13x18 13697).



Fig. 12. Le bâtiment du pont de la Machine abrite désormais *Quartier Libre*, un espace d'exposition des Services Industriels de Genève (SIG).

Jules César est passé par là

Avec ses ponts sur les deux bras du Rhône, l'île – à l'origine un banc de sable – a toujours été un point stratégique. En 58 av. J.-C., Jules César y fit détruire un pont gaulois pour empêcher le transit des Helvètes. Une plaque commémorative apposée sur la tour de l'île rappelle cet épisode avec un extrait en latin du *De bello gallico*¹⁶, où le général mentionne son passage en ces lieux (fig. 13).



Fig. 13. Plaque commémorative du passage de Jules César à Genève en 58 av. J.-C.

Suivirent plus tard un pont romain, puis un pont de bois qui, dès le Moyen Age, regroupa diverses installations (moulins, ateliers d'artisanat, boutiques et habitations); il fut entièrement détruit par un incendie en 1670. Le «grand-pont» fut reconstruit, ainsi qu'un pont parallèle en amont, mais toute annexe y fut interdite. La place des Trois-Rois attenante, exhauscée et agrandie, fut alors rebaptisée place de Bel-Air.

Vers la fin du XIX^e siècle, les ponts de bois seront remplacés par quatre ponts métalliques identiques, réunis par une plate-forme commune, puis par des ouvrages en béton permettant le passage des trams jusque dans les années 1950. Au tournant du deuxième millénaire, ils ont été détruits et reconstruits de telle manière qu'ils supportent des rames de tram beaucoup plus lourdes. Ils ont été rouverts à la circulation des trams en décembre 2011.

Le quartier de l'île fut longtemps le cœur de nombreuses activités industrielles. Un confiseur, entre autres exemples, s'y installa pour profiter de l'énergie des moulins du Rhône et faire tourner des machines de production artisanale de chocolat. La famille Favarger reprit ensuite cette entreprise à son nom. Plus tard, privée de la force hydraulique du Rhône en raison de nouveaux aménagements qui avaient modifié son niveau, cette manufacture déménagea sur les bords de la Versoix où elle

¹⁶ Traduction de l'extrait du Livre I des *Commentaires sur la guerre des Gaules* de Jules César, datés de 58 av. J.-C., figurant sur cette plaque commémorative : « La dernière ville des Allobroges, Genève, est la plus rapprochée de l'Helvétie, avec laquelle elle communique par un pont [...]. César, apprenant qu'ils se disposent à passer par notre Province, part aussitôt de Rome, se rend à grandes journées dans la Gaule ultérieure et arrive à Genève [...] où il fait rompre le pont de Genève » (traduction de D. Nisard, 1865).

a toujours son siège. L'histoire de Johann Jacob Schweppe est moins connue. Dans les années 1780, cet horloger et orfèvre allemand, établi à Genève, inventa et fit breveter un procédé permettant de dissoudre du dioxyde de carbone dans l'eau pour la rendre gazeuse et ouvrit une fabrique d'eaux minérales médicinales dans le quartier de l'île. C'est toutefois à Londres qu'il déposera sa célèbre marque.

Traces de mort, espaces de vie

Le 10 juin 1566, un étudiant piémontais de 15 ans, Bartholomé Tecia, était noyé dans le Rhône après avoir été dénoncé, torturé et condamné à mort pour crime d'homosexualité. Un panneau commémoratif a été posé en bordure du fleuve en 2013 pour défendre le droit fondamental à l'orientation sexuelle de tout être humain. Indirectement, il rappelle aussi que la noyade était jadis l'une des formes de mise à mort appliquée dans certains cas par les pouvoirs judiciaires. Entre 1558 et 1619, une quarantaine de personnes auraient été exécutées de cette manière, condamnées pour infanticide, récidive d'adultère, inceste, viol d'enfant ou sodomie¹⁷.

