



Côté rive gauche du fleuve se trouve une **passerelle à poissons**.

Cette longue rigole permet aux poissons migrateurs de remonter le courant.

✓ Après le barrage de retenue prendre à droite et longer la digue côté Ardèche en direction du nord.

De la digue on peut voir les collines du Chastelaz à l'ouest et du Navon au nord-est, ainsi qu'au sud la dent de Retz.

Depuis la passerelle, vue sous un autre angle des différents barrages.



✓ Plus loin, au milieu du fleuve « l'île aux oiseaux », lieu de nidification de nombreuses espèces. En 1954 a été créée une réserve de chasse nationale constituée par le canal de Donzère à Mondragon ainsi que les terrains attenants. Outre des oiseaux y demeurant en permanence



(poules d'eau, cygnes, cormorans, mouettes...) cette réserve sert de lieu de repos aux migrateurs et accueille au cours de l'hiver canards, colverts, sarcelles, foulques...



✓ En arrivant à l'entrée du pont de Robinet, repérer l'entrée de « la Baume des Angès » dans un repli de la falaise.

Cette grotte communiquait avec le Puits St Vincent, aven dont l'entrée est située sur le plateau des Roches. La Baume des Angès et d'autres grottes dans la

✓ Traverser le pont de Robinet pour regagner le parking de départ.

Un Histoquide des Amis du Vieux Donzère vous propose la boucle nord du circuit des bords du Rhône au départ du parking du pont de Robinet, en direction de Viviers.

Créée en 1973, l'association les Amis du Vieux Donzère a pour but de faire connaître et sauvegarder le patrimoine donzérois. Avec l'aide bénévole de ses membres, l'association gère le musée d'histoire locale entièrement modernisé, édite une revue annuelle traitant du passé proche et lointain de Donzère.

Les AVD organisent des expositions et des visites pour inscrire l'histoire de Donzère dans une perspective régionale.



Le musée archéologique et historique des AVD est riche en informations et objets évoqués dans cet histoquide. Ouvert tous les samedis après-midi et sur rendez-vous. Musée des AVD, 30 Grande rue, 26290 Donzère, 07 68 39 64 84 amisduvieuxdonzere.com amisduvieuxdonzere@orange.fr

Ce document a été réalisé avec le soutien de :



G&D Brunel / Juin 2017

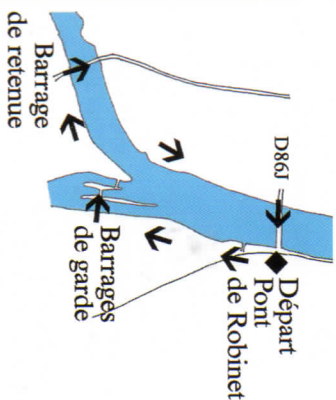


Donzère, les barrages de garde et le barrage de retenue.

Ce circuit longe les bords du Rhône, vers le sud, en direction des barrages.

* Les marinières du Rhône nommaient la rive gauche du fleuve « Empli » car faisant anciennement partie du Saint Empire Romain Germanique, et la rive droite vivaroise « Riauxme » (incluse dans le royaume de France).

Départ et arrivée : parking pont de Robinet
Durée : 1h30, distance : 6,2 km
Dénivelé : 15 m
Possible dans les 2 sens.
En fin d'après-midi, vue du côté Ardèche, bel éclairage des falaises. Au printemps les oiseaux reviennent nicher sur l'île aux oiseaux on peut aussi voir de nombreux Orchis (genre d'orchidées sauvages).



Le nom « Rhône » (Lou Rosne en provençal), évoque un fleuve dont le débit est important et rapide.

Les hommes y ont pourtant toujours navigué.

À Donzère, les Romains transportaient déjà le vin produit à la villa du Molard (Exploitation viticole romaine des second et 3^e s. à Donzère) grâce à la présence du Rhône.

Jusqu'à la fin du XVIII^e s. le Rhône coulait avec une pente assez faible dans le Défilé de Donzère (créé au quaternaire dans le calcaire urgonien).



Les fragments de dolia qui contenaient le vin, les monnaies trouvées sur le site et une maquette des fouilles sont présentés au Musée de l'association.

À sa sortie le fleuve, par une forte pente, se ruait dans la plaine et se divisait alors en brassières et en îlots, créant des îles pouvant se modifier en fonction des crues. Pour favoriser la navigation, le fleuve a été chenalisé au début du XIX^e s. grâce à l'apport de blocs de pierres destinés à diriger l'eau vers le milieu du fleuve (« épis Girardon »).

Mais la navigation est demeurée périlleuse, occasionnant naufrages et pertes humaines. Le débit du fleuve étant irrégulier la nécessité de remédier à ces inconvénients s'est imposée.

Dans les années 1930 sera créée la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) qui aura pour mission de mettre en place tout au long du fleuve, les différents aménagements destinés à favoriser la navigation, l'irrigation et à produire de l'électricité.

- ✓ **Départ parking du Pont de Robinet** rive gauche, côté Drôme. Centre de Donzère à 1,5 km.



Le Pont de Robinet (inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques depuis 1985).

En 1834, un « fermier du bac à traîlle », M. Fournery, eut l'idée de faire construire un « pont en fil de fer » selon la technique de Marc Seguin.

Châteauneuf-du-Rhône s'en vivers, Bourg Saint Andéol, disputèrent la localisation, mais c'est à Donzère que fut bâti le pont de 300 m de longueur, avec deux entrées de style « arc de triomphe ». Il comporte trois arches et des piles imposantes.

Inauguré en 1847, le pont était à péage. Il faudra attendre 1885 pour que le passage ne soit plus payant. Son entretien incombera au département de l'Ardeche et à partir de 1977 à la Drôme.

Les inondations (1840, 1856) et **le vent** (1854, 1865, 1902) ont endommagé le platelage (tablier) du pont.

Le 15 août 1944, un avion de l'armée américaine a bombardé le site, mais les bombes sont tombées à côté faisant toutefois cinq morts. Le lendemain, ce sont les F.F.I. qui brûlaient le tablier en bois.

En 1976, le passage à niveau situé peu avant l'entrée du pont côté Drôme a été remplacé par un **passage sous la voie ferrée**.

Une **nouvelle route** passant sur le barrage de retenue étant mise en service, en 1977 il est alors décidé de démolir le pont. Devant la détermination des riverains, ce projet est abandonné et le pont est rouvert en 1979 après réparations.

De 1984 à 1986 le platelage en bois est remplacé par un tablier métallique. D'autres travaux ont été entrepris en 2011.

Le quartier de Robinet doit son appellation à un tuilier installé là en 1495 du nom de Robinetus Berton (il possédait aussi dans le village une salle de jeux d'où une certaine notoriété).



Au sud du pont, sur l'autre rive, on remarque une **pyramide**. En 1806 est installé un « **bac à traîlle** » (câble) pour traverser le Rhône.

Le câble est fixé dans la falaise rive gauche et accroché à la pyramide située rive droite. Sur ce câble, coulisse un système de trois poulies « **la grenouille** ».

Un trallion (câble au diamètre plus petit) est relié au **bac** (barque à fond plat).

Il s'accroche à bords ou à tribord suivant le sens de traversée choisi, qui se fait ainsi sans moteur.

Un 2^e bac est aussi installé côté Ardeche afin de franchir un petit bras du fleuve, la « traîlle » est alors simplement fixée à deux arbres.

- ✓ **Prendre le chemin sur la digue en direction du sud.**

Cette digue a fait l'objet de travaux dans le cadre d'un renforcement de la protection du site de Tricastin (centrale nucléaire), en cas de crue



achevé qu'en 1883.

De l'autre côté de ce canal on peut voir un groupe de maisons. Il s'agit de l'ancienne auberge d'eau, halte des mariners où, aux temps du halage, hommes et chevaux pouvaient être hébergés et nourris. L'ancienne chapelle des mariners est encore visible (au centre, transformée en habitation).



du canal de dérivation qui fait partie de l'ensemble Donzère-Mondragon.



L'usine hydroélectrique et l'écluse se trouvent une vingtaine de kilomètres plus au sud, à Bollène.

- ✓ **Traverser sur les trois barrages** dits « barrages de garde » qui ouvrent l'entrée du canal.



« **pousseurs de barges** » et des bateaux de croisière dont les dimensions et la puissance n'ont plus rien à voir avec les péniches de l'époque de la construction du canal.

millénaire. Nombre d'arbres ont malheureusement été supprimés.

En contrebas coule le **canal dit d'Orange ou de Pierrelatte**.

Ce canal d'irrigation dont l'autorisation fut accordée en 1693 par Louis XIV suite à la requête du Prince de Conti, ne sera

après la barrière à la hauteur d'une péniche amarrée à demeure. Un port existait à cet endroit. Mme de Sévigné y a plusieurs fois débarqué pour aller à Grignan voir sa fille, traversant Donzère par la Grande rue.

- ✓ **Se diriger vers l'entrée**

Construit de 1946 à 1952, c'est le premier chantier national d'après-guerre, qualifié de pharaonique, bénéficiant de la loi Marshall.

Cet ensemble était destiné à produire de l'électricité, à améliorer la navigation et à irriguer les terres de la région.

Le troisième barrage dit « **barrage usinier** », (rive droite du canal), est plus bas. Il présente 3 vannes de 24 mètres chacune où passe la plus grande partie de l'eau.



Depuis les terre-pleins des barrages on peut voir le **musoir**, langue de terre située à l'entrée du canal, destinée à renvoyer les objets flottants dans le lit du fleuve afin de ne pas endommager les turbines de l'usine de Bollène.

- ✓ **Après avoir franchi les barrages, quitter la route et longer la digue jusqu'au barrage de retenue.**



Construit sur le Rhône, il présente **six passes** fermées par d'imposantes vannes-segments de 31,50 m. La dernière passe, destinée à être utilisée par les bateaux au cas où le canal serait rendu impraticable, est longue de 46 m.

Le débit minimal dans le Rhône doit être de 60 m³/s, afin de protéger la faune, la flore et la nappe phréatique.



Lors de l'hiver très rigoureux de 1956, d'énormes glaçons se sont accumulés contre le barrage menaçant l'ouvrage.

Il a fallu qu'une locomotive à vapeur vienne sur place et projette sur la vanne, côté rive droite, des jets de vapeur d'eau afin de la dégager. Heureusement la voie de chemin de fer construite lors

du chantier se trouvait encore en place. **Attention à l'intense circulation sur le barrage !**