Ordinairement l'érosion est déjà telle que des petits talus en fascines sont nécessaires pour empêcher la disparition des terres limoneuses et friables. Or la manœuvre des radeleurs augmente le débit des eaux qui se jettent contre le terrain de Claude Bastian et sapent ces digues de fortune.

Ce genre de dégâts n'est pas anodin. En effet, l'enjeu est conséquent pour les riverains qui exploitent les terrains fertilisés par la rivière. Les terres menacées par la rivière sont souvent mises en culture par les habitants pauvres. A cet égard, la lettre de Claude Bastian mentionne parmi les victimes "*des pauvres gens à qui la commune avait abandonné [les terres gagnées sur la rivière] pour aider à leur existence*". Il précise par ailleurs que, l'année précédente, le passage des radeleurs avait déjà entraîné la disparition de trente joumaux⁽⁴⁾ de terrains, engloutis par les eaux.

L'Arve et le projet d'endiguement

Le premier projet général d'endiguement de l'Arve est élaboré au XVIIIème siècle par l'ingénieur Garella. Il ne s'est toutefois traduit que par l'élévation de digues aux abords des principaux pôles d'habitation que sont Sallanches, Cluses, Bonneville, Annemasse et Carouge. Un second projet, dont l'auteur est l'architecte Vagnat, voit sa mise en œuvre stoppée par les événements de 1793. Vers 1820, avec la restauration de la monarchie piémontaise, est lancé le troisième grand projet. Le plan Bard prévoit ainsi la construction de plus de 100 kilomètres de digues et estime la surface des terres protégées à plus de 3200 hectares.

En 1831, les riverains semblent placer leur espérance dans ce projet... D'autant plus qu'ils en supportent une partie du financement. Ainsi, au rang des préoccupations de Claude Bastian est celle de garantir le cours de l'Arve tel qu'il a été établi dans les relevés qui servent de base aux projets de Joseph Bard. A ce titre cette phrase de Claude Bastian n'appelle pas de commentaires :

« ... il y a une grande imprévoyance à jeter la rivière dans les bas-fonds d'où l'on ne pourra les sortir qu'à grands frais ; et d'un autre côté il n'est pas juste de faire noyer sans nécessité des terrains productifs, dont beaucoup [les propriétaires] ont déjà payé à l'administration l'imposition pour les préserver ».

Cette attente légitime de l'achèvement de l'endiguement général ne fut pas récompensée. En certains endroits, les digues augmentaient la vitesse des eaux qui se chargeaient de matériaux, lesquelles eaux perdaient par endroits leur vitesse (comme à Bonneville), déposaient les matériaux, exhaussaient le lit de la rivière et annihilaient l'effet de l'endiguement. De ce fait, en sus des raisons financières, le projet Bard ne s'achèvera pas et laissera la rivière poursuivre ses dégâts en de multiples endroits : l'élévation des digues, au niveau de Bonneville s'arrête ainsi en 1838 à Cormand. Le bilan du projet Bard qui s'étale grossièrement de 1820 à 1840 laisse sur 100 kilomètres de cours endigué prévu, 60 kilomètres non protégés.

* * *

Ce document nous permet ainsi d'illustrer un aspect du Faucigny du XIXème siècle, sous le Gouvernement Piémontais : nous voyons les Chartreux contraints de revendre leur bois pour financer la restauration de leurs bâtiments, un réseau routier lacunaire facilitant (ou contraignant à...) l'usage des moyens de communication disponibles : les cours d'eau. Puis il montre une partie du quotidien des habitants de la vallée et des problèmes générés par le transport du bois par flottage.

Mais au delà de ces embarras, ce texte nous éclaire sur le besoin, l'espoir et le scepticisme que les riverains de l'Arve placent dans le projet d'endiguement. Lequel projet, abandonné vingt années après le début de son entreprise, car inadapté, sera repris et mené à bien par l'administration française.

Christophe GUFFOND

Cartes ci-après

SOURCES ET COMPLÉMENTS :

- Documentation des Amis des Moulins Savoyards (avec l'aide précieuse de Maryse Deschamps et de Noëlle Vidonne)
- Archives Départementales de Haute-Savoie 6 F S 111, 10 F S 13 7
- J.-L. BOITHIAS, M. BRIGNON, Les scieries et les anciens sayards des Vosges. Bûcherons, Schlittes, Voituriers et Voileurs, 1985, 255 pages.
- Cadastre impérial de 1869, Planche B 1 de La Côte-d'Hyot
- A. CHOLLEY, Les Préalpes de Savoie, Paris, 1925, 755 p.
- A. PALLUEL-GUILLARD, C. SORREL, G. RATTI, A. FLEURY, J. LOUP, La Savoie de la Révolution à nos jours, XIX° - XX° siècle, Ouest-France, 1986, 509 p.