A la fin des années 1840, les autorités genevoises choisirent la pointe aval de l'île pour y construire un grand abattoir municipal (fig. 14). « Minutieusement mise au point, l'activité de boucherie répondait aux ambitions d'une ville regardant l'avenir avec confiance. A la pointe des considérations urbanistiques et hygiénistes, l'abattoir qui a également symbolisé les luttes politiques genevoises du milieu du XIX^e siècle¹⁸ n'aura pourtant servi que le temps d'une génération »¹⁹. En 1876 déjà, hygiène citadine oblige, ce bâtiment est transformé en marché couvert permanent et rebaptisé Halles de l'île. Abandonné à la fin des années 1960, voire menacé de démolition, il reprend vie une décennie plus tard en abritant plusieurs centres d'activités culturelles et un espace de restauration.

¹⁷ Sonia VERNHES RAPPAZ, « La noyade judiciaire dans la République de Genève (1558-1619) », dans *Crime, Histoire & Sociétés / Crime, History & Societies*, 13 (2009), p. 5-23.

¹⁸ Durant les premières décennies qui ont suivi son entrée dans la Confédération en 1815, le canton de Genève a vécu une histoire politique assez tumultueuse, marquée principalement par la confrontation de deux conceptions de la cité : l'une d'inspiration aristocratique et conservatrice, tenante du *statu quo*, l'autre de tendance progressiste et libérale, partisane du progrès économique et social. Celle-ci, sous l'impulsion du radical James Fazy, finira par s'imposer en 1847 avec le vote populaire d'une nouvelle Constitution et de nombreuses prises de décisions (démolition des fortifications, installation de nouvelles industries et d'institutions financières, instauration de l'école laïque, fondation de l'hôpital cantonal, création d'un réseau ferroviaire, etc.) qui concrétiseront la volonté de la majorité des citoyens genevois d'alors d'entrer dans la modernité.

¹⁹ Bruno RACALBUTO, « L'abattoir. Enjeu politique et architecture publique. Genève 1844-1876 », dans *Carnets de bord*, 15 (2008), p. 28-41.



Fig. 14. La passerelle et le bâtiment des Halles de l'île construit à l'origine comme abattoir municipal.

De la rive gauche du fleuve, on accède aux Halles par une passerelle piétonne tenue par deux poutres métalliques paraboliques : cet ouvrage, construit pour faciliter l'accès aux abattoirs, avait jusqu'en 1936 son pendant sur la rive droite et le quai des Moulins. Celui-ci, à la belle saison, sert aussi de point d'embarquement pour les croisières sur le Rhône genevois jusqu'au barrage hydroélectrique de Verbois.

Quant à la Promenade des Lavandières, chemin piétonnier qui relie l'extrémité de l'île à l'usine de la Coulouvrenière, elle évoque le souvenir des femmes qui jadis travaillaient sur les bateaux-lavoirs amarrés le long des berges du Rhône (fig. 15), dont la plus ancienne trace remonte à la fin du XVII^e siècle, et dont le dernier témoin s'est échoué en 1941. Ces bateaux-lavoirs étaient utilisés durant toutes les saisons, quelles que fussent les conditions météorologiques. Pour soutenir l'insertion sociale et professionnelle de jeunes en difficulté, une association genevoise a conçu puis mené à terme en 2012 la construction d'un bateau-lavoir original, aménagé en café-restaurant et participant au projet plus large de mise en valeur des rives du fleuve à des fins culturelles et récréatives. De là, il est possible de rejoindre la rive gauche par la « passerelle sans nom ».



Fig. 15. Les blanchisseuses du quai des Bergues. Carte postale, édition Louis Glaser, Leipzig (1900), extraite du site notrehistoire.ch. (© Yannik Plomb, avec son aimable autorisation).

On peut également emprunter un escalier de construction récente pour rejoindre le pont de la Coulovrenière. Cet ouvrage doit son nom à la couleuvrine, un petit canon à tube long, ancêtre de l'arquebuse. Les terrains des bords du Rhône servaient en effet à cet endroit de champ d'exercice aux sociétés de tir. Le premier pont métallique conçu au milieu du XIX^e siècle était trop léger pour supporter la ligne de tram qui devait relier les deux rives lors de l'Exposition nationale de 1896. Il fut alors décidé d'en construire un autre, en béton, recouvert de pierres de taille, lequel retrouvera en 1995 les lignes de tram qui, entre-temps, avaient disparu.

