



A. Debaumarché et P. Régaldo-Saint Blancard

Aperçus sur le paysage routier de l'Entre-deux-Mers au XVIIIème siècle

In *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du troisième colloque tenu à Monségur et Saint-Ferme les 19 et 20 octobre 1991, CLEM, 1992, pp.83-95.

↳ Conditions d'utilisation : l'utilisation du contenu de ces pages est réservée à un usage personnel et non-commercial. Toute autre utilisation est soumise à une autorisation préalable du CLEM. Contact : clempatrimoine@free.fr.

↳ Citer ce document : Debaumarché (A.) et Régaldo-Saint Blancard (P.), Aperçus sur le paysage routier de l'Entre-deux-Mers au XVIIIème siècle, *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du 3e colloque tenu à Monségur et Saint-Ferme les 19 et 20 octobre 1991, CLEM, 1992, pp. 83-95.
<http://www.clempatrimoine.com>

Aperçus sur le paysage routier de l'Entre-Deux-Mers au XVIII^e siècle

ANNE DEBAUMARCHE

*Chercheur associé au CROS,
Université Michel de Montaigne-Bordeaux III*

PIERRE RÉGALDO-SAINT BLANCARD

*C.N.R.S. / Université Michel de Montaigne
Bordeaux III (CRIAA)*

Parce que l'échange est le fondement même de la société, le réseau de communications est à la fois un effet de toute civilisation et une part importante de sa structure active. De ce fait, s'il est convenablement restitué, conceptualisé, le réseau de communications offre une image assez précise et fidèle d'une société.

D'un réseau routier ancien, il subsiste des traces diverses mais presque toujours sporadiques, notamment des traces matérielles, plus ou moins directes. La difficulté majeure est de reconnaître les différentes étapes de l'évolution de ce réseau à travers les multiples héritages et abandons, remplois et adaptations de tous ordres, étroitement intégrés à des créations nouvelles de toutes époques, quand nous n'avons sous les yeux que la finalisation actuelle d'un paysage, par ailleurs sujet à des transformations de plus en plus profondes et de plus en plus rapides. Exceptionnels, qui plus est très localisés et peu généralisables, sont les cas où une véritable superposition chronologique fournit un outil stratigraphique pour

démêler un tel écheveau : pratiquement les seuls arguments d'une certaine portée dont nous disposons sont issus de l'observation du paysage actuel. La part de l'extrapolation non vérifiée et non vérifiable devient de ce fait considérable.

Pour les périodes historiques subsistent aussi des traces écrites. Elles nécessitent une traduction parfois délicate, en termes actuels et en termes d'espace, notamment lorsqu'il s'agit d'identifier dans des expressions anciennes, plus ou moins allusives, un tronçon de route ou un trait du paysage actuel. Leur conservation n'est, par ailleurs, pas toujours égale, non plus que leur intérêt. Néanmoins nous disposons là d'une source remarquablement importante. C'est l'occasion d'engager un décryptage régressif méthodique du réseau routier, plutôt que de tenter un renvoi plus ou moins arbitraire d'un trait de paysage, distingué en tant que tel, à une période chronologique. La tentative faite ici en ce sens reste limitée : ce n'est qu'une modeste contribution à l'histoire routière de l'Entre-Deux-Mers.

L'ESPRIT ROUTIER DU XVIII^e SIÈCLE

Les archives constituent une source d'autant plus incomparable au XVIII^e siècle qu'il correspond à un changement total de mentalité. A bien des égards, tout en étant lié aux périodes antérieures, il préfigure la nôtre. Ne fût-ce que par son aspect administratif, presque technocratique, qui justifie par ailleurs l'abondance des textes conservés. Il voit notamment l'installation des prémices du réseau routier actuel, aussi bien dans la conception que dans la technique ou dans les tracés.

Dans l'histoire routière, comme sur bien d'autres plans, le XVIII^e siècle apparaît ainsi comme une période charnière, significative d'un état ancien d'une part, et d'autre part révélatrice de l'intérêt porté à certains axes, selon des raisons naturelles, économiques, stratégiques, politiques et sociales, au moment même de l'établissement du réseau.

Une administration

A l'aube du XVIII^e siècle, tous les témoignages s'entendent à considérer le système routier français comme en très mauvais état, sans cohésion ni unité¹. La France se dote alors d'un extraordinaire réseau qui fait l'admiration des contemporains, aussi bien dans le pays qu'à l'étranger².

Le principal acteur de ce développement est l'administration des Ponts et Chaussées. Ce service se développe et s'organise dans la première moitié du siècle, pour atteindre son plein développement vers le milieu : en 1743, Trudaine³, conseiller d'état et intendant des finances depuis 1734, en devient le directeur, le réorganise et crée un corps d'ingénieurs *ad hoc* ; peu après, en 1747, il fonde l'école du même nom, destinée à former ces ingénieurs. La volonté politique a su ainsi créer les outils administratifs et techniques, ainsi que d'élaboration et de transmission d'un corps normatif de connaissances, qui lui étaient nécessaires.

Cette volonté politique s'incarne particulièrement dans un programme de travaux, une véritable planification qui organise et prévoit l'ensemble des opérations. Parmi les arrêts et ordonnances divers qui contribuent à son élaboration, citons en particulier l'instruction du 13 juin 1738 qui prescrit la construction des voies publiques et les classe en cinq catégories hiérarchisées : « *Grandes Routes* », « *Routes* », « *Grands Chemins* », « *Chemins Royaux* » et « *Chemins de traverse* ». En 1790, le bilan des réalisations effectuées dressé par Chaumont de la Millière précise clairement ces distinctions : la première des quatre classes qu'il établit, regroupant les deux premières catégories de 1738, correspond aux directions de Paris aux grandes villes, aux frontières et aux ports de mer (elles sont alors termi-

nées) ; viennent ensuite les liaisons entre capitales régionales (« *presque toutes faites* ») ; les chemins qui rayonnent à l'intérieur de chaque province (qui ne sont « *pas très avancés* ») ; enfin la dernière classe est « *très insuffisante* ».

Des moyens

Ce programme nécessitait d'une part des moyens proportionnés, d'autre part une coordination efficace. Les procédures budgétaires sont, par leur complexité même, révélatrices d'un certain état d'esprit, qui asseoit le pouvoir central sur les administrations régionales⁴.

Les sources de financement sont variées : péages, octrois, impositions locales diverses, etc. A ces sources s'ajoute bien sûr la contribution en nature qu'est la corvée. Déjà utilisée fréquemment auparavant, sauf dans le Sud-Ouest, elle n'est généralement qu'un expédient local et temporaire, d'intérêt et de résultat très inégaux. Elle est finalement rendue obligatoire par l'instruction du 13 juin 1738, dont l'article premier la destine à tous les ouvrages, même les entretiens. Dans la généralité de Bordeaux, Tourny réglemente la corvée par une ordonnance du 20 décembre 1743, qui accorde très peu d'exemptions. La corvée est un moyen d'action puissant et pratique mais fait appel à une main-d'œuvre non spécialisée, souvent médiocre et peu motivée, à l'origine de plaintes continuelles. Ces raisons contribuent à entraîner sa suspension, très controversée, en 1775 par Turgot et sa suppression définitive en 1787.

Le budget⁵ est préparé par l'intendant ; chaque année, il fait des propositions de destination des fonds qui lui ont été accordés. Après rapport de l'inspecteur général sur les projets des généralités de son département, l'intendant des finances les présente au Conseil, qui prend décision. Puis l'*état du roi* est envoyé dans

la généralité. A la fin de chaque campagne, les ingénieurs en chef dressent des états de situation qui rendent compte de l'emploi des fonds et permettent de connaître l'avancement des travaux pour préparer la campagne suivante ; ils doivent correspondre absolument avec l'état du roi.

Ne ressortissent à cette procédure que les routes principales, à l'exclusion des chemins vicinaux qui restent à la charge des riverains. Ce n'est que tardivement, à partir de 1775, que l'activité des ateliers de charité⁶ fut étendue à ces travaux : le but qui leur est alors fixé est d'« *ouvrir des communications vicinales ou faire des travaux d'utilité publique* »⁷.

Des archives

Il est évident que cette succession de projets, d'approbations, d'actions et de rapports a laissé une abondante documentation d'archives. La plupart en est rassemblée dans la série C des Archives départementales.

Les projets, les *Etats du Roi* et les états de situation sont les principaux documents qui ont été ici mis en œuvre⁸. Ils ne concernent guère que les routes les plus importantes, comme les routes de poste et de charroi (par exemple de Paris ou de Bayonne) ou, pour l'Entre-Deux-Mers plus spécifiquement, le chemin de Langoiran, la route de Libourne par la Bastide et la route de Branne. Les premiers en date distinguent seulement les nouveaux ouvrages et les entretiens. Par la suite, ils sont rédigés selon un modèle uniforme, divisé en plusieurs chapitres : les travaux des routes distinguent les entretiens, les nouveaux ouvrages, les continuations d'ouvrages, les *parfaits paiements*⁹, parfois des indemnités pour des terrains et des gratifications au personnel ; viennent ensuite les salaires pour les conducteurs et piqueurs, frais de sonde et levés de plans qui sont générés par les travaux effectués

par corvée ; puis la navigation ; enfin les appointements de l'ingénieur en chef.

Le poste « corvées » n'est pas détaillé dans ces documents, mais certains détails de dépenses nous sont parvenus. Ainsi, un sondage portant sur cinq années, comprenant également des descriptions détaillées de l'état de chaque atelier, a été pris en compte. Les corvées concernent les routes plus secondaires, cependant d'intérêt général, comme la route de Branne, celles de Sauveterre à La Réole, de Saint-Macaire à Sainte-Foy par Sauveterre, de Sauveterre à Saint-Jean-de-Blainac, de Marmande à La Sauvetat, ou le chemin de Cadillac à Saint-Macaire.

Les chemins vicinaux n'apparaissent que sporadiquement dans ces archives sous forme de requêtes des habitants, d'impositions, ou de devis, par exemple.

Ces données, extrêmement disparates et sporadiques, après dépouillement, ont été mises en œuvre par informatique. Elles nous donnent une certaine image de la politique routière du pouvoir royal et des intendants de Guyenne.

LA GUYENNE ROUTIÈRE ¹⁰

Les budgets (fig. 1)

Les liaisons avec la capitale sont les routes prioritaires ¹¹. C'est un point de vue politico-stratégique centralisateur qui n'est pas nouveau. La route de poste concerne pour partie l'Entre-Deux-Mers, au contraire de la route de charroi qui passe par l'eau jusqu'à Blaye.

Les directions de Toulouse et Auch reçoivent une grande attention : la route de Toulouse « doit être regardée comme la principale de la Généralité et la plus fréquentée » ¹². Elle ne relève de l'Entre-Deux-Mers qu'après Langon.

Une somme presque aussi considérable est destinée aux routes du Périgord. Pour l'Entre-Deux-Mers, il s'agit des routes de Bordeaux à Libourne et de Bordeaux à Branne.

Les directions de Bayonne et du Médoc, ainsi que les environs de Bordeaux, relativement secondaires par rapport aux premiers axes, ne rentrent pas dans l'Entre-Deux-Mers.

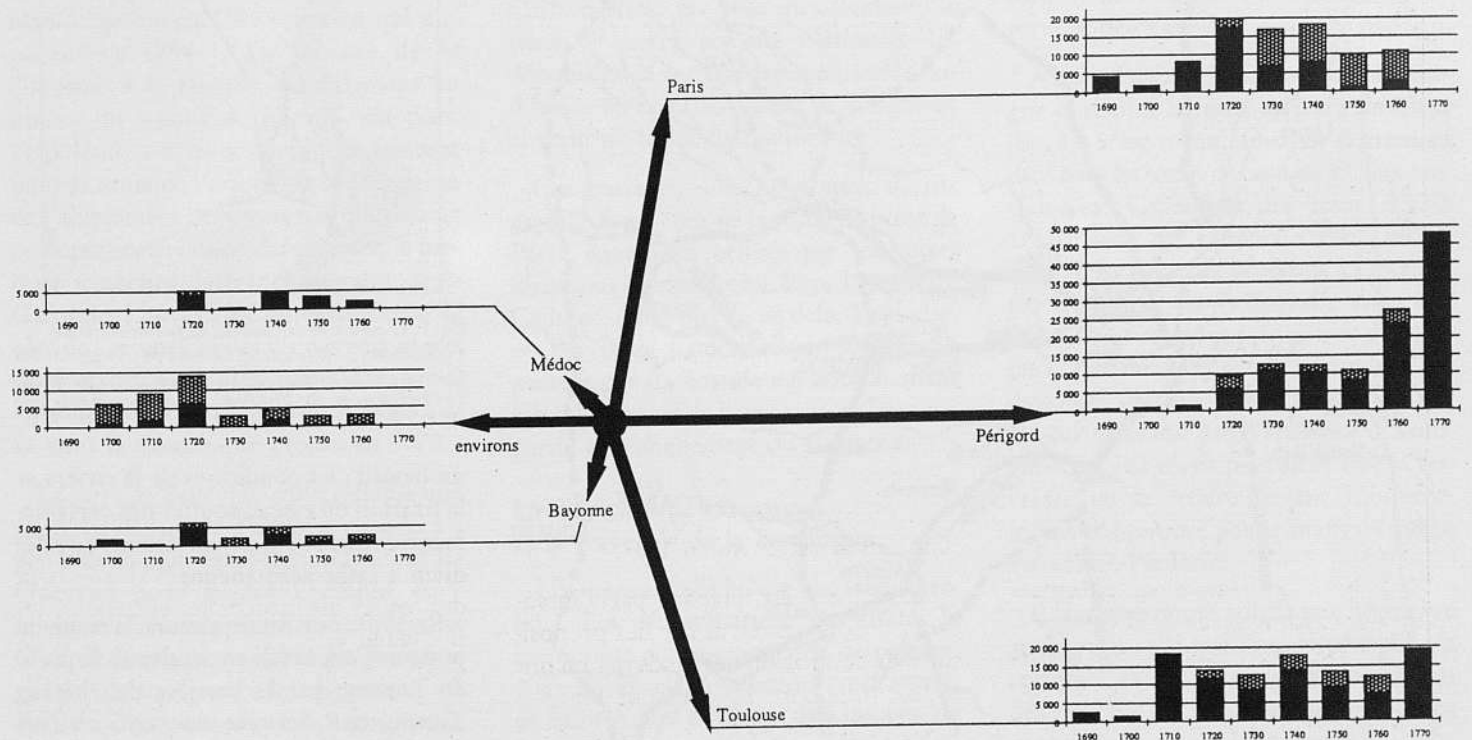


Fig. 1. Importance comparée des principaux axes routiers au départ de Bordeaux, d'après les Etats du Roi. Analyse fondée sur la moyenne annuelle par décennie. Sommes données en livres. En pointillé : les entretiens ; en noir : les nouveaux ouvrages.

Terre et eau (fig. 2)

Hormis celles qui conduisent à Paris, les routes les plus importantes longent l'eau, malgré les dégradations dues aux débordements et aux inondations. Les autres voies principales sont celles qui joignent les fleuves ou rivières entre eux, comme Bergerac à Agen et Bordeaux à Branne.

Il y a intégration du réseau routier et du réseau fluvial, complémentarité même. Les ports appartiennent naturellement aux deux : sur la Garonne, Lormont, la Bastide, Langoiran, Cadillac, Saint-Macaire, Langon, La Réole ; sur la Dordogne, Cubzac, Fronsac, Libourne, Branne, Sainte-Foy. Ce sont des ports soit plus spécifiquement de commerce, comme Langoiran, soit plus généralement de passage.

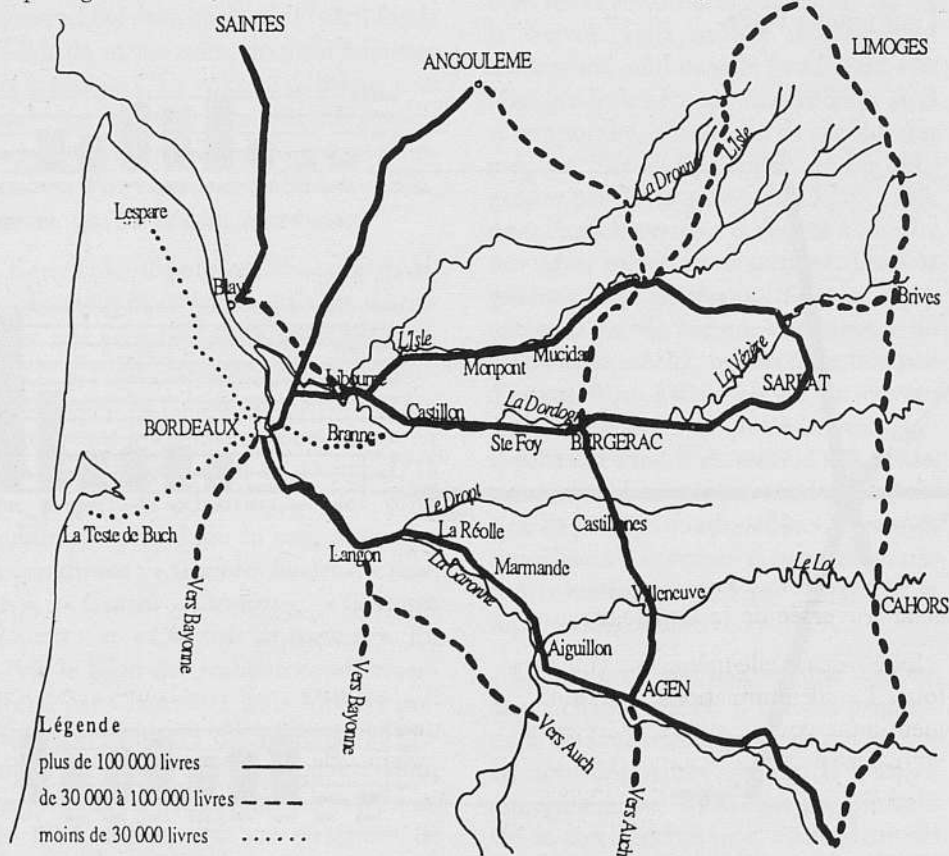


Fig. 2. Carte des principaux axes routiers de la généralité de Guyenne, d'après la carte de Belleyme.

La facilité ou la difficulté de la traversée des fleuves sont des arguments pour le choix ou la préférence d'un trajet par rapport à un autre, comme il est attesté pour la route de Bordeaux à Libourne par la Bastide. Les passages interviennent sur le tracé des routes et sur leur fluctuation.

DES ROUTES ENTRE LES DEUX « MERS »

Traversent donc l'Entre-Deux-Mers, dans un développement en étoile au départ de la Garonne en face de Bordeaux, les trajets vers Cubzac et Paris, vers Libourne, vers Branne et Bergerac, vers Cadillac, La Réole et Toulouse. A ce système s'ajoutent deux routes transversales, de La Réole à Libourne et de Marmande à Sainte-Foy.

La traversée de la Garonne et la direction de Paris

C'est bien évidemment la première difficulté, quand on prend la route au départ de Bordeaux vers l'est ou le nord, que de franchir la Garonne qui n'est pas un fleuve particulièrement tranquille. C'est pour la route de poste de Paris que ce point est le mieux documenté. Les trois passages qui sont mentionnés correspondent approximativement aux trois ponts actuels (fig. 3) ; ce n'est certainement pas

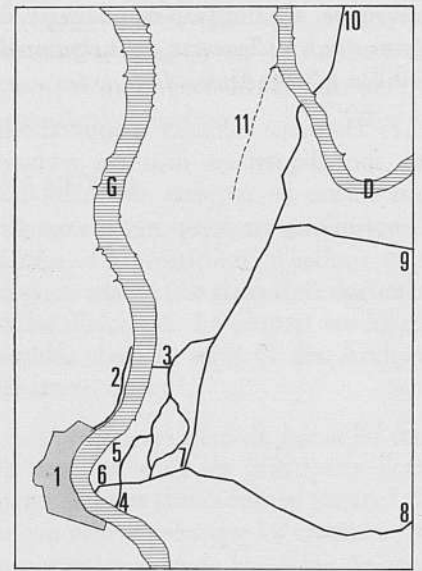


Fig. 3. Le passage de la Garonne en face de Bordeaux.
1 : Bordeaux ; 2 : Bacalan ; 3 : Lormont ; 4 : Trégey ; 5 : Les Queyries ; 6 : La Bastide ; 7 : Le Cypressat ; 8 : Vers Branne ; 9 : Vers Libourne ; 10 : Vers Paris ; 11 : Le Chemin de la Vie ; G : Garonne ; D : Dordogne.

un hasard : les conditions de la rivière et la fixation du réseau routier ont certainement contribué plus ou moins directement à cette permanence.

En 1761, une description de la route de poste de Paris la fait passer depuis la porte de Tourny, par la barrière du château Trompette¹³, les « claveaux vis à vis Lormont (...), la jettée jusqu'au chemin alligné au delà du Carbon blanc », puis jusqu'à la Dordogne et « la jettée et le banc de pavé

entretenu par le fermier du passage de Cubzac » avant de continuer sur Saint-André¹⁴. En 1698, un devis d'entretien situe cette même route depuis Lormont, passant par la fourche du chemin de Basens à la Croix Rouge, la Fontaine, Carbon-Blanc, le Boucaut, Cubzac¹⁵.

Pour cette route, le passage de la Garonne est donc à Claveau, c'est-à-dire à peu près au pont d'Aquitaine. Ce passage a, en particulier, été réaménagé en 1739 avec la construction de trois levées ou « *peyrats de charpente, de blocaille et de pavés de pierre de taille dure (...)* à l'effet de faciliter l'embarquement et le débarquement des voitures et chevaux obligés de traverser la Garonne »¹⁶.

Dès avant 1750, on trouve également mention de la route de poste de Paris, passant par la Bastide et la montée de Cypressat. Cette partie est spécifiée « *nouvellement alignée* » en 1749¹⁷, terme qui disparaît en 1754¹⁸. Le passage de la Garonne à la Bastide, sensiblement au niveau du « pont de pierre », du pont Napoléon, est donc rendu intéressant pour la route de Paris par la construction de l'alignement du Cypressat qui double pour partie, au-dessus des coteaux, le premier itinéraire de franchissement de la Garonne. L'accès au Cypressat est par la côte de Cenon. Celle-ci n'a pas encore son tracé actuel, non plus que n'est percée l'avenue Thiers ou construit le pont : ce ne sont là encore que projets en 1772.

La carte de Belleyme enfin indique une route au départ de Trégey, c'est-à-dire à peu près au pont Saint-Jean, traversant les Queyries pour gagner Lormont et y rejoindre la route précédemment décrite. C'est un passage dont on n'a pas de témoignage direct pour la direction de Paris¹⁹ ; mais on pourrait argumenter, d'après Belleyme, sur l'antériorité de cet itinéraire : croisement en T, tracé ondulant continu depuis Trégey repris en pro-

longement d'une route droite montant de la Garonne par une même bordure d'arbres.

Trois passages existent donc et sont préférés à certains moments, sans pour autant que disparaissent les autres : il s'agit de préférences et non de substitutions. Des conditions naturelles et notamment saisonnières, des arguments de commodité, en fonction par ailleurs des travaux réalisés, guident visiblement ces choix ; peut-être aussi des nécessités de désengorgement de certaines zones : le passage par Claveau, n'est-il pas une sorte d'itinéraire « bis » dégageant la Garonne au droit de Bordeaux ?

Pour la route de poste de Paris, les trois itinéraires de franchissement de ces deux difficultés consécutives que sont la Garonne et la ligne des coteaux se rejoignent pour former l'alignement du Carbon-Blanc et, plus globalement, le tracé de notre actuelle Nationale 10, dépouillée de ses aménagements plus tardifs dus au franchissement de la ligne de chemin de fer et de l'autoroute.

Ces passages, s'ils nous sont décrits comme étant ceux de la route de poste de Paris, sont aussi utilisés par les autres directions de rive droite. Pour Langoiran, Cadillac, La Réole, et, au delà, Toulouse, on privilégie naturellement Trégey. Le passage par La Bastide est normalement celui de la route de Branne qui utilise aussi partie de l'alignement du Cypressat.

La direction de Libourne et la traversée de la Dordogne

Libourne est elle-même une ville carrefour. Les dénominations des routes la mentionne comme une ville de passage, voire de départ, en direction, entre autres, de Saint-André et Blaye, de Limoges, de Paris par Périgueux ou Angoulême. C'est une manière de cumuler les itinéraires et de concentrer les moyens qui n'est pas

sans évoquer le développement de notre actuel réseau autoroutier. Mais par ailleurs, cela devient une véritable difficulté homonymique quand il s'agit de reconnaître les itinéraires à travers les données partielles des descriptions administratives de l'époque ; c'est en particulier le cas de cette voie.

Son tracé normal quitte la route de poste de Paris au Poteau d'Ambarès, pour aller vers Saint-Loubès, Saint-Sulpice, Izon et Saint-Pardon : en 1762, « *cette partie de route est très praticable et à l'entretien* »²⁰ ; l'embranchement vers le port de Cavernes, près de Saint-Loubès, est commencé en 1763 et sera perfectionné en deux années²¹. Malgré sa partie commune avec la direction de Paris et les hésitations de celle-ci pour franchir la Garonne, celle de Libourne est toujours dite par la Bastide. Peut-être ne faut-il voir là qu'une forme d'attribution administrative et une sorte de délestage de l'itinéraire parisien.

A Saint-Pardon, l'on traverse la Dordogne et rejoint la route arrivant de Blaye (fig. 4) : c'est ce qui apparaît clairement dans tous les textes des années 1730 et postérieures. Cependant un texte d'août 1717²² jure par rapport à cette unanimité : cette route, de Bordeaux à Libourne par la Bastide, « *entre lesquelles villes il se fait un gros commerce de vins et d'eau de vie* », sert aussi « *pour la commodité des messagers de Tulle, Brive, Périgueux, Sarlat qui y passent préférablement à Saint-Pardon* » ; ils n'ont plus alors que la traversée de la rivière devant Libourne, moins dangereuse par le mauvais temps qu'à Saint-Pardon.

Il faut sans doute voir là une hésitation analogue à celle que l'on perçoit pour la traversée de la Garonne en face de Bordeaux. Belleyme fournit, pour ce problème-là, une solution sous la forme d'une sorte de bretelle qui évite le port de Saint-Pardon et se met au droit de

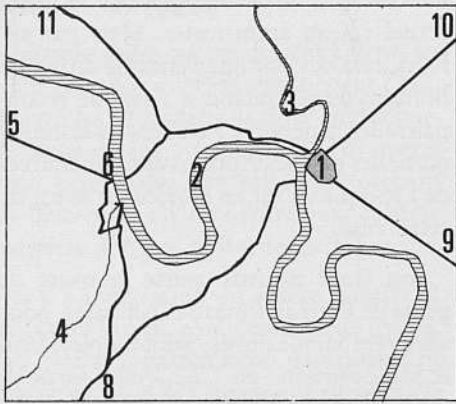


Fig. 4. Le passage de la Dordogne en face de Libourne. 1 : Libourne ; 2 : la Dordogne ; 3 : L'Isle ; 4 : Le Gestas ; 5 : vers Saint-Loubès et la route de Paris ; 6 : Saint-Pardon ; 7 : Château de Vayres ; 8 : vers Saint-Germain-du-Puch ; 9 : vers Branne et Sainte-Foy ; 10 : vers Périgueux ; 11 : vers Saint-André-de-Cubzac et Blaye.

Libourne (fig. 4). Le texte de 1717 tend à confirmer cet itinéraire en mentionnant la nécessaire réfection, aux frais du seigneur, du pont de Vayres, sur le Gestas, au pied du château, et la traversée des palus en face de Libourne. Ce tracé semble d'ailleurs le plus ancien.

De même que le trajet par la Bastide sera repris dans l'alignement de l'avenue Thiers, cet itinéraire d'accès à Libourne le sera dans l'alignement du palus d'Arveyres. L'étonnante symétrie entre ces accès aux deux villes, de part et d'autre de la future Nationale 89 encore inconnue de Belleyme, symétrie assez nettement perceptible dès les projets de 1772, peut se lire sous un angle idéologique : Libourne, symétrique géographique de Bordeaux, se veut d'une certaine façon une rivale avec laquelle la capitale doit composer.

La route de Branne

La route de Bordeaux à Branne est un

itinéraire plus direct que celui par Libourne pour se rendre de Bordeaux à Bergerac ; il traverse par ailleurs l'Entre-Deux-Mers. Si son intérêt est signalé dès les premières décennies du siècle, les réalisations sont postérieures et relativement infimes : l'Entre-Deux-Mers paraît en effet passablement délaissé. Peut-être est-ce dû à sa situation entre deux rivières, qui permettent déjà le commerce par voies d'eau. On se contente alors de réparer, par corvées par exemple, les chemins aboutissant aux ports. Cependant, l'intérêt est essentiel de relier Bordeaux à Branne, ou plutôt le port de la Bastide au port de Branne.

En 1754, il y a « 6 à 7 années » qu'est commencée la réparation du chemin de la Bastide à Branne, sur une étendue de 5 à 6 lieues²³. « La Bastide a un port sur la Garonne de l'autre côté du Boucaux et vis à vis, Branne a un autre port sur la Dordogne (...). Ce chemin en question a pour objet de communiquer de l'une à l'autre Rivière et de conduire ensuite à Castillon, Sainte Foy, Bergerac et autres villes de ma généralité, il est d'ailleurs très nécessaire pour l'exploitation de l'Entre Deux Mers qu'il traverse, c'est-à-dire du pays entre les deux rivières, où remonte le flot de la mer ».

Environ un an plus tard, l'Entre-Deux-Mers manquant de communications pour le transport des denrées et « surtout du bois », un chemin est ouvert du port de la Bastide à Branne. « Je me propose de le continuer jusqu'à sa jonction au chemin ci-dessus entre Libourne et Castillon. De ce chemin de la Bastide à Branne, il y a un embranchement qui conduit à Créon, petite ville où il y a de gros marchés chaque semaine, donc je me propose de le continuer jusqu'à Sainte Foye sans traverser la Dordogne. Par ce moyen, les marchandises de Lyon pourront être voiturées par terre jusqu'au port de la Bastide »²⁴.

Mais ce « chemin intéressant et qui dure depuis fort longtemps » est encore en 1760,

lors d'une visite des chemins du Périgord, la partie la « plus imparfaite et presque totalement impraticable, surtout en plusieurs endroits »²⁵.

Cette route est notre actuelle Départementale 936. En illustration de son imperfection, maintes fois constatée à l'époque, on peut constater encore aujourd'hui que, à côté de bonnes lignes droites, elle a des parties fort mal alignées, notamment dans son dernier tiers, avant la forte descente sur Branne.

La route des bords de Garonne en rive droite

La route de Toulouse ne concerne que peu l'Entre-Deux-Mers, puisqu'elle suit d'abord la rive gauche jusqu'à Langon, partie commune à celle de Bayonne par les petites landes et d'Auch. C'est sensiblement l'actuelle Nationale 113. Mais cet axe important rejoint à Langon la voie qui suit le fleuve en rive droite, par Langoiran, Cadillac et Saint-Macaire. Cette partie qui double la partie la plus navigable et commercialement la plus active de la Garonne est assez négligée, au contraire de certaines voies de rabattement sur des ports comme Langoiran.

Cette remarque est à nuancer au vu de l'attention portée au chemin de halage et aux multiples ponts nécessaires au franchissement des ruisseaux et esteyes. Les sommes correspondantes apparaissent dans les *Etats du Roi* d'une part sous le chapitre de la navigation — « chemin de tire des bateaux » — ou dans les travaux des routes — « ponts, ponceaux et aqueducs à droite et à gauche de la Garonne ».

« La route de Bordeaux à Toulouse est, à quelques petites parties près, en bon état jusqu'à Langon, n'y ayant que des sables ou des terrains graveleux sur lesquels on passe en tout temps ; cette route depuis Langon jusqu'à une petite lieue au-delà de la Réolle n'est ouverte que dans quelques parties, l'ancien chemin y est assez solide, après la

Réolle se trouve la hauteur de Roquebouze dont on travaille à diminuer la pente qui étoit de 12 jusqu'à 15 pouces par toises (...). De la jusqu'au Bourg de Mongoufy distant d'une demi lieüe on se sert de l'ancien chemin qui est bon. Et de ce dernier endroit jusqu'à l'extrémité de la Généralité elle peut être mise à l'entretien, à l'exception de la partie de Nicolle à Aiguillon »²⁶. En 1761, on la considère « formée dans presque toute sa partie par divers alignements droits, mais il reste encore quelques parties dans lesquelles il conviendrait d'abandonner l'ancien chemin sinueux que l'on a suivi jusqu'à présent pour en former un nouveau droit et alligné »²⁷. Il s'agit notamment de la partie « au sortir du Bacq de Langon sur la rivière de la Garonne » jusqu'au faubourg de Saint-Macaire. En 1763, les habitants de Saint-Macaire requièrent contre ce projet de piquetement d'un nouveau chemin de traverse « depuis le vis à vis du passage de Langon, jusques sur le chemin royal, entre Cadillac et cette ville »²⁸. Ils lui préfèrent bien sûr l'ancien chemin qui est le chemin de halage, donc souvent inondé. « La quatrième partie (à réparer sur la route de Toulouse en 1761) commence au droit de l'embranchement qui conduit à Sauveterre, et se termine à l'entrée du Bourg de Saint Pey d'Aurillac (...). Le travail à faire (...) consiste moins à changer l'emplacement de l'ancien chemin, qu'à redresser les coudes et sinuosités qu'il forme et à luy donner la largeur convenable »²⁹.

Les axes transversaux évitant Bordeaux

Si la partie nord de l'Entre-Deux-Mers est relativement bien couverte par les travaux des Ponts et Chaussées, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Bordeaux, le pays est délaissé, à moins que l'on ne retombe sur d'autres axes majeurs, comme celui de Bergerac à Agen.

C'est le cas du chemin de troupe de Libourne à La Réole par Sauveterre ou du chemin de Sauveterre à Saint-Macaire,

aussi pour le passage des troupes. Ainsi en 1776, le mauvais état de ce premier chemin « est occasionné faute d'un port sur à Saint Jean de Blagnac pour traverser la rivière de Dordogne et de 17 Ponts à construire pour passer une autre Rivière et plusieurs ruisseaux qui dans leur débordement, interceptent le passage Public. Indépendamment de ce premier inconvénient la longueur de ce chemin qui depuis la croix de St Pey où il commence à être Impraticable contient plus de 18 700 toises est presque sans aucune chaussée, traversant un pays et des Plaines dont les terres sont très grasses, ce qui le rend très mauvais et presque Impraticable dans tous les temps de l'année ». On évalue à 600 000 livres la somme nécessaire à sa réfection, somme trop considérable pour envisager d'entreprendre ces travaux à moins de fonds extraordinaires. Est alors envisagée une solution ponctuelle de secours, soit ordonner d'ouvrir les champs, voisins des mauvais pas, pour y faire passer les troupes, lorsque on aura nouvelles de leur marche pendant l'hiver »³⁰.

De même le chemin royal de Sainte-Foy à La Sauvetat et Marmande, très utile pour permettre « aux habitants d'en exporter les denrées au Chef lieu qui est Ste Foy baigné par la Dordogne ». Quelques travaux y sont, de ce fait, entrepris dès 1730, consistant essentiellement en fossés³¹. « Mais depuis, le chemin Royal à force d'usage et de Négligence » est devenu impraticable, ainsi que l'atteste en 1780 un mémoire des habitants de 40 paroisses concernées³². Ce pays, qui payait « autre fois Deux Cent Mille Livres de droits au Roi pour l'exportation de ses vins, ne paye plus rien maintenant, ou fort peu de choses, parce que le Cultivateur ne pouvant rendre à port de rivière ses vins, a abandonné ses vignes, et le peu de vin qu'il fait, il le convertit en Esprit de Vin ou Eau de Vie, qui réduisant à 1/30^e la liqueur, paye en cela fort peu de droit s'il l'exporte ou même le consomme sur les lieux ».

S'il n'y a « point de doute sur l'utilité » de cette communication, son rétablissement en 1780 demande des travaux importants et coûteux. « La partie de Ste Foy à La Sauvetat a été fossoyée anciennement, elle traverse un grand nombre de vallons profonds, et passe en général sur les plus hauts sommets des montagnes fréquentes qu'on rencontre, ce qui rend les pentes d'une roideur impraticables aux voitures, en sorte que pour la mettre dans l'état convenable à l'usage public, il faudroit ou changer la plupart des directions, ou faire des déblais et remblais considérables pour l'adoucissement des pentes »³³. A cela s'ajoutent l'absence de matériaux de bonne qualité à proximité et le fait que les paroisses concernées sont déjà employées à des routes beaucoup plus importantes³⁴. Quant à la partie de la Sauvetat à Marmande, elle « n'a point été fossoyée, elle comprend 12 400 toises de longueur de chemin de traverse qui est sinueux, étroit et absolument impraticable à toute voiture : on ne peut même y passer à cheval, que dans le plus beau temps de l'année » ; les paroisses corvéables pour cette voie sont occupées sur la route de Toulouse. Ainsi, l'on conseille de réduire les travaux aux environs de Sainte-Foy, voire sur quelques parties jusqu'à La Sauvetat, où il est possible de trouver quelques matériaux, sur la base d'une contribution volontaire des habitants et, pour moitié, « par M. l'Intendant sur les fonds de charité ».

Le chemin de Langoiran et les routes d'accès à des ports

Le chemin de Langoiran est indiqué régulièrement dans les états du roi de 1739 à 1761 en entretien pour des sommes équivalentes à la route de Libourne par la Bastide. Il bénéficie en outre de deux campagnes de travaux, au moins, en 1727³⁵ et en 1740³⁶. Ces sommes témoignent d'un intérêt constant mais qui se borne à un entretien minimal, régularité rendue

nécessaire par l'importance du port de Langoiran. Il existe en fait deux chemins publics de Langoiran : celui qui longe la Garonne et celui qui va de La Sauve et de Haux au port.

Selon les habitants, le mauvais état de ce second chemin quadruple le prix du transport des vins et autres denrées. A plusieurs reprises, ils requièrent donc pour la réparation du chemin. Langoiran est « l'un des plus beaux ports de la Garonne et le plus commode par la grande quantité des chays qui le composent et le grand nombre de barques, chaloupes et batteaux que les propriétaires de denrées que l'on importe de toute part, trouvent toujours en état de les embarquer »³⁷. Si le chemin n'est pas en état, les commerçants et bateliers doivent embarquer leurs marchandises à Branne pour Bordeaux, ce qui prend trois marées³⁸, soit seize lieues sur une rivière orageuse et une lieue et demie de chemin presque impraticable ; par Langoiran, la rivière est assez calme, le trajet se réduit à trois lieues sur l'eau et une et demie de chemin très commode.

Dès 1703 une première ordonnance accorde la réparation du chemin³⁹. En 1713, les deux chemins publics sont à nouveau devenus impraticables, même pour les piétons, et il est commandé d'y travailler de nouveau : « ces chemins sont situés dans un palu ou marais (...) ce qui rend les voitures impossibles pendant 9 mois de l'année »⁴⁰. D'autre part, les matériaux de construction, « des montagnes de pierre », « sont situées de chaque costé desdits chemins », faciles d'accès et donc peu coûteux. En 1722, « le Roy étant informé qu'il est d'une nécessité indispensable de faire réparer le chemin Royal qui conduit depuis le bourg des Faures paroisse de Saint Martin⁴¹ Entre deux mers jusqu'au port de Langoiran (...) que ce port est un des plus importants de ceux qui sont sur la Garonne et sert d'entrepôt à plusieurs paroisses de l'Election de Bordeaux », on procède à l'imposition des 16 paroisses « attendu

qu'elles y font porter leurs denrées »⁴². Il s'agit des paroisses de Langoiran, Saint-Martin-de-Haux, Capian, La Sauve, Saint-Léon, Targon, Toutigeac, Montarouch, Bellebat, Faleyras, Espiet, Dardenac, Blésignac, Saint-Denis, Camiac et Daignac, imposées pour 27 400 livres. Ces impositions permettent d'estimer l'aire de service du port.

De la même façon, en 1714, sont imposées pour les travaux du chemin royal « depuis la coste jusqu'à port neuf »⁴³ les paroisses de Camblanes, Sadirac, Meynac, Créon, La Sauve, Lignan, Saint-Caprais, Quinsac, Madirac, Cénac, Cursan, Le Pout, Saint-Genès, Bonnetan, Espiet, Loupes, Fargues et Croignon. La mise à prix des travaux devait se situer entre 12 000 et 10 000 livres pour 555 toises de long⁴⁴. Certaines paroisses sont imposées sur les deux chemins, et donc considérées comme utilisatrices des deux ports : La Sauve et Espiet. A partir de 1780, on trouve à plusieurs reprises des travaux sur le chemin de la cote de Baurech et jusqu'au « port vieux », « pour faciliter le débouché de Créon et le transport des denrées sur les ports de la rivière de Garonne »⁴⁵. Ce port fait donc concurrence à celui de Camblanes et se développe plus tardivement.

