

## LES PORTS DE DONZERE

DONZERE est sur une voie de passage ; c'est là une constatation familière, banale. Ce "couloir rhodanien" est suivi par une des plus importantes voies ferrées françaises et par des routes extrêmement fréquentées, les avions réguliers le survolent journallement et les très importants travaux qui ont été exécutés pour "améliorer la navigation sur le Rhône" sont la preuve de l'intérêt de voie fluviale. C'est celle-ci, et plus particulièrement les installations portuaires à Donzère au cours des siècles, que nous étudierons aujourd'hui.

De l'époque gallo-romaine, aucun élément de port n'a été retrouvé à ce jour. Cependant, le cadastre B d'Orange nous permet d'avoir une idée sur ce qu'était le cours du Rhône au 1er siècle après J.C. Utilisant le travail magistral de M. A. PIGANOL (1), notre ami J. BOISSIER, dans le n° 4 de Recherches Donzéroises, faisait le point sur la question. Ces premières observations viennent d'être réactualisées par un chercheur du Groupe d'études des techniques nouvelles en Sciences de l'Homme. Un système de filtrage optique des photographies aériennes permet, désormais, de replacer avec certitude le maillage du cadastre romain, apportant ainsi des modifications quant à la position des centurions (2) et bien sûr de l'orientation du cours du Rhône. On constate que le fleuve - ou un bras de celui-ci - parcourt cette partie de la plaine de PIERRELATTE en dessinant des méandres, très nettement à l'est du lit actuel. Le méandre le plus au nord n'est qu'amorcé, mais il est facile de voir qu'il va passer près de la ferme "des Lignièrès", communément appelée "La Falette". Ceci ne nous étonne pas une petite lône - tracée sur la carte de Cassini (XVIIIème S.) - coule encore à proximité de cette ferme. A cette époque, c'est donc à peine à un km du Molard que passait le Rhône. En effet, l'état actuel de nos connaissances sur ce site romain, produisant une grosse quantité de vin sans doute voué à l'exportation, nous laisse supposer l'existence d'un petit port romain à proximité. Le bas-relief de St Pierre de Colonzelle montre un bateau transportant des tonneaux.

Nous remercions N. Gérard CHOUQUER qui nous a autorisé à reproduire une partie de son travail sur le cadastre d'Orange et faire allusion à sa thèse non encore publiée. Pour l'époque carolingienne, non plus. pas de trace matérielle d'un port. Mais un texte nous laisse entendre qu'il y en avait un.

En effet, en 840, l'empereur Lothaire octroie un privilège à l'Abbaye de Donzère, Ce texte a retenu l'attention de N. de FONT-REAULX (5) et plus récemment celle de M. D. LE BLEVEC (6) qui en a étudié l'aspect économique. Lothaire y autorise l'Abbé Hildegise et la communauté des mines de Donzère à entretenir deux barques sur le Rhône et sur les autres rivières de son empire où elles pourront circuler librement sans avoir à y acquiescer de contribution. Même faveur pour chars et bêtes de somme de l'abbaye.

Mais le fait que le transport par bateaux ait été évoqué le premier, marque bien l'importance attribuée à la voie fluviale.

Et s'il fallait bien une installation modeste piquets d'amarrage, débarcadère, chemin y accédant, petit entrepôt.

Les archives de Donzère ayant été brûlées en 1485, nous ne disposons, dans ce fonds, d'aucun document d'époque médiévale.

Dès le début du XVIème S., nous trouvons quelques traces. Ainsi les censiers de 1505 et de 1546 font état d'un port à Bobilhon (Ile du Rhône). Sur les cadastres de 1575, 1594, 1640 et 1692 (7), le "Port" ou "Port de l'Isle" est un lieu-dit. Au XVIIème S, les biens appelés le port de l'Isle et les Broutières situés dans terroir de ce lieu à l'Ile de Bobilhon appartenant à la communauté" sont affermés devant notaire (9). Assez illégalement partagés entre un certain nombre d'habitants en 1792, ils sont récupérés par la communauté et vendus en 1713. Mais la tradition orale, encore vivace aujourd'hui veut que la terre dite « Ile de Bobilhon » - proche de celle nommée « Port de l'Isle » ait été une auberge pour les mariniers (pl II, col Archives de la Drome)

Mais, dès 1546, il paraît y avoir un autre port en amont du précédent, puisque sive la Condamine de Gontard » (8). Un acte de 1569 par devant Me Cyprien RIOTE nous le confirme, c'est le port appelé de Robinet (10).

Par ailleurs, au XVIIème S, nous apprenons, par les lettres de Mme de Sévigné que celle-ci pour venir chez sa Mme de Griqnan, prenait coche d'eau à Lyon et débarquait au port de Robinet (lettre du 27 juillet 1672 à sa fille, du 10 novembre 1790 à Moulceau et du 20 Juillet 1790 à Mme de Guittant).

C'est ensuite aux Archives de l'Ardèche que nous trouvons l'indication précise d'un port à Robinet, sur un plan (1712 sans doute) montrant les projets d'aménagement du Rhône de l'époque. L'auberge d'eau est exactement dessinée (pl. III).

La carte de Cassini ne porte pas mot "port" mais l'auberge est placée au bord du canal de Pierrelatte au nom "Robinet" (pl. IV).

Le "Mémoire en réponse aux questions adressées à la Communauté de Donzère par nos seigneurs de la Commission intermédiaire des états du Dauphiné" (1788) note l'importance de la navigation sur le Rhône: *"c'est par le Rhône qu'arrivent les grains aricots pommes de terre que le pays ne donne pas en assez grande quantité. C'est par le même voye que les marechaux se procurent le charbon de terre dont ils ont besoin, on commence à l'employer avec succès pour le tirage de la soye"*. Et l'on précise plus loin : "le commerce des grains pourrait devenir avantageux si 'on établissait un bac à traile au port de Robinet" (11) .

De ce port, nous avons une idée par le "plan figuré" ci-contre (pl. V). Il est vrai que le village de Donzère a une allure stéréotypée peu conforme à la réalité et que l'auberge d'eau et sa chapelle ne sont pas très exactement situées. Mais on voit très nettement les débarcadères de part et d'autre de celui du bac. D'ailleurs, on retrouve cette disposition sur un "plan d'une partie du canal de Pierrelatte", tracé par l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de Montélimar en 1821 (12).

N'oublions pas que la navigation est en train de se transformer : c'est "en 1829 que le premier bateau à vapeur, le Pionnier remontait d'Arles à Lyon" (13). Cette mutation va amener une profonde modification des ports.

Cependant, celui de Donzère paraît fort actif. Delacroix (14) nous apprend : "il y a six ports principaux sur le Rhône : à St Vallier, Servas, Tain, Valence, Ancône et au Robinet de Donzère". Et à la rubrique "Donzère", il précise : *"le port du Robinet est un des plus fréquentés du Rhône : ses arrivages approvisionnent toute la partie méridionale de l'arrondissement. De belles digues y contiennent les eaux du fleuve"*.

Un autre document est encore plus explicite. C'est la délibération du conseil Municipal de Donzère du 15 juillet 1849 relative à un projet de découpage administratif (création d'un nouveau canton : Donzère, Roussas, Valaurie, Les Granges). Donzère "n'est distant du Rhône que d'un kilomètre environ et communique avec ce fleuve par la route neuve de grande communication n°8 de Taulignan au port de Robinet. C'est au port dit de Robinet que viennent s'amarrer tous les bateaux de charbon qui font la fourniture, soit des vapeurs, soit du continent. C'est précisément à ce même port que se rendent toutes les communes désignées pour faire partie du canton, depuis Taulignan. Ce port reçoit encore dans le courant de l'année un grand nombre de bateaux chargés de blé, avoine, seigle, pommes de terre, etc qui approvisionnent ces mêmes communes. De plus, il a été placé sur ce port depuis deux mois un débarcadère ou ponton sur lequel les divers services de bateaux à vapeur entre Lyon et Marseille viennent journellement déposer les marchandises les plus variées, telles que bière, savon, sucre, soie, fruits secs, rouennerie, fers, etc et qui en exportent par la même occasion, les produits indigènes. Un service par fourgon créé depuis cette même époque par M. Guérin, maître de poste à Donzère colporte ces divers objets entre Nyons et Robinet". On pourrait craindre quelque exagération dans cet exposé, mais il est un fait, c'est l'importance des travaux qui sont exécutés pour l'élargissement du Chemin de Grande Communication n° 8, devenu R.D. n° 41 ou "Route de Taulignan au port de Robinet". Cette voie traversant plusieurs villages, on doit indemniser de nombreux propriétaires dont les maisons verront leurs façades reculées. Ces très gros frais ne pouvaient être consentis que pour une voie assurant un trafic important.