Service de l'eau potable, production d'énergie et régulation hydraulique

La station de pompage d'eau potable de l'Arquebuse passerait totalement inaperçue, n'était-ce sa décoration marine qui interroge plus qu'elle n'informe sur ce qui se passe derrière ses murs. Mise en service en 1992 pour remplacer les installations du Bâtiment des Forces Motrices, elle est reliée à la station de traitement du Prieuré, située sur la rive droite du Léman, par une conduite sous-lacustre de 2.2 km de long et d'une capacité de débit de 2.8 m³/s. Elle a été complètement renouvelée en 2014 et alimente les réseaux de distribution de quelque 300 000 habitants du canton.

Le Bâtiment des Forces Motrices (BFM) constitue sans aucun doute la clef de voûte du patrimoine industriel du Rhône urbain genevois (fig. 16). En 1882, la Ville avait obtenu une concession pour l'exploitation de l'énergie hydraulique et la distribution de l'eau potable. Prévus d'abord à Plainpalais, l'usine hydroélectrique fut finalement installée sur le fleuve sous la direction de Théodore Turrettini,

ingénieur et membre de l'exécutif communal²⁰. Inauguré en 1886, le BFM fut terminé en 1892 : il comportait alors 18 groupes de pompes et de turbines. Mis hors service dans les années 1960 et classé monument historique, il a été reconverti en salle de spectacle. Deux pompes ont été conservées et servent de décor à l'intérieur de la petite aile, et une passerelle piétonne a été aménagée le long du bâtiment sur le bras droit du Rhône.

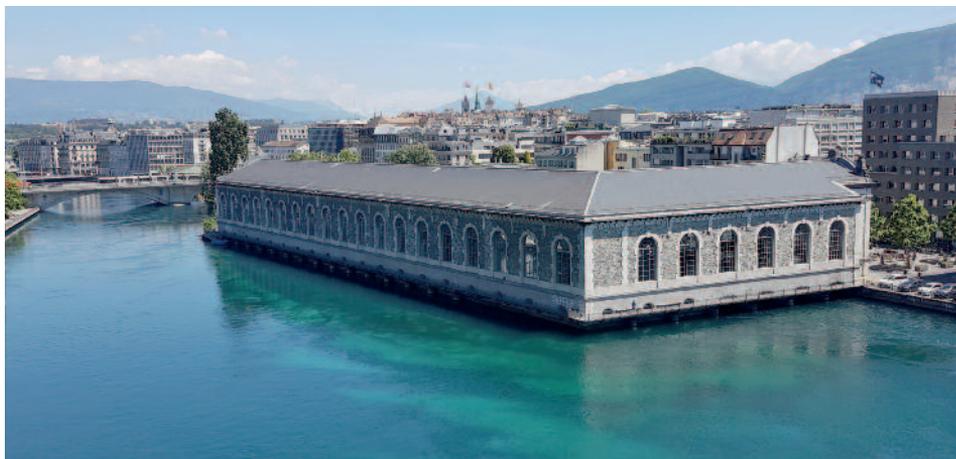


Fig. 16. Construit entre 1883 et 1892, le Bâtiment des Forces Motrices (BFM) a été mis hors service dans les années 1960. Classé monument historique, il est désormais destiné à l'accueil de manifestations diverses.

Le barrage-écluse du Seujet (fig. 17) qui avoisine le BFM est en service depuis 1995 et remplit une triple fonction : il régularise le niveau du Léman²¹, module le débit du Rhône et produit de l'énergie hydroélectrique (de l'ordre de 20 GWh/an). Il comporte trois passes de 13 mètres de large, dont l'une sert d'écluse pour les bateaux touristiques et les embarcations d'intervention de sécurité. Il dispose aussi d'une échelle à poissons et d'une passe à castors facilitant les migrations entre fleuve et lac.