Sur la Dordogne, la réparation du chemin du port d'Arveyres en 1726 concerne les paroisses d'Arveyres, Saint-Germain-du-Puch, Baron, Saint-Quentin, Nérigean, Cadarsac, Cursan, Croignon, Camarsac et le port d'Arveyres⁴⁶. « Les paroisses indiquées ont été obligées cette année de porter leurs vins et autres denrées à Génissac, à Moulon, à Vayres et ailleurs, le pont d'Arveyres et les autres chemins qui y aboutissent étant entièrement rompus ». Les paroisses de Croignon et de Cursan sont également imposées pour le chemin de Port-Neuf.

D'après les paroisses imposées, on s'aperçoit que ces ports drainent une

importante population. La Garonne exerce une attraction plus forte que la Dordogne : les ports de Garonne dépassent en effet la ligne de séparation des deux bassins versants (fig. 5). Le trajet pour Bordeaux est logiquement plus court ; il est aussi moins dangereux, ne nécessitant pas en particulier de doubler le bec d'Ambès.

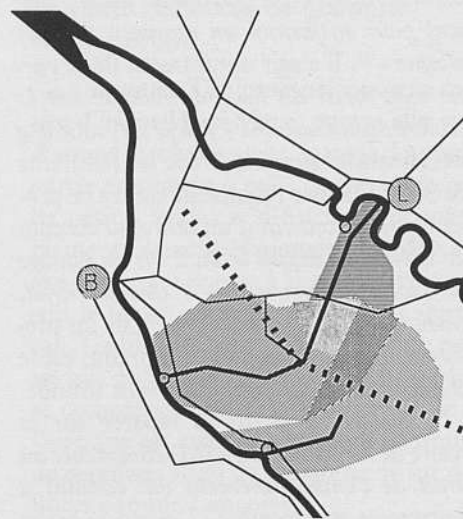


Fig. 5. Aires de service de quelques ports de l'Entre-Deux-Mers : Arveyres sur la Dordogne, Port-Neuf de Camblanes et Baurech sur la Garonne. Le tireté indique la ligne de crête.

LE PAYSAGE ROUTIER DU XVIII^e SIÈCLE

Des routes structurées par leur tracé

Un des maîtres-mots de tout ce qui précède est « alignement ». Il s'agit de construire une chaussée rectiligne⁴⁷ ; cela nécessite plusieurs campagnes. Puis l'on « perfectionne », c'est-à-dire qu'on rajoute des ponts, des aqueducs, de petites améliorations. Et la route, devenue satisfaisante, passe à l'entretien... théoriquement du moins.

L'image que l'on peut avoir d'une route « alignée » — on en trouverait aisément d'autres mais celle-ci est une des plus marquantes de l'Entre-Deux-Mers — est celle de la côte de Camarsac. Une rectitude absolue sur les 3 km qui franchissent la vallée du Gestas, prenant de front de nettes dénivellations (fig. 6). Cette forte déclivité a fait que le tracé, aujourd'hui presque totalement disparu, du tramway qui suivait jusque là assez scrupuleusement la route de Branne a dû chercher une ligne de moindre pente plus au nord (fig. 7).

Fig. 6. La côte de Camarsac : la route « alignée » au XVIII^e siècle franchit de front les fortes déclivités de la vallée du Gestas.



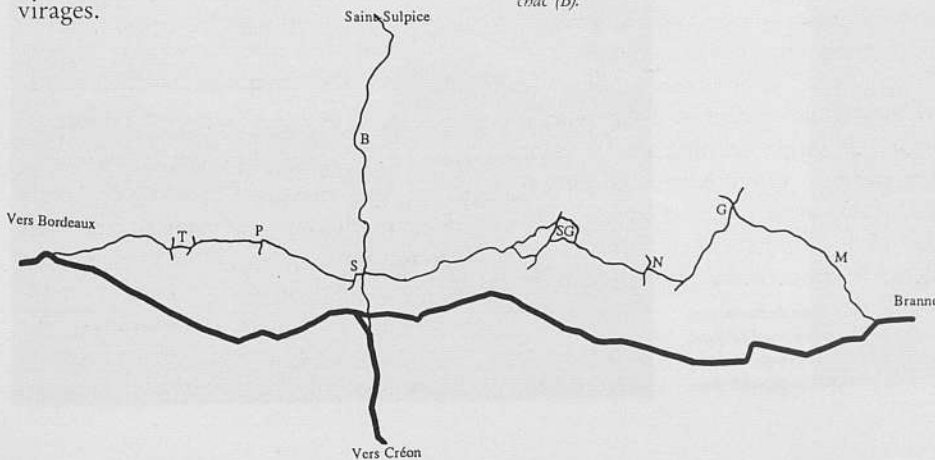
Fig. 8. Virage de « prévision topographique » qui aligne la route dans l'axe de la côte de Camarsac, avant les dénivellations.



Ce n'est donc pas la recherche de la déclivité la plus praticable qui provoque le tracé de la route. Chacun sait que devant une très forte dénivellation, le zigzag est préférable : il s'agit d'allonger le parcours horizontal pour diminuer le coefficient de pente. Mais le tracé aligné des routes du XVIII^e siècle relève, en fait, d'un raisonnement beaucoup plus complexe⁴⁸ : lorsqu'un véhicule suit une courbe il ajoute à l'effort de traction une force nécessaire à lutter contre le déversement et une résistance accrue de toute une série de frottements. Entre autres conséquences, ce jeu de forces, d'autant plus net que les véhicules sont moins performants, implique que la ligne droite est la meilleure, surtout dans les déclivités qui provoquent déjà un net effort de traction, et donc que l'on doit éviter autant que possible le cumul d'une pente et de virages.

Fig. 7. La route Bordeaux-Branne (trait épais) s'oppose à l'itinéraire qui lui est sensiblement parallèle par Tresses (T), Pompiignac (P), Salleboeuf (S), Saint-Germain-du-Puch (SG), Nérigean (N), Génissac (G) et Moulon (M) : d'une part un tracé continu en ligne brisée, d'autre part l'utilisation d'un réseau de routes en lignes courbes.

On remarquera la même opposition entre la bifurcation du Pavillon vers Créon et son prolongement vers le nord par Beychac (B).



L'on constate ainsi que, de part et d'autre de notre côte de Camarsac, il y a des tournants, mais ils sont sur les sommets et distinguent, répartissent ainsi les efforts dûs aux virages et ceux dûs aux pentes (fig. 8). La fonction des courbes change : au lieu d'une adaptation immédiate à des données topographiques particulières, elle est de mettre la route dans la ligne qui lui permettra de franchir les dénivellations dans les conditions de rectitude recherchées. Apparaît ainsi, dans le tracé même des routes, une notion de prévision ; ce sont en quelque sorte des virages de prévision topographique ; ils sont d'autant plus fréquents que le trajet a un relief mouvementé.

Mais il en est une autre sorte : ce sont, souvent mais pas toujours, des S plus ou moins adoucis. On en trouve, par exemple, au débouché de la côte de Camarsac (fig. 9). Ces virages ont une fonction de raccordement d'un tronçon sur un autre : on fait de façon ponctuelle une amélioration, un alignement, sur une route, mais il faut bien le raccorder au tronçon suivant déjà aligné ou au tracé antérieur ; c'est exactement la pratique que nous avons encore aujourd'hui. Cette seconde catégorie regroupe des virages structurels ; ils renvoient, non au relief, mais d'une certaine façon à une réalité de la route antérieure à son état aligné et à un projet initial cohérent et ambitieux.

Des routes structurées par leur bâti

De cette recherche de la ligne droite, combinée avec des tournants qui paraissent d'autant plus secs qu'ils succèdent à un alignement plus long, on retire l'image d'une route en ligne brisée.

Si cette image subsiste encore souvent, un autre aspect des routes du XVIII^e siècle a pratiquement disparu aujourd'hui, sacrifié à des nécessités de sécurité plus actuelles ou à l'élargissement des voies : les plantations d'alignement, ce double et majestueux cortège d'arbres qui accompagnait le passant (fig. 10). Ces plantations ont longtemps été, par contrainte légale, à charge des riverains⁴⁹ avant leur transfert aux collectivités.

Elles ne constituaient pas qu'un décor ; elles représentaient aussi un certain produit financier, mais servaient surtout à la conservation des chaussées en stabilisant leurs remblais. Elles étaient en quelque sorte la seule matérialisation visible du souci de construction qui animait les ingénieurs. Car ces routes, à l'instar des voies

Fig. 9. Virages structurels en S, au débouché de la côte de Camarsac : raccordement de deux tronçons de route. Les maisons constituent ici un autre élément du problème mais on a couramment ce type de tracé sans le voisinage de bâtiments anciens.



romaines et au contraire des chemins médiévaux qui se contentaient de recharges successives, étaient construites en sous-œuvre : remblais, souvent épais, hérissés et revêtement.

Dans une perception actuelle du réseau routier, ce type de routes, structurées dans leur tracé comme dans leur construction, s'oppose à un autre où les tournants s'enchaînent, souvent sans raison de relief, où le tracé semble hésitant (fig. 11). On n'a guère accès à leurs substructions qu'à l'occasion de travaux trop rarement observés : on constate en ce cas un empierrement ou un cailloutis de surface, épais d'une dizaine de centimètres, sans aucun soubassement, directement sur le sol vierge.

Fig. 10. Plantations d'alignement à l'entrée de Créon.



Fig. 11. La route de Pompignac à Salleboeuf a un tracé hésitant, enchaînant les virages, souvent sans nécessités topographiques.

Des routes structurantes

Ces derniers chemins constituent un réseau de communication à petite distance. Ces routes sont issues d'une longue tradition de communication à petite échelle, reprennent des chemins d'intérêt très local et les réunissent en un réseau dont la structure n'était pas pensée avec un certain recul, dans une perspective d'ensemble. Fixées par leur environnement comme par leur utilisation, elles représentent un compromis entre une sorte de moyenne des intérêts locaux et les possibilités de la topographie⁵⁰. A l'inverse, les routes en ligne brisée sont pensées dans une perspective de communication à grande distance⁵¹ : nous l'avons déjà évoqué plus haut sous l'angle de la programmation administrative ; au sol, cela se traduit par une tendance à éviter les bourgs alors que les routes en courbes les rejoignent⁵².

Ainsi un ensemble de chemins, suivant un itinéraire sensiblement parallèle à la route de Branne, enchaîne les virages et conduit de bourg en bourg depuis le passage obligé que constitue le Cypressat (fig. 7) : Pompignac, Sallebœuf, Saint-Germain-du-Puch, Nérigean... Il n'est pas rare que des chemins de ce genre ne conduisent qu'à un autre chemin, en un croisement en T ou en Y. Ils ont été en général abondamment modifiés vers la fin du XIX^e siècle, chronologie qui n'est pas sans rapport avec l'évolution de la définition légale des chemins vicinaux. Souvent on a alors aligné deux T successifs en un croisement en X, on a assoupli des courbes trop sèches, on a détourné des portions trop pentues (fig. 12 et 13).

Dans ce réseau dense de petits chemins d'intérêt local, s'insèrent les routes en ligne brisée d'intérêt régional ou même national ; elles le renouvellent et le structurent.

Des routes vivantes

Elles ne sont souvent elles-mêmes pas des créations *ex nihilo* : ce sont des reprises, des réalignements, des restructurations. Le cas est net pour plusieurs d'entre elles. Par exemple la route de Créon est « alignée » (fig. 10), mais uniquement depuis le Pavillon (la route de Branne), tandis que son parcours plus au nord, par Sallebœuf et Saint-Sulpice, qui reste bien dans le même axe, enchaîne les tournants, de même que son prolongement par La Sauve et Sauveterre : du Pavillon à Créon, la forme en ligne brisée se surimpose à un tracé en courbes.

La reprise au XVIII^e siècle de tracés rou-

tiers anciens est assurée par les textes mêmes que nous ont laissés ingénieurs et administrateurs. L'observation de terrain confirme cette manière de faire et précise la délimitation des tronçons. En toute logique, tout ce qui est héritage et survivance des temps plus anciens est susceptible de cette reprise, aussi bien des tracés médiévaux ou de type médiéval que d'éventuels tracés antiques. Sous cet angle-là, il faut bien souligner que l'idéal du parcours routier (recherche de la ligne droite) et le savoir-faire technique (construction raisonnée sur soubassements solides), comme l'idéologie sous-jacente (développements en étoiles centrés sur des chefs-



Fig. 12 et 13. Ancien chemin de Sallebœuf à Saint-Germain-du-Puch, détourné pour éviter la trop forte pente.



lieux hiérarchisés), sont extrêmement analogues au XVIII^e siècle et dans l'Antiquité gallo-romaine. Faire la part entre les deux époques, dans d'éventuels cas de reprise, serait de ce fait extrêmement délicat et hasardeux.

L'hypothèse en a pourtant été faite autrefois⁵³. Les arguments de démonstration sont des proximités de *tumuli* ou de *villae* ou sont d'ordre toponymique. Les arguments de proximité pourraient justifier pratiquement n'importe quel tracé. Quant à la toponymie, si (et dans la mesure où) elle relève d'un raisonnement linguistique légitime, sa traduction en termes archéologiques relève bien plus de la simple analogie que d'un développement scientifiquement raisonné et manque presque toujours de validation.

On relève pourtant, en ce sens, des cas assez intéressants, en particulier sur le premier tiers de la route de Branne la succession des noms *La Caussade*, *La Vie*, *La Chausse*, *Maison Rouge*, pour ne retenir que les moins discutables⁵⁴, sans oublier *Tresses*. Plausibilité n'est cependant pas preuve. Au surplus rien dans ces rapprochements ne signifie précisément que le tracé actuel, renvoyant au XVIII^e siècle, soit aussi celui de l'Antiquité. A titre de comparaison et non de preuve, notons que la seule voie romaine connue dans l'Entre-Deux-Mers, avec suffisamment de preuves pour que l'on ait une certitude, est le Chemin de la Vie⁵⁵ et que, si son tracé subsiste jusqu'à nos jours, ce n'est pour autant pas la route du XVIII^e siècle.

Gardons-nous donc de tout raisonnement non prouvé ou même improuvable. Il n'en reste pas moins que, sans que l'on puisse affirmer quoi que ce soit pour l'Antiquité, les tracés alignés du XVIII^e siècle récupèrent, intègrent dans une structure plus vaste, des chemins plus anciens.

Après son nouveau tracé aligné, une route peut encore être modifiée, sans même aller jusqu'aux travaux contemporains. C'est par exemple le cas de route Créon-Camblanes. Juste à côté de la route actuelle, dans les zones en sous-bois qui subsistent en deux endroits au sud, on voit nettement la trace d'anciens fossés qui s'écartent et rejoignent ceux d'aujourd'hui. Ce serait d'ailleurs plutôt l'inverse car leur tracé est plus rectiligne et semble en fait mieux correspondre au dessin de la carte de Belleyme que le tracé actuel. Il s'agit sans doute de la route du XVIII^e, remaniée et assouplie ultérieurement.

En fait le réseau routier évolue constamment. C'est un tissu vivant. On ne peut l'envisager comme une superposition stratigraphique d'époques, non plus que comme un héritage fixé une fois pour toutes. Une route n'est fossilisée que quand elle est abandonnée, quand elle est morte⁵⁶. Mais cela reste rare, surtout chez nous. L'énorme difficulté consiste à distinguer les différentes transformations et à trouver des critères permettant de les renvoyer à une chronologie.

NOTES

1) Parmi les nombreux témoignages, citons pêle-mêle le *Mémoire pour perfectionner la police des chemins* de l'abbé Saint-Pierre, ceux des intendants de la fin du XVII^e siècle, les correspondances des contrôleurs généraux, ou encore, sur un plan moins administratif, les *Mémoires* de Saint-Simon.

2) Voir par exemple ce qu'en dit Arthur Young dans ses *Voyages en France* (Londres, 1792-93). Fait anecdotique mais révélateur d'une légitime fierté, les chefs-d'œuvre routiers peuvent aller jusqu'à devenir de véritables succès médiatiques : sous Louis XVI, les coiffures « à la Saverne » ne prétendent-elles pas imiter les lacets de la montée de Saverne ?

3) Daniel-Charles Trudaine est né à Paris en 1703 et y meurt en 1769. C'est un de ces grands commis de l'État qui entreprennent de réformer le Royaume. Il est assez proche des « physiocrates » qui, dans la seconde moitié du siècle, notamment avec Quesnay, Dupont de Nemours et Turgot lui-même, développeront une théorie économiste centralisatrice et plaideront, entre autres, avec vigueur pour la libre circulation des grains.

Dès 1714, un point de vue de cet ordre, mais n'impliquant pas une vision globale du monde, est déjà nettement partagé en province : « Une des choses qui mérite le plus d'attention dans l'espérance où nous sommes d'une paix générale, c'est le rétablissement des chemins et des grandes routes, vous sçavez mieux que moy que ce qui peut procurer au Royaume un commerce aisé et avantageux est de songer sérieusement à les mettre en Etat que l'on puisse s'en servir commodément » (A.D.G. C1823).

4) C'est en particulier la thèse que développe Tocqueville dans *L'Ancien Régime et la Révolution* ; il prend notamment l'administration des routes comme un exemple du phénomène de centralisation.

5) Sur le détail des procédures, voir PETOT (J.), *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599-1815*.

6) Institution déjà ancienne, destinée à accueillir temporairement les ouvriers en chômage, notamment dans les périodes de disette comme, par exemple, le rigoureux hiver de 1788.

7) PETOT (J.), *op. cit.*

8) Il est exceptionnel que ces trois documents aient été conservés pour la même année.

9) Solde des ouvrages terminés.

10) Cette partie résume succinctement, dans la stricte perspective du présent exposé sur l'Entre-Deux-Mers, des données qu'Anne Debaumarché développe dans le cadre du programme du CROS *Voies de communication en Aquitaine*.

11) Cela est nettement exprimé dès 1714 (cf. note 5) : « L'idée n'est pas que l'on les fasse tous à la fois, mais ce que l'on projette, c'est de commencer par celle qui conduit de Paris à la capitale de la Généralité, et d'y employer jusqu'à ce qu'elle soit dans sa perfection, la principale partie des fonds que le Roy destine pour les Dépenses des Pons et Chaussées de cette Généralité ». (A.D.G. C1823).

12) A.D.G. C1873

13) Sortie de Bordeaux vers le nord.

14) A.D.G. C1873

15) A.D.G. C1819

16) A.D.G. C1837. L'importance des aménagements atteste de la fréquentation du passage : trois peyrats pour 15 075 livres.

17) A.D.G. C1857

18) A.D.G. C1859

19) Un texte de 1699 donne une description assez ambiguë : des ouvrages ont lieu sur la route de poste de Paris, sur le chemin de Lormont (ce qui paraît difficile en rive gauche), après Bacalan (ce qui pose problème en rive droite) ; deux interprétations sont envisageables, soit l'itinéraire par Claveau, soit celui de Belleyme.

- 20) A.D.G. C1873
 21) A.D.G. C1873
 22) A.D.G. C1824
 23) A.D.G. C1821
 24) A.D.G. C1868
 25) A.D.G. C1872
 26) A.D.G. C1868
 27) A.D.G. C1873
 28) A.D.G. C1873
 29) A.D.G. C1873
 30) A.D.G. C1902
 31) Ce point est mentionné dans le Mémoire de 1780, cf. ci après.
 32) A.D.G. C1921
 33) Cf. ci-après le développement sur le paysage routier de l'Entre-Deux-Mers.
 34) De Libourne à Bergerac et de Paris à Bordeaux par Périgueux et Bergerac (sic).
 35) A.D.G. C1831 : 2 513 livres.
 36) A.D.G. C1841 : 1050 livres.
 37) A.D.G. C1828
 38) La première de Branne à Cavernes ou Cubzac, la deuxième jusqu'au bec d'Ambès, passage dangereux où les matelots attendent le montant pour venir à Bordeaux, et la troisième jusqu'à la Ville.
 39) Mentionné dans les pièces de 1713, cf. ci-après.
 40) A.D.G. C1823
 41) Haux.
 42) A.D.G. C1828 (en 1722)
 43) Camblanes.

- 44) A.D.G. C1821
 45) A.D.G. C1916
 46) A.D.G. C1821
 47) Dès 1705, on fait état, pour la généralité de Paris, de routes qui doivent être aussi droites que faire se pourra (Arrêt du 26 mai 1705). Ces injonctions relevant de niveaux décisionnels, on peut considérer, au bénéfice d'une enquête plus approfondie, que la constatation de l'intérêt est plus ancienne mais n'est encore guère entrée dans les faits.
 48) Ce raisonnement sera enseigné dans tous les cours de routes et chemins du XIX^e et du XX^e siècle. Voir, par exemple, HUBIE (J.), *Cours de routes et chemins*, Paris, Eyrolles, 1939 (21^e édition). On y lit en particulier (p. 37-38) : « Une courbe produit deux effets sur un véhicule la parcourant :
 1) Elle oblige l'attelage à se placer le long de la courbe, ce qui peut avoir pour résultat, si l'attelage est long, de diminuer la valeur du tirage, chaque cheval employant une partie de sa force à résister à l'effort de déversement que le cheval précédent exerce sur lui ;
 2) Elle augmente la résistance de la charge à déplacer, par suite de la production d'un frottement de glissement, provoqué par le pivotement de la roue autour de la verticale, ce frottement est proportionnel à l'angle au centre de la courbe.
 Pour obvier à ces inconvénients, il est recommandé :
 1) de ne pas descendre, dans les courbes, au-dessous du rayon de 30 mètres ;
 2) d'éviter de combiner les déclivités dans les courbes, ou tout au moins de les réduire.
 3) de séparer, par un alignement droit, deux courbes consécutives de sens contraire ».
 Avec une certaine incertitude pour le rayon de courbure, à nous masqué par les réaménagements ultérieurs de la route, c'est bien ce que l'on peut lire dans les tracés du XVIII^e siècle.

- 49) Arrêt du Conseil du 3 mai 1720, loi du 9 ventôse XIII, loi du 16 décembre 1811.
 50) Lorsqu'ils décrivent la formation du tissu paroissial, Sylvie Faravel et Bruno Bizot évoquent les ancêtres de ces routes que nous voyons aujourd'hui (cf. dans ce volume, p. 21-33).
 51) Grande distance pour le XVIII^e siècle, c'est-à-dire en étapes de 30 à 50 km.
 52) C'est dans une vision un peu éloignée des réalités du terrain, parisienne pourrions-nous presque dire, que se justifie cette réflexion classique, ici reproduite par J. Hubie (op. cit. p. 9) : « La France se couvre de routes, tracées en ligne droite de clocher en clocher, majestueusement larges, bordées de plantations ; elles font l'admiration des étrangers ».
 53) L. Drouyn (« Essai historique sur l'Entre-Deux-Mers », *Actes de l'Académie de Bordeaux*, 1870, p. 325-380) a été le plus systématique dans cette voie : « Une autre voie (gallo-romaine) devait traverser le milieu de l'Entre-Deux-Mers et suivre la crête des coteaux qui divisent les bassins de la Dordogne et de la Garonne, où plus tard, de Tourny, intendant de la Guienne, a tracé le grand chemin qui conduit de Bordeaux à Sauveterre. Sur le parcours de ce chemin, on rencontre plusieurs tumulus et deux camps romains... ». En fait c'est une réorientation d'idées issues de Camille Jullian (en particulier la carte qu'il donne p. 96), reprises avec plus ou moins de prudence par tous nos historiens de la fin du siècle dernier et du début de celui-ci.
 54) On aurait aussi : *Belle Croix, La Fourcade, La Rue*. Mais ces noms ne renvoient pas forcément à l'Antiquité.
 55) *Archives Historiques de la Gironde*, III, p. 477.
 56) C'est quasiment le cas du tronçon de chemin détourné dont des images sont données aux fig. 12 et 13, encore que son utilité en tant que chemin de service subsiste.



CHATEAUX ET PROPRIÉTÉS

3 000 hectares de vignobles,
100 châteaux exclusifs,
15 appellations contrôlées.

Bordeaux
et Duras

PRODIFFU

33790
LANDERROUAT
Tél. 56.61.33.73 - Fax 56.61.40.57