Mais un redoutable concurrent de la navigation s'installe : c'est la voie ferrée. A Donzère, son tracé se heurte à l'auberge d'eau et plus précisément à sa vaste écurie. Il doit y avoir encore quelques bateaux halés par les équipages, car la compagnie P.L.M. reconstruit cette écurie à côté de son ancien emplacement - elle y est encore - En juin 1854, le tronçon Avignon-Valence est achevé ; en 1855, la liaison Lyon-Avignon-Marseille est assurée. La navigation rhodanienne entre en décadence.

Encore un sursaut pour le port de Donzère : le 30 juin 1862, le Préfet de la Drôme autorise *"le sr Siaux Pierre de Donzère"*. "à exploiter un ponton débarcadère sur la rive gauche du Rhône à l'aval du pont suspendu de Donzère". "Le débarcadère consistera en un bateau ponté solidement construit. L'intérieur du bateau éclairé et aéré sera disposé de manière à servir de magasin pour l'entrepôt des marchandises et en cas de besoin de lieu d'attente pour les voyageurs". Les Siaux étaient négociants en charbon et entretenaient des relations commerciales importantes avec les mines de Bessèges. C'était là un trafic insuffisant pour empêcher le déclin final du port de Donzère.

Les "insuffisances de la voie fluviale" (FAUCHER) victorieusement concurrencée par la voie ferrée et la route, ont amené une concentration de l'activité portuaire ... et la disparition des ports qui n'avaient pas un arrière-pays industriel important. Mais avant cette concentration commerciale qui est un fait économique très général, pendant des siècles, Donzère a eu un ou deux ports d'importance non négligeable.

Odette PELOUX

## NOTES

- 1- A. PIGANXOL : les documents cadastraux de la Colonie supplément à Galia, C.N.R.S ;
- 2- centuries : carrés de 708 m x 708 m constituant une des unités de du découpage agricole du territoire de la colonie. Ces unités étaient elles-mêmes subdivisées en lots attribués aux colons.
- 3- Gérard CHOUQUER: « Les cadastres romains : approche morphologique des problèmes » .Thèse de doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle. Protohistoire et histoire des sociétés antiques. Université de Franche-Comté et Faculté de Lettres
- 4- Recueil des Historiens des Gaules et de la France T. VIII éd L DELISLE . Paris 1871, p. 367.
- 5- J de FONT-REAULX : L'abbaye de de Donzère in Bulletin de la Société d'Archéologie et de Statistique de la Drôme .T. LXVI 1937-38, p. 234à 245.
- 6- D. LE BLEVEC : L'abbaye de Donzère et la circulation sur le Rhône au IX ème siècle. Recherches Donzéroises 1980, p14
- 7- Archives de Donzère
- 8- Archives de la Drôme, F 336
- 9- Archives de Donzère DD 2 69
- 10- Archives de la Drôme 2E 15 854, folio 134
- 11- Archives de la Drôme C3/70 p 4,5 et 9
- 12- Archives de la Drôme 55 S 13
- 13- D. FAUCHER : L'homme et le Rhône, Gallimard 1968, p 197
- 14- DELACROIX : Statistique du département de la Drôme, nouvelle édition. Valence-Paris 1835, p. 201,202. P, 502-

## ILLUSTRATIONS

- PI 1        Maillage du Cadastre B d'Orange au niveau de Donzère. D'après G CHOUQUER (en traits gras fournis par le cadastre)
- PI II        Carte établie par les Ponts et Chaussées à la suite des inondations catastrophiques de 1856 (Collections Archives de la Drôme)
- PI III       « Carte de Rosne à Donzère. A . Réparations projetées (Collection archives de l'Ardèche)
- PI IV        Extrait de la carte de Cassini (f 121) : mesurée par Cassini de Thury de l'Académie Royale des Sciences finie de graver en 1815 éd IGN
- PI V        Plan figuré permettant de faire connaître l'emplacement du Port du Robinet sur la Rive Gauche du Rhône et aussi celui des bacs à traile à y établir... 29 pluviouse an 12 (collection Archives de la Drôme)