²⁰ Plus tard, de 1883 à 1886, Théodore Turrettini construira aussi sur le Rhône genevois l'usine hydroélectrique de Chèvres, remplacée en 1943 par le barrage de Verbois.

²¹ Réguler le niveau du Léman n'est pas chose aisée. Il s'agit à la fois de stabiliser sa hauteur d'eau et de trouver le meilleur équilibre possible entre les contraintes hydrologiques d'amont et celles d'aval. Les barrages hydroélectriques construits sur le bassin versant du Rhône en amont du lac génèrent de fortes variations saisonnières des débits du fleuve : ils se remplissent durant l'été et se vident en hiver pour répondre à la demande énergétique. A cela s'ajoutent les problèmes du changement climatique et de la fonte des glaciers qui ont aussi un impact sur les arrivées d'eau dans le lac. Au barrage du Seujet, il faut également prendre en compte les paramètres liés à la gestion de l'aval du fleuve, notamment : le débit variable de l'Arve qui rejoint presque aussitôt le Rhône, les volumes d'eau nécessaires à la production hydroélectrique des barrages de Verbois et du Haut-Rhône français, la prévention des inondations et le débit minimum requis pour le refroidissement des centrales nucléaires, celle du Bugey en particulier. Voir à ce sujet P. GRANDJEAN, « La régularisation du Lac Léman », dans *LAHS Publ.*, 193 (1990), p. 769-776, ainsi que Christian BRÉTHAUT, « Analyse des facteurs contribuant à l'émergence d'une nouvelle gouvernance transfrontalière de l'eau : le cas du Rhône », dans Emmanuel REYNARD, Myriam EVÉ-QUOZ-DAYEN, Gilles BOREL, *Le Rhône, entre nature et société*, Sion, 2015 (Cahiers de Vallesia, 29), p. 327-338.

Bref retour au XVIII^e siècle: les aménagements entrepris par Genève pour alimenter ses fontaines, produire de l'énergie et sécuriser la navigation dans sa rade freinèrent l'écoulement du fleuve, avec pour effets collatéraux une montée des eaux du Léman et des inondations jusqu'à l'autre bout du lac, et des conflits à répétition avec les riverains d'amont, par ailleurs déjà tributaires d'événements naturels et de crues saisonnières parfois dévastatrices. Les disputes allaient bon train, sur fond de divergences techniques et de querelles politiques. De guerre lasse, le Canton de Vaud finit en 1878 par porter plainte auprès du Tribunal fédéral contre son voisin genevois, lequel demandera la médiation du Conseil fédéral²². En 1884, une conférence réunissant le Valais, Vaud et Genève débouchera sur une convention intercantonale imposant des normes précises pour la régulation des niveaux du lac²³ (fig. 18). Des écluses seront alors construites pour cela au pont de la Machine et seront utilisées jusqu'à leur remplacement par le barrage du Seujet. Une plaque commémorative apposée sur la façade du BFM témoigne de cet accord toujours en vigueur et dont la France – il n'est pas anodin de le souligner – n'est pas partie prenante alors même qu'elle borde le Léman sur une quarantaine de kilomètres.



Fig. 17. Le barrage-écluse du Seujet inauguré en 1995 sert à réguler le niveau du lac, à moduler le débit du fleuve et à produire de l'énergie hydroélectrique.

- 22 Yariv BRITSCHGI, « Un litige entre riverains: la lancinante question du niveau des eaux du Léman (1720-1884) », dans *Revue suisse d'histoire*, 63 (2013), p. 171-193; Paul BISSEGGER, « Adrien Pichard et la grande dispute lémanique du XIX^e siècle: questions de niveaux », dans *Bulletin de la Société vaudoise des sciences naturelles*, 94 (2014-2015), p. 311-342; Lionel GAUTHIER, conservateur du Musée du Léman, « Retour sur le procès du Léman », dans le quotidien *24 Heures*, Lausanne, 10 juillet 2016.
- 23 Le Règlement sur la manœuvre de l'ouvrage de régularisation du niveau du lac Léman à Genève, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1997, stipule que ce niveau doit être maintenu entre 372.30 m de juin à décembre et 371.60 m de mars à avril. Chaque année bissextile, il est abaissé pendant 4 semaines à 371.50 m, si possible du 15 mars au 15 avril, pour permettre les travaux de construction et de réparation sur les rives et bords du lac. Cette tâche est dévolue aux Services Industriels de Genève (SIG) qui exploitent le barrage du Seujet. Site Internet, [en ligne:] https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_l2_15p03.html (consulté le 18 mai 2020).



Fig. 18. Sur les murs du BFM, la plaque commémorative de la convention intercantonale sur la régularisation du niveau du lac Léman du 17 décembre 1884.

L'ancien bâtiment industriel situé à proximité immédiate du barrage – «l'Usine», comme l'appellent communément les Genevois – appartenait à l'Usine genevoise de dégrossissage d'or. Reconstitué en 1915 après un incendie, cet immeuble a été racheté par la Ville de Genève, qui l'a réhabilité. Depuis 1989, il abrite un centre culturel alternatif et autogéré regroupant une vingtaine d'associations.

Non loin de là, toujours sur la rive gauche, on découvre l'ultime trace des moulins urbains (fig. 19, 20). Pendant de nombreux siècles, les moulins à eau ont fait partie du paysage fluvial genevois. Ils se sont même multipliés au XVI^e siècle, d'abord parce que la ville devait subvenir elle-même à ses besoins, vu l'emprise de la Savoie sur les territoires avoisinants, et ensuite parce que les réfugiés huguenots arrivés massivement après la révocation de l'Edit de Nantes avaient fait connaître de nouveaux métiers²⁴ qui avaient besoin de forces motrices. Vers 1830, les moulins du Rhône urbain genevois fournissaient de l'énergie hydraulique à une vingtaine d'établissements. Cependant, note l'historien Bénédicte Frommel, ces installations furent

²⁴ Dossier pédagogique de l'exposition *Genève à la force de l'eau. Une histoire de l'exploitation hydraulique*, Musée d'histoire des sciences, Genève, 2009.

peu à peu transférées vers d'autres lieux, sous la conjonction de plusieurs facteurs tels que « le nombre élevé de roues et de leurs digues, qui entravaient le bon écoulement du fleuve, l'insatisfaction des riverains du lac dont les terres les plus basses étaient inondées en périodes de hautes eaux, l'augmentation des nuisances, l'affaiblissement de la crainte d'un siège militaire et la nécessité de développer de nouvelles possibilités énergétiques »²⁵. Et lorsque les turbines du BFM se mirent à tourner, les moulins urbains perdirent toute raison d'être. Le moulin de la Coulouvrenière, équipé de sept roues à aubes, était sans doute le plus important d'entre eux. Il brûla à deux reprises et fut à chaque fois reconstruit. Les bâtiments qui ont subsisté à proximité du barrage hébergent aujourd'hui un centre de transition professionnelle pour des jeunes parvenus au terme de leur scolarité obligatoire.



Fig. 19. Anciens moulins de la Coulouvrenière sur le Rhône en 1889. Epreuve photographique argentique, atelier Boissonnas. (Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: FBB P GE 06-05 22).

²⁵ Bénédicte FROMMEL, « Les moulins du bassin genevois, un réseau de deux cents établissements alimentés par vingt-deux cours d'eau », dans *Patrimoine et architecture*, 17 (2009), Genève, p. 50-51. Voir aussi Liliane MOTTU-WEBER, « Moudre, battre et fouler: les multiples tâches des moulins genevois au XVI^e siècle (1477-1630) », dans *Mélanges d'histoire économique offerts au professeur Anne-Marie Piuz*, Université de Genève (1989), p. 211-229.



Fig. 20. A proximité du barrage, quelques bâtiments, rares témoins de l'époque des moulins.

Du quai du Seujet au sentier des Saules

Sur la rive droite du Rhône, les grands immeubles qui surplombent le barrage du Seujet datent des années 1970-1980. Ils ont remplacé un quartier populaire riche en activités de toutes sortes : brasseries, imprimeries, tanneries, etc. (fig. 21). Le mot « seujet » pourrait venir d'un mot languedocien signifiant teinturier. Une autre interprétation suggère un emprunt au patois genevois « sôdzé », le saule, jadis très fréquent à cet endroit des rives du Rhône.

Plus loin, au pied des falaises, on peut voir les vestiges de l'ancien prieuré de Saint-Jean qui a donné son nom au quartier. Le site a, dès le VII^e siècle, accueilli une première église en bois, remplacée vers l'an 1000 par une basilique en pierre et plusieurs annexes, puis deux siècles plus tard par une église romane ainsi qu'un prieuré. Abandonné lors de la Réforme, celui-ci a été détruit en 1535. Ce qu'il en restait a été mis au jour au moment de la construction du pont de Sous-Terre. Les falaises morainiques, elles, font souci, marquées par une forte activité érosive. Il a fallu, ces dernières années, mener de gros travaux de déblaiement, abattre des arbres, poser des barrières et des filets de protection pour parer aux risques d'éboulements et pour sécuriser le sentier de berge très fréquenté par les promeneurs et les coureurs à pied.

Jusqu'à la fin des années 1960, les berges du Rhône entre les quartiers de Saint-Jean et de la Jonction étaient reliées par une passerelle piétonne réalisée grâce à des fonds privés. Le pont de Sous-Terre, qui doit son nom à la proximité des falaises, a été construit en 1968. Durant l'été, et malgré les interdictions et les contrôles de police, de nombreux baigneurs s'en servent comme plongeoir, non sans risques,

compte tenu des tourbillons du fleuve. Sur la rive gauche du Rhône, l'allée qui mène à la pointe de la Jonction était au début du siècle dernier bordée de nombreux saules. Ils ont été remplacés par des peupliers d'Italie.



Fig. 21. Genève, le quai du Seujet alors. Impression photomécanique Charnaux Frères & Cie (1881). Cet ancien quartier a compté jusqu'à 3000 habitants avant sa démolition en 1931.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: vg p 2620 4).

Dans le triangle de la confluence

Dans cet espace encadré par le Rhône et l'Arve²⁶ et avant son industrialisation, des immigrés huguenots avaient importé leurs techniques de maraîchage, d'où le surnom de « Plantaporrêts » (planteurs de poireaux) lié à leur corporation :

nombreux furent ceux qui s'adonnèrent à la culture des légumes qu'ils plantaient à la Jonction après avoir mis en valeur ses terrains, chargés de sables et d'alluvions. Il leur fallut par la suite endiguer les rives de l'Arve dont les crues, répétées par la fonte des neiges, causaient d'importants dégâts aux cultures [...]. C'est ainsi que les Genevois firent la connaissance du cardon et de l'artichaut.²⁷

²⁶ *Découvrir le quartier de Plainpalais Jonction*, sur le site Internet de la Ville de Genève, [en ligne:] <https://www.geneve.ch/fr/faire-geneve/decouvrir-geneve-quartiers/plainpalais-jonction> (consulté le 18 mai 2020).

²⁷ *Historique des jardins familiaux genevois*, sur le site Internet de la Fédération genevoise des jardins familiaux, [en ligne:] <https://fgjf.ch/fgjf-historique/> (consulté le 18 mai 2020).

L'arrosage se faisait à la main avec de l'eau de puits ou apportée de l'un ou l'autre des cours d'eau. Des « puiserandes » (sorte de norias d'abord baptisées « virements ») sont apparues dans les années 1730. La dernière d'entre elles a été démontée en 1881 lors de la régularisation du fleuve (fig. 22).



Fig. 22. Genève, le Rhône : puiserande enlevée en 1881. Dessin de C. Bastard, 1895.

(Bibliothèque de Genève, n° d'inventaire: 21P 12 18 02).

Durant des années, ce triangle de la confluence a été principalement occupé par un dépôt des Transports publics genevois. Son déménagement à l'extérieur de la ville, prévu depuis longtemps, est en voie d'être réalisé. Plusieurs projets avaient été avancés pour occuper ce site dont l'aménagement est lié à la régulation des débits des deux cours d'eau et à la maîtrise de crues éventuelles au barrage de Verbois. Finalement, par suite d'un long processus participatif, la préférence a été donnée à la création d'un parc public.

Entre-temps, quelques centres à vocation artistique et culturelle ont trouvé refuge dans des friches industrielles, notamment dans les locaux d'une ancienne usine de la société Kugler, pionnière en Suisse dans le domaine de la robinetterie d'eau et de gaz et reprise en 1996 par la société Similor à Laufon. D'abord installée à Lausanne puis à Genève dans le quartier de Coulouvrenière, l'usine Kugler migra vers la Jonction en 1930. C'est à cette époque qu'apparurent les premiers robinets en acier chromé raffiné.

En été, la pointe de la Jonction est synonyme de rendez-vous pour des centaines d'amateurs de baignade, de détente au soleil et de pique-nique²⁸. Diverses installations (buvette, plates-formes, barbecues) contribuent à l'ambiance festive, non sans conflits de voisinage : entre le Canton qui gère les installations sur l'eau et la Ville dont dépend l'usage des berges, entre la foule en fête et les riverains importunés. Se posent aussi des problèmes de sécurité, car l'immersion dans le Rhône peut être dangereuse en raison de son débit irrégulier et de la basse température de l'Arve. Le site a déjà connu des noyades. La baignade n'est pas surveillée, mais les services publics et divers groupements s'efforcent d'y prévenir les atteintes à la santé et à la qualité de vie.

Cet espace sert également de point de départ à divers modes de découverte du Rhône jusqu'au barrage de Verbois. Une société de rafting y organise des descentes en kayak. Ce sont cependant les bouées, canoës ou autres objets flottants, voire de précaires embarcations, qui ont surtout la cote, en solitaire ou en groupe, portés par le courant et formant parfois de joyeux cortèges qui mettent les services de secours sur le qui-vive.

Là où la ville et la nature mêlent leurs eaux

A l'extrémité du sentier des Saules, un petit observatoire en cul-de-sac permet de jeter les ultimes coups d'œil de la balade, à droite du côté du Rhône sur une station de pompage d'eaux usées, à gauche du côté de l'Arve sur un quai de chargement de déchets urbains, et de face sur le viaduc ferroviaire de la Jonction.

Construite en 1964, la station de pompage de Saint-Jean a pour particularité de récupérer les eaux usées de deux grands collecteurs urbains, de tamiser les déchets solides sur des dégrilleurs et de transporter ces eaux vers le haut, lesquelles sont ensuite refoulées vers la station d'épuration d'Aire située quelque deux kilomètres en aval.

Près de 40% des déchets urbains genevois traités par l'usine d'incinération des Cheneviers, à proximité du barrage de Verbois, quittent la ville par le Rhône²⁹, ce qui permet d'économiser chaque jour le transport routier de 50 à 70 camions. Arrivés au quai de chargement, les camions-poubelles déversent leur chargement dans des barges d'une capacité de 170 tonnes ; ces barges sont ensuite déplacées par un « bateau pousseur » sur les 12 kilomètres de fleuve qui séparent la Jonction du site des Cheneviers. Les quatre barges actuellement en fonction sont alimentées au bio-carburant, sans émissions de CO₂. La vitesse de navigation est réduite au minimum

²⁸ En fait, la pratique de la baignade dans le Rhône urbain genevois ou sur ses rives n'est pas une nouveauté. Des bains froids, dits Bains de la Colle, avaient été aménagés en aval du pont de la Coulouvrenière, sur l'île des Volontaires (du nom de la compagnie de jeunes gens qui s'entraînaient au maniement des armes). Après leur abandon lors de la mise en chantier du BFM, une société construisit des bains flottants amarrés aux piles du pont. Cette installation exposée à de forts courants fut assez rapidement abandonnée et déplacée pour quelque temps en amont du pont de la Machine. Voir Marc MOULIN, « Quand Genève nageait dans ses bains fluviaux », dans *La Tribune de Genève*, 25 août 2018.

²⁹ « Le transport fluvial : un mode écologique et économique », dans *Valorisation des déchets 2018*, Document d'information des Services Industriels de Genève (SIG).

pour limiter l'impact sur les berges et l'environnement. Ce système présente toutefois un inconvénient : la masse d'alluvions sans cesse apportées par l'Arve constitue un obstacle à la navigation et nécessite régulièrement des travaux d'entretien du lit du fleuve.

Le viaduc de la Jonction (fig. 23), construit dans les années 1941-1943, représente l'unique liaison genevoise de chemin de fer de part et d'autre du Rhône. Son tablier a été entièrement refait lors des travaux de construction du réseau ferroviaire urbain transfrontalier et le pont est désormais emprunté par le Léman Express. Long de 218 m, haut de 25 m, il comporte du côté de l'amont un passage piétonnier très fréquenté, offrant le spectacle de la mêlée des eaux.



Fig. 23. Le viaduc de la Jonction, unique liaison ferroviaire genevoise traversant le Rhône, a été construit juste à l'aval du confluent du fleuve et de l'Arve.

La confluence de l'Arve et du Rhône a extrêmement fluctué au cours des siècles. En amont, Plainpalais, comme son nom l'indique, n'a été longtemps qu'une plaine marécageuse traversée par une multitude de tresses de l'Arve, débordant régulièrement et charriant de très grandes quantités d'alluvions³⁰. Le contraste est flagrant (fig. 24) entre les eaux du Rhône épurées par le Léman (débit moyen : 251 m³/s) et celles de l'Arve (79 m³/s) qui, chaque année, déversent 350 000 m³ de sédiments dans la retenue de Verbois. Le confluent correspond *grosso modo* à l'extrémité amont de la retenue de Verbois (12 km de long, 13 millions de m³).

³⁰ Le 2 mai 2015, l'Arve a connu une crue centennale qui a envahi le confluent et freiné l'écoulement du Rhône. Avec un débit maximum de 923 m³/s, c'était alors sa plus forte crue jamais mesurée depuis le début des observations en 1904.



Fig. 24. Le confluent vu du viaduc de la Jonction au point le plus fort de la crue centennale de l'Arve le 2 mai 2015.

Plutôt que de conclure cette balade sur une série de chiffres et d'impressions mélangées, laissons la parole à deux poètes : d'abord au Genevois Georges Haldas³¹, puisque d'ici

On peut voir les eaux grises de l'Arve, venues de France, et celles, au vert profond, du Rhône, arrivant de Suisse, après avoir traversé le lac, s'unir ou, si on veut, se marier. Pour faire route commune vers la mer. Tout un symbole, à la fois, et une idylle. Quotidienne. Qui se passe de commentaires.

... puis à l'Argentin Jorge Luis Borges³², qui parlait de Genève comme de « l'une de ses patries intimes » et disait marcher chaque jour « le long de ce fleuve vert et glacé » jusque vers un lieu qui lui rappelait une confluence de son pays natal, le Rio de la Plata :

Deux fleuves – l'un célèbre : le Rhône ; l'autre presque secret : l'Arve – mêlent ici leurs eaux. La mythologie n'est pas une fiction des dictionnaires ; c'est l'éternelle habitude des âmes. Deux fleuves qui se joignent sont, d'une certaine manière, deux divinités antiques qui se fondent l'une dans l'autre.

³¹ Georges HALDAS, *La légende de Genève*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1996.

³² Jorge Luis BORGES, *Atlas*, Buenos Aires (1984). Citation extraite de l'article de Bertrand LÉVY, « Borges et Genève : entre mythe et réalité », dans *Le Globe*, 150 (2010), p. 7-31.