

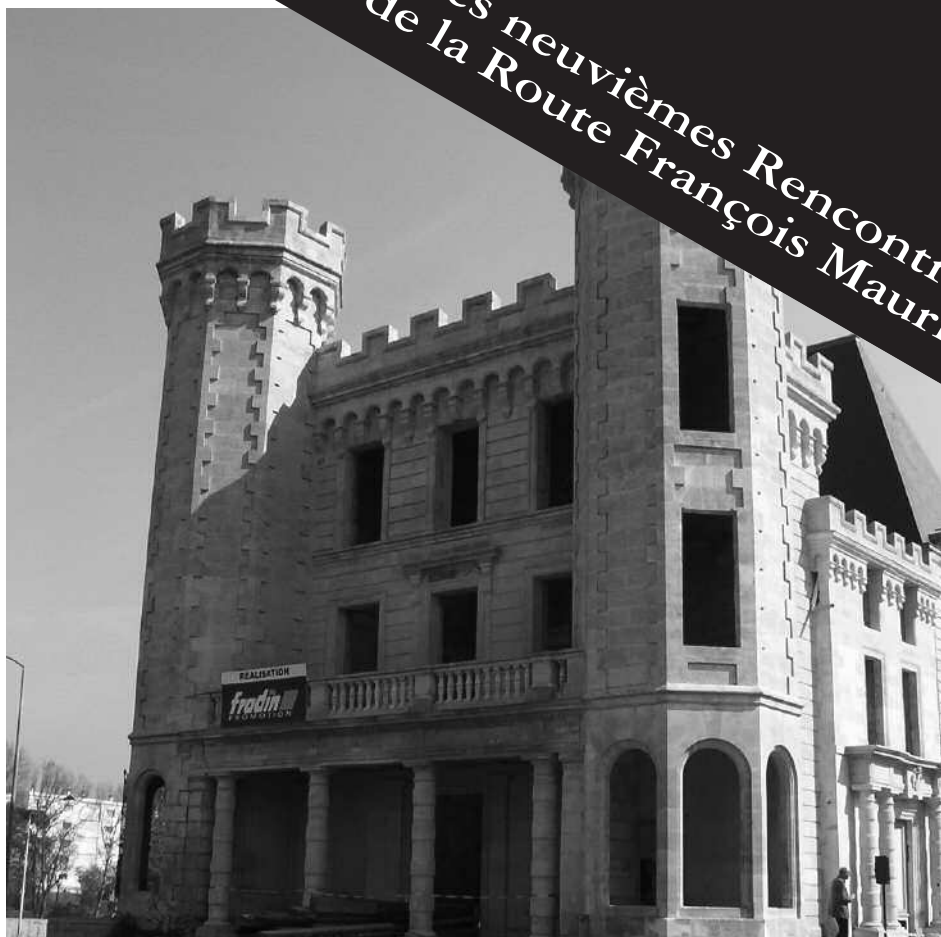
# LES CAHIERS DE L' Entre PATRIMOINE-CULTURE Deux ENVIRONNEMENT Mers

4 €

N° 79

MAI-JUIN  
JUILLET-AOÛT 2007

Les neuvièmes Rencontres  
de la Route François Mauriac



Le château du Prince Noir, à Lormont.

EDITO

## Paroles

Cette année, les neuvièmes Rencontres de la Route François Mauriac sont placées sous le signe de « Paroles et création ». Paroles de poètes, d'écrivains, d'éditeurs, de peintres qui nous parlent en images, de musiciens qui dialoguent avec des notes, mais aussi paroles de tous ceux qui créent ces rencontres et accueillent ceux qui viennent à leur rencontre pour découvrir un territoire de belles histoires de patrimoine naturel, paysager, construit, humain, façonné par l'Histoire depuis des siècles. Des moments de convivialité pour retrouver le goût de converser, de s'écouter, cette appétence de vivre, ne serait-ce qu'un temps, « en courtoisie » avec les autres. Retrouver le sens de ce mot délicieux « urbanité » où l'art de la politesse, que notre société laisse s'effiloche dans ce siècle dit de communication. Cette communication blindée de nouvelles technologies qui a fait perdre le sens du « Vivre ensemble », pour prendre le pouvoir sur l'individu, en lui faisant croire, supercherie suprême, qu'il est le seul Maître de ce monde virtuel.

Compulsivement lié à son téléphone portable (ou son ordinateur), il peut d'un clic se connecter à ses réseaux, à ses tribus. Dans sa bulle, il s'extrait du quotidien, oublie son entourage immédiat, n'écoute plus que son ego

et perd les règles élémentaires d'usage de la civilité. Voilà déjà longtemps que dans nos villages, les cafés, ces lieux de conversation, s'il en fut, ont fermé les uns après les autres ; que les grandes surfaces ont causé la mort des petits commerces, ne laissant plus la possibilité aux chalandes que de remplir leur caddies, de se contenter du bonjour formaté de la caissière mise sous tension. Aux dernières nouvelles, cet ultime rapport humain va disparaître : les magasins sans caissière sont déjà à l'essai et opérationnels au nom de la rentabilité ! Il ne restera plus que la possibilité de discuter avec les codes-barres ! Un monde de mutants est en gestation, c'est pourquoi il faut entrer en résistance et défendre à tout prix toutes les initiatives plus ou moins modestes qui ont pour but de maintenir du lien, du sens : celui de continuer à bien vivre ensemble. Défendre les marchés locaux, les vide-greniers, les repas et fêtes de villages, les festivals en tous genres, les réunions publiques, bref tout ce qui peut engendrer de l'humanité.

Les neuvièmes Rencontres de la Route François Mauriac sont faites aussi pour cela. Du 12 au 27 mai, elles vous accueillent.

Soyez les bienvenus chez nous, c'est chez vous, en Entre-deux-Mers.

Colette Lièvre

### ÉDITO

HISTOIRE ET ACTUALITÉ  
**Genèse de la Route François Mauriac**

PATRIMOINE VEGETAL  
**Le bois sacré de Bordeaux en Entre-deux-Mers**

PATRIMOINE ET ACTUALITÉ  
**la renaissance du château du Prince Noir à Lormont**

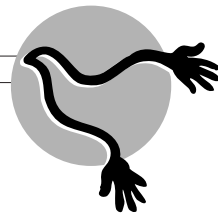
CHERCHEZ L'ERREUR  
**La France qui tourne en rond !**

CULTURE  
**Paul Leuquet, tel qu'en lui-même**

BIBLIOGRAPHIE

DES IDEES POUR EVITER LA TELE

POESIE



# Genèse de la Route François Mauriac

Il m'a été souvent demandé de présenter la genèse de la « Route François Mauriac », mais avant d'entreprendre mon propos, il est utile de préciser que la dénomination « Route François Mauriac » s'applique à la portion de la route départementale 10 allant de Latresne à Saint-Maixant, soit 35 kilomètres qui traversent 17 villages.

Si le nom de « genèse » a dans sa définition initiale une dimension biblique, parce que désignant le 1<sup>er</sup> livre de l'Ancien testament qui raconte l'histoire de la création, il a pris dès le XIV<sup>e</sup> siècle une définition plus large, qui est restée jusqu'à nos jours, à savoir, selon *Le Robert*, « un ensemble de formes ou d'éléments qui ont contribué à produire quelque chose ».

C'est bien dans ce sens que je vais vous raconter « la genèse de la Route François Mauriac ».

Au commencement donc, c'est-à-dire quelques millénaires avant le XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y avait sur le territoire qui nous intéresse que la Garonne et les coteaux où l'homme magdalénien vint s'installer il y a environ 15 000 ans.

C'est au deuxième millénaire avant notre ère que l'on voit apparaître les grandes voies de communication. Mais de Langon à Cadillac, sur le territoire qui nous intéresse, pendant des siècles il n'existera qu'un chemin dit de grande communication longeant le fleuve (via Saint-Macaire et Saint-Maixant) jusqu'à Cadillac. A partir de Cadillac, la liaison se fait en remontant sur le plateau pour rejoindre l'ancienne voie de communication qui passe par Sauveterre, puis Créon et Bordeaux. Mais il n'y a pas de voie continue reliant Cadillac à Béguey, Rions, Paillet, Lestiac, Langoiran, Le Tourne, Baurech, Cambes, Quinsac, Latresne. Il n'y a qu'une multitude de petits chemins finissant en culs de sac car ils sont arrêtés par les esteys, ces ruisseaux descendant des coteaux à Cadillac, Paillet, Le Tourne, Langoiran, Latresne, qui constituent autant de voies de transports pour amener les produits en provenance des coteaux jusqu'au fleuve qui reste la voie majeure pour le déplacement des hommes et des marchandises.

L'Entre-deux-Mers est un peu le grenier de Bordeaux. Encore constitué de prairies d'élevage, de cultures céréalières, de bois, mais aussi producteur de pierres de construction sur les coteaux, et plus près



*Ligne de coteaux.*

dans la plaine de la Garonne, il y a les vergers et les cultures de primeurs, ainsi que la vigne. La vigne ne deviendra prééminente et de plus en plus sur les coteaux et à l'intérieur des terres qu'après les terribles atteintes qui ont failli en avoir raison : l'oïdum 1852-1860 et le phylloxera qui fera sa première apparition justement en Entre-deux-Mers, en 1869.

Si on considère qu'en France le « Paysage routier » est né au XVIII<sup>e</sup> siècle en raison même de la création du grand corps des Ponts et Chaussées, en 1716, par Louis XV, ce paysage concerne essentiellement les grands axes routiers autour de Paris et des grandes villes. Il faudra attendre jusqu'en 1824 pour qu'une classification des routes soit établie et définisse le partage des compétences entre l'Etat et les départements.

Mais déjà, le 13 janvier 1813 par décret, en pleine déroute napoléonienne, il est décidé de classer parmi les départementales de la Gironde sous le n°10 la future route de Bordeaux à saint-Macaire.

Celle-ci va être construite et s'incruster dans un paysage géologique entre coteaux et Garonne soumis à des contraintes environnementales et à une configuration de terrain difficile, particulièrement à Cambes, à Langoiran où elle va être creusée à flanc de

coteau et corsetée par la Garonne. Elle sera tributaire des aléas climatiques comme les inondations de 1876 et 1879, elle subira les glissements de terrain, les coulées de boue, les ruissellements provenant des coteaux, l'instabilité des zones de paluds.

Celle-ci va s'inscrire dans un paysage-décor, occupé par des générations d'hommes depuis le magdalénien, et qui ont partout laissé leurs empreintes. Des hommes préhistoriques, de l'âge de fer, de l'époque gallo-romaine, du temps de la domination des hommes d'église et des seigneurs féodaux, du temps des pèlerinages, du siècle des lumières, du temps de la batellerie, et plus près de nous du temps de la révolution industrielle, ce XIX<sup>e</sup> qui précisément, va voir naître notre route.

Elle fera fi des propriétés, de leurs parcs et jardins, rabotera murs et clôtures, tranchera dans le vif des maisons de villages car il faut que la route se fasse « au plus droit se faire que peut » comme le recommandait déjà Colbert et ce, d'autant plus qu'il faut mettre en œuvre les ouvrages d'art que sont les ponts, notamment sur les esteys. En 1830, apparaissent les premiers plans de franchissement, mais ce n'est qu'en 1850 qu'enfin les habitants des communes du Tourne et de Langoiran peuvent se retrouver à pied sec. Depuis toujours ils ne se rencontraient que grâce au bac.

C'est en 1870 que le pont de Cadillac sur la Garonne est élargi à deux voies. Il sera terminé en 1881, en même temps que l'on inaugurerait le pont de Langoiran, alors que les quais du port ne seront terminés qu'en 1885.

En fait, il faudra près d'un siècle pour que la liaison routière Latresne-Langon soit réalisée.

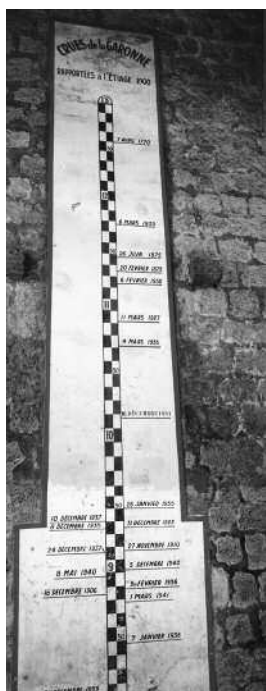
Cette route sera construite au siècle de l'avènement de la machine à vapeur, donc de façon concomitante avec l'arrivée du chemin de fer et la mise en œuvre des voies ferroviaires. Sur la rive gauche de la Garonne, la ligne Bordeaux-Toulouse ; à l'intérieur de l'Entre-deux-Mers, les voies ferrées d'in-

térêt local, comme celle de Bordeaux à Eymet, dont l'emprise de Latresne à Sauverre de Guyenne est devenue l'actuelle piste cyclable.

Le 24 juillet 1894, un décret d'utilité publique est publié concernant la future ligne de tramway de Bordeaux à Cadillac. Outre les travaux nécessaires à l'aménagement de la voie et à la construction des gares, le tramway va nécessiter des prouesses techniques de la part des ingénieurs et techniciens. Car le milieu environnant n'a pas changé. Les mêmes difficultés rencontrées pour faire la route subsistent. La déclivité « considérable » à Cambes, la menace des coteaux prompts aux affaissements, aux coulées de boue, la Garonne toujours aussi fantasque avec ses crues, les écoulements des eaux provenant du bassin versant... Si l'homme a de plus en plus de maîtrise technique, la nature du terrain, néanmoins, est toujours là !

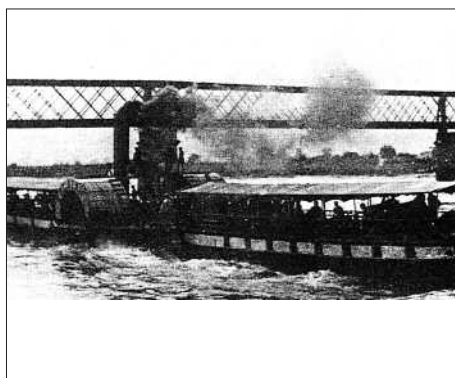
Le tramway sera inauguré en 1897 et transportera population locale, fruits et primeurs pendant 38 ans jusqu'au 30 juin 1935. C'est alors l'époque où les transports automobiles, plus rapides, plus rentables, font leur entrée en force. Et si auparavant, la machine à vapeur a été le fossoyeur du fleuve, le moteur à explosion sera celui des petites lignes ferroviaires. Dès mai 1934, le Conseil général affirme son intention de supprimer le tramway devenu moins rentable sur toutes les lignes dont il a la charge. Il sera remplacé par le bus, et dès 1936, la ligne Bordeaux-Cadillac sera opérationnelle.

## Voilà pour l'histoire, en raccourci !



L'échelle des crues de la Garonne à Cadillac.

1936, ce n'est pas si loin ! mais que de changements, que de mutations depuis : une guerre épouvantable, une France à genoux, un pays à reconstruire. Un pays qui va entrer de plain-pied dans l'aménagement du territoire, dans la production de masse de biens de consommation



La machine à vapeur sous le pont de Langoiran.

dont l'automobile, ce qui facilitera l'avènement de la grande distribution, avec ses incidences sur le petit commerce, sur les comportements sociétaux, sur les développements urbains périphériques : sorte de dilatations spatiales des villes-centre. Une création de lieux sans passé, sans identité, identiques du nord au sud de la France parce que banalisés dans la même « unifonctionnalité ». Les transports devenus stocks roulants de marchandises pour cause de « flux tendus » seront de plus en plus rapides et auront besoin de plus en plus de roades, de voies express, de contournements, d'autoroutes tant il est vrai que l'on a oublié depuis longtemps nos fleuves, nos ports, nos voies ferrées.

Petit à petit et de plus en plus, l'Entre-deux-Mers sera rattrapé par cette frénésie et notre route, de plus en plus empruntée par un trafic de transit, commence à faire l'objet de l'attention des aménageurs et ce, dès 1972, dans l'élaboration du premier schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU). Dès 1980, sitôt son approbation, est annoncé le démarrage des phases opérationnelles d'aménagement de l'itinéraire, précédé par les enquêtes publiques préalables aux DUP (déclarations d'utilité publique), celles-ci se succéderont jusqu'en 1996.

Elles vont toutes susciter une forte mobilisation de la part des riverains qui prennent alors conscience des menaces qui se profilent sur la qualité de leur environnement.

Et ce sont ces péripéties qui vont les amener à porter « un regard » sur ce dernier. Les paysages : le fleuve, les coteaux, les villages, leur histoire et celles des hommes modestes ou célèbres qui les ont précédés et qui ont laissé leurs marques.

De ce regard est née une réflexion et cette réflexion les a conduit en toute logique à « La Route François Mauriac », un projet prenant en compte l'Homme d'abord. Ce projet sera d'ailleurs récompensé en 1996 par la « Fondation Ford Europe environnement » qui lui décernera le premier prix pour la France.

## La Route François Mauriac, Pourquoi ?

Les Mauriaciens, universitaires, érudits, savants, écrivains, tous ceux qui se penchent sur l'œuvre de Mauriac, la scrute, la dis-sèque, l'analyse, sont souvent attachés à considérer la vie et l'œuvre si intimement liées du grand écrivain sur l'axe Saint-Symphorien Malagar. Certains esprits, un peu chagrins peut-être, ont contesté le fait de la « Route François Mauriac », au prétexte que le prix Nobel n'y aurait eu aucune attache et que par conséquent, celle-ci serait en quelque sorte une déviance !

Je ne me sens pas vraiment autorisée à débattre sur ce point, simplement je suis arrivée à un âge où l'on sait d'expérience que la vie d'un homme, si célèbre fut-il, n'est pas faite que de lignes droites et qu'il lui arrive aussi d'emprunter des chemins de traverse ; que l'œuvre écrite, tout comme l'œuvre d'art, est toujours la résultante d'un vécu, d'une histoire, d'émotions, de faits, qui par le miracle de la pensée sont récupérés, transposés par l'écriture et deviennent éléments majeurs constitutifs de fiction.

Nous savons avec certitude que cette « Route François Mauriac » était le trajet que privilégiait l'écrivain lorsque, par exemple, arrivant de Paris à la gare Saint-Jean, il se rendait à Malagar. Il passait par Latresne, s'arrêtait à Casin, propriété de Jean Balde, où il connut Jeanne Lafon qui devint son épouse ! Jean Balde restera jusqu'à sa mort l'amie écrivaine des bords de Garonne et peut-être lui a-t-elle confié son désarroi, son angoisse, son impuissance face à l'installation d'un pylône électrique devant la fenêtre du salon ; ce qui lui fit écrire « *Le pylône et la maison* » où déjà elle s'interrogeait : « *Ne pourrait-on moderniser la campagne française sans la dégrader ?* »

François Mauriac passait à Quinsac où le poète André Berry écrivait « *Les esprits de Garonne* » et parlait du tramway de Cadillac comme du « petit train de Benauges ». Ce pays de Benauges, si souvent évoqué par Mauriac dans ses écrits, est celui qui entoure Malagar, mais historiquement allait bien au-



Le petit train de Cadillac, à Langoiran.

Lire la suite page 4

delà, jusqu'aux portes de Bordeaux (comme en témoigne encore le quartier de Benauge). C'est donc aussi celui de la Route François Mauriac.

François Mauriac observait son monde du haut de ce belvédère qu'est Malagar et les descriptions qu'il a faites de paysages de coteaux, de vignes, de rives de Garonne, de lumière, d'orages qui montent de la plaine, de bruits, d'odeurs de cuisine dont celles de l'aloë grillée au printemps, des mœurs et des gestes des vigneron, des paysans, des chasseurs sur les rives de la rivière, appartenaient bien à cette route et font aussi partie de ce patrimoine immatériel qui est le reflet d'une culture locale encore prégnante et vécue.

Le long de cette route, nombreux sont les lieux références : Cambes où repose Henriette Canaby, l'héroïne d'un fait divers dont Mauriac, adolescent, suivit le procès avec assiduité et qui devint la célèbre « *Thérèse Desqueyroux* » ; Verdelaix où il suivait les offices en la basilique, et où est enterré Toulouse Lautrec, lequel suscitait chez Mauriac des commentaires qui ne témoignaient pas toujours d'une grande indulgence chrétienne.

Et puis naturellement et toujours Malagar, ce « cœur de pierre » face à la Garonne, sur la ligne de crête des coteaux où chaque année il reviendra avec sa famille, empruntant alors la « si jolie route ».

### La Route François Mauriac,

route paysages, route historique, route d'écrivain est aussi un projet qui s'inscrit dans le cadre du développement durable. En ce sens, il a pour objectif de replacer l'Homme au centre des préoccupations de l'aménagement de cet axe, en prenant en compte toutes ses composantes : naturelles,



Le château de Langoiran.



La Sauve Majeure, vue des vignes.

paysagères, patrimoniales, culturelles mais aussi économiques.

C'est aussi un projet fédérateur porté par ceux qui vivent la réalité de cette route au quotidien ; cette route qui, sur 35 kilomètres, bénéficie de la sollicitude d'un système administratif d'une complexité rare et bien française. Jugez-en : dix-sept communes, trois cantons, trois intercommunalités, un Pays, Malagar – propriété du Conseil régional, le Château des Ducs d'Epéron à Cadillac – propriété de l'Etat, le château de Langoiran – propriété privée, la route gérée par le Conseil général avec la DDE, mais seule la chaussée lui incombe, les trottoirs et les passages piétonniers sont de la responsabilité des communes, les zones humides et rives de Garonne sont du domaine des voies navigables de France. Il est facile d'imaginer la difficulté pour tous ses acteurs politico administratifs de construire un projet cohérent et global, chacun restant plus ou moins enfermé dans les logiques de ses territoires et compétences.

La « Route François Mauriac » est un projet innovant en ce sens qu'il prend en compte la totalité de l'espace et toutes ses problématiques. Il a généré « Les Rencontres de la Route François Mauriac », dont la neuvième édition va avoir lieu du 12 mai au 27 mai. Durant de longues semaines précédant ces rencontres, les associations, les responsables culturels de certaines communes, se retrouvent pour travailler ensemble, préparer les animations multiples, parler, échanger, partir à la découverte de nouveaux itinéraires de promenade, avoir un regard sur le patrimoine, imaginer des solutions pour faire vivre et revivre certains lieux mythiques comme par exemple le cinéma Splendid, à Langoiran, avoir une réflexion aussi autour du livre, de l'écrit, de la parole.

Mais toute l'année, d'autres associations réfléchissent aux futurs possibles et vivables

de cette route – transports alternatifs : pistes cyclables, utilisation du fleuve, arrivée du tramway à Latresne, d'autres s'intéressent et participent aux réflexions menées par les communes sur les aménagements de bourgs, sur la signalétique, la publicité, les déchets, la qualité de l'air, de l'eau, les berges de Garonne etc... Les sujets sont vastes, multiples, interdépendants, mais tous procèdent d'un vrai développement durable, porté par des citoyens.

Projet humaniste, mais qui s'inscrit aussi dans une dynamique économique, car il ne saurait être question de vivre dans un univers sanctuarisé. Préserver les paysages, les berges de Garonne, prendre en compte les zones humides et la qualité de l'eau, réhabiliter les centres bourgs, remettre en valeur le petit patrimoine, privilégier les marchés fermiers, faire en sorte que commerçants et artisans puissent continuer à exister, c'est aussi garantir l'excellence de ce territoire. Affirmer une image dont la viticulture a bien besoin (rappelons que le long de la Route François Mauriac se trouvent les terroirs de cinq appellations contrôlées), image nécessaire pour développer un tourisme de qualité aux visages multiples : vert, viticole, fluvial, culturel, de proximité pour les Bordelais. La Route François Mauriac est un axe majeur entre la ville-centre et Malagar, mais aussi des points de départ : de la piste cyclable à Latresne, des routes qui remontent vers Créon, La Sauve Majeure, le haut Entre-deux-Mers, et au bout Malagar et Saint-Macaire.

A l'heure où partout en Gironde, les Pays deviennent réalité, où le nôtre « Pays du Cœur de l'Entre-deux-Mers » a mis en place une charte de pays, nous aurions espéré que « La Route François Mauriac » soit intégrée dans ses objectifs afin que puisse être poursuivi le travail considérable qui a déjà été fait. N'aurait-on pas là d'ailleurs un bel exemple de démocratie participative ?

Je m'interroge souvent : et si François Mauriac était encore là, lui qui affirmait « *C'est l'âge de pierre qui était l'âge d'or et nous voici à l'âge du béton... mais le béton c'est de la matière morte !* », serait-il des nôtres ?

On m'interroge souvent : « La Route François Mauriac, cela s'est fait comment ? Et comment peut-on faire ailleurs ? »

Ici, cela s'est fait avec des gens de ce petit territoire qui sont devenus en quelque sorte « *les anges gardiens* » de cette route. Pour l'Ailleurs, je ne saurais vous dire !

Colette Lièvre



Il se trouve que nous avons reçu simultanément deux articles émanant de nos rédacteurs concernant l'ancienne forêt de Cypressat. Il nous a paru intéressant de les publier tous les deux car ils sont complémentaires : Philippe Prévot est historien et Jean-François Larché, scientifique spécialiste des végétaux.

## Le Bois Sacré de Bordeaux en Entre-deux-Mers

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le Roi de France possédait sur la rive droite de la Garonne, face à Bordeaux, une forêt de cyprès dont les origines remontent du fond des âges.

**B**eaucoup de Bordelais ont entendu parlé du coteau du Cypressat, à Cenon, certainement aussi de l'église N-D du Cypressat, située sur la commune de Bordeaux, en bordure de l'avenue Thiers. Mais se doutent-ils de l'origine et l'histoire de ce nom ?

Si ce mot désigne populairement un endroit planté de cyprès, dans le langage puriste on lui préfère cyprière. Quand on connaît les exigences climatiques de cet arbre originaire de Chypre et d'Asie et omniprésent sur le pourtour méditerranéen, il est difficile d'imaginer aujourd'hui qu'il puisse avoir existé en nombre sur les coteaux de la rive droite de la Garonne. On ignore quand et par qui il fut introduit dans le bordelais. Pourtant plusieurs indices incitent à croire qu'il abondait déjà à l'époque romaine. Ausone, vers 310-394, dit que Bordeaux avait en perspective, au-delà de la rivière, des « coteaux chargés de feuillages ». Plus tard, la Chronique dite de Saintonge (XIII<sup>e</sup> siècle), raconte qu'une biche blanche effrayée par le son du cor de Roland, sortit du bois pour montrer à l'armée de Charlemagne (en 778) un passage à gué sur la Garonne et pour la guider à travers les marais de la Bastide. D'autres historiens rappellent que cette forêt légendaire abrita les tribus gauloises (peut-être les Bituriges-Vivisques) dans l'attente de leur installation sur le site de la future Burdigala.

### Le droit dit de la branche du cyprès

Au Moyen Age, naquit une curieuse coutume. Avant son départ, tout capitaine de navire chargé de vin était tenu de prendre au château de l'Ombrière une branche de cyprès fraîchement coupée moyennant une somme, dont une moitié revenait au roi et l'autre, au seigneur Rauzan. Le célèbre rameau était attaché à la proue des navires,

preuve de l'acquisition des droits de sorties, mais également authentifiant le chargement à son port d'arrivée.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la gestion de cette forêt fut confiée à des officiers locaux, appelés Maîtres particuliers. Leur travail consistait à surveiller et faire entretenir le bois, mais aussi à organiser régulièrement des coupes (environ tous les dix ans).

Le 15 février 1737, une lettre de l'Intendant de Guyenne la situe « sur le coteau, à une demi-lieu de la rivière, vis-à-vis de Bordeaux, à proximité de la maison des religieux de la Mercy ». En 1712, La Moignon de Courson indique pour superficie 10 à 12 arpents et en 1732, 18 arpents, soit une forêt d'environ 9,5 hectares. Plus tard en 1743, Florimond de Raymond, Grand Maître des Eaux et Forêts consigne dans son procès verbal que la forêt du Cypressat est située sur une hauteur peu élevée, mais « extrêmement rude, tellement qu'on ne peut y faire la visite par le dedans qu'en grim pant et se tenant aux branches avec les mains pour ne pas rouler en bas, n'y ayant pas même un sentier ». Un texte écrit en 1744 par Antoine Martin, Maître particulier, indique que ladite forêt forme « un pain de sucre, sur un coteau assez escarpé ». Les différentes descriptions la situe dans un périmètre délimité au sud par le chemin royal de La Bastide, à Créon (actuel Boulevard de l'Entre-deux-Mers - route de Branne), au nord par le grand chemin de la Bastide à Carbon-Blanc, à l'ouest par un autre chemin qui va de l'église de Cenon à La Bastide (rue du Maréchal Galliéni) et à l'est par les anciennes vignes des religieux de la Mercy.

Une autre pièce d'archive, datée de 1750 et rédigée par le même auteur, nous fournit quelques informations sur la taille des plus vieux cyprès. Elle précise qu'ils mesureraient jusqu'à huit à douze pieds, soit 2,60 m à 3,95 m de tour pour environ 85 cm de diamètre, dimensions exceptionnelles pour

ces arbres réputés à croissance lente.

Pendant le mémorable et cruel hiver 1709 (la Garonne est prise dans les glaces durant 60 jours) des températures à pierre-fendre firent éclater aussi les cyprès et périr les trois quart d'entre-eux. Il s'ensuivit une période d'abandon et de morcellement par ses riverains, notamment les religieux de la Mercy. Peu à peu abandonné, le bois se garnit de chênes tauzin, noisetiers, charmes, sanguins et autres arbrisseaux. Trois carrières de pierres furent ouvertes dans sa partie méridionale.

Avant la tempête de 1999, leurs descendants, issus d'un essaimage naturel, dressaient encore leur masse compacte vert sombre au débouché de la vallée du Rebédéch, à Floirac. D'autres bosquets de cyprès sont encore visibles en bordure du CD 10 à la hauteur de Cambes. Plus au sud, sur la commune de Gironde-sur-Dropt, et plus loin encore, à Nicole, dans le département du Lot-et-Garonne.

### Renaissance de cette forêt légendaire

Le futur aménagement du Parc des coteaux des Hauts-de-Garonne devrait rendre accessible cette partie historique de la rive droite. L'acquisition récente de ce parc de 21 hectares par la commune de Cenon, autrefois la propriété de la Caisse de retraite des médecins français, confirme la volonté de sauvegarder cette page de l'histoire bordelaise. Il est prévu de conserver au site actuel son aspect sauvage, sa faune et sa flore qui feront l'objet au préalable d'un inventaire scientifique. Autre démarche, celle-là particulièrement séduisante et redonnant un sens au Cypressat, la plantation d'une forêt d'un millier de cyprès à partir de variétés issues des continents australiens et américains ainsi que du monde méditerranéen.

Philippe Prévot

*Lire la suite page 6*

## Bibliographie :

- L'ancienne forêt du Cypressat, D. Courtois, Communication du Groupe Jules Delpit, Bordeaux, Oct. 74.

- Archives Départementales de la Gironde, série B.

*Appel : si vous possédez quelques anciens cyprès ou avez des informations sur leur introduction dans notre région, n'hésitez pas à nous contacter, nous vous mettrons en relation avec l'auteur de cet article.*



*Cyprès sur les coteaux de Floirac – Photo prise vers 1945.*



*Le même endroit après la tempête de 1999.*

# Le légendaire bois du Cypressat, à Cenon

Le coteau de Cenon, longtemps occupé par une forêt particulière constituée en majorité de cyprès de Provence (*Cupressus sempervirens*), prit tout naturellement le nom de cette forêt, nom qu'il gardera pour la postérité : le Cypressat.

Le Cypressat, ou mont des cyprès, s'étendait vers l'ouest et le nord de la paroisse jusqu'aux vignes des R.P. de la Merci, dans le haut Cenon ; limité vers l'est par l'ancien chemin qui joint La Bastide, à Carbon-Blanc ; au sud par la colline de Floirac et le vallon de séparation emprunté par la route de Branne devenue Pénétrante Est. Le mot cyprès vient du grec *Cuparissos*, nom d'un jeune grec changé en cette plante par Apollon dans la mythologie.

Croissant sur des sols argilo-calcaires humides et bien drainés, le cyprès de Provence<sup>(1)</sup>, dont l'aire d'origine actuelle est circonscrite au Proche et Moyen-Orient, semble avoir profité d'une étendue plus vaste tout autour du bassin méditerranéen ; l'existence de populations reliques isolées en Algérie et Maroc confortent cette hypothèse. L'origine du Cypressat reste inconnue, sa création de main d'homme remonte probablement à la période gallo-romaine. Il faut

rapprocher cette plantation à celle d'un coteau voisin couvert de lauriers, le *laureus mons*, ce mont des lauriers à l'origine du nom de Lormont. Le bois du Cypressat n'a pas constitué un peuplement de grande étendue, limité seulement à une partie du coteau orienté à l'ouest pour des raisons de contraintes de sol développées plus bas, même si des cyprès isolés, en bosquets ou en alignements, ont essaimé naturellement ou de main d'homme dans divers lieux. Le mont des cyprès, résolument tourné vers Bordeaux, appartient à la seigneurie de Rauzan au XII<sup>e</sup> siècle. Un droit dit « de la branche de cyprès »<sup>(2)</sup>, délivré au palais de l'Ombrière, siège du pouvoir ducal, est développé dans l'article précédent de Philippe Prévot.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le Cypressat apparaît comme une forêt royale rattachée à la Maîtrise de Bordeaux créée en 1689. Les Maîtrises sont des administrations forestières

locales placées sous l'autorité d'un Maître particulier, dirigeant des officiers ayant rang de lieutenant, greffier, procureur et garde-marteau. Ces institutions sont une émanation de la volonté du roi Louis XIV de réformer le régime forestier français, chose qu'il imposera en 1669 avec un nouveau code forestier favorable à une meilleure gestion des domaines forestiers pour obtenir et préserver la production de bois de qualité. En 1694, la Maîtrise de Bordeaux vend le produit de 18 arpents de bois du Cypressat composé « partie taillis abougry et quelques bouquets de vieux cyprès caducs et tombants par pièces ». En 1701 et 1702, les visites du bois par le Maître Antoine Martin font toujours état de vieux cyprès et de quelques taillis sous futaie. Il mentionne aussi des chênes Tausin (*Quercus pyrenaica*), chênes pubescents (*Quercus pubescens*), et des hêtres (*Fagus sylvatica*) mal exploités, plantés sur un « mauvais terrain pier-

reux sur lequel le bois est assis »<sup>(3)</sup>.

Les chênes tauzin ou chênes noirs, calcifuges (ils ne supportent pas le calcaire), étaient situés sur le sommet du coteau, installés dans un matériau de recouvrement constitué d'argile et de sable placé au-dessus de graves acides. Par contre, une flore calcicole – chêne pubescent, cornouiller... – s'est installée spontanément sur les pentes du coteau composé de calcaires érodés affleurants et d'éboulis. Entre ces deux formations, dans les hauts de pente et les replats, a prospéré une flore composée de végétaux à grande amplitude écologique – hêtres, charmes et cyprès – qui trouvaient là un sol qui leur convenait : humide et bien drainé en surface, chaud grâce aux pierres calcaires. Les cyprès décrits comme très vieux et en mauvais état, atteignent 8 à 12 pieds de tour ce qui, en pied du roi, donne 260 à 395 cm de circonférence<sup>(4)</sup> ; leur hauteur est de 20 à 25 pieds soit 7 à 12 m. En d'autres termes, ce sont des arbres mûrs, arrivés en ce lieu au terme de leurs possibilités physiologiques, âgés de plus de deux siècles.

L'hiver 1708-1709 fera périr la quasi totalité des cyprès au point qu'on dira, a posteriori, que le bois du Cypressat n'existe plus<sup>(5)</sup>. Ce matériau sera aussitôt exploité au point qu'en 1713, ce bois est réduit à un simple taillis bien venant. Comme le cyprès ne rejette pas de souche, il faut comprendre que les taillis sont essentiellement représentés par les repousses des feuillus (chênes, charmes, hêtres). Les observations laissées par les témoins du froid de 1709 disent que les châtaigniers, noyers, arbres fruitiers, pins, chênes (à l'exception du chêne blanc ou chêne sessile) sont détruits ou gravement endommagés : « *Les plus vieux et les plus gros arbres se fendoient en éclatant dans les forêts avec un bruit d'artillerie* » (Bellet, Académie, tome XVI) ; « *Y a plusieurs chênes, des plus gros et des plus vieux, qui se sont fendus par le milieu avec des bruits épouvantables, tant le froid est allé loin* » (baron de Savignac) ; « *Les arbres fruitiers furent gelés et les chênes se fendirent, cela faisoit un bruit comme un coup de mousquet* » (registre paroissial des Esseintes)...<sup>(6)</sup>. Le peuplement de cyprès, plante d'origine méditerranéenne, n'avait aucune chance d'échapper à une telle froidure !

En 1743, le Maître forestier constate, après s'être tenu aux branches pour gravir la pente, que le bois du Cypressat n'est plus qu'un taillis rabougri avec quelques baliveaux<sup>(7)</sup>. Trois carrières ouvertes en bas du coteau devaient une partie du boisement alors qu'en 1706, il n'y en avait qu'une seule. Les cyprès, devenus rares depuis la grande gelée de 1709, ont cédé la place aux chênes tauzin et blancs, aux noisetiers (*Corylus avellana*)

et charmes (*Carpinus betulifolia*). Malgré tout, il s'en trouve « environ 50 anciens fort âgés, sur le retour, et beaucoup d'autres moins âgés qui étouffent le taillis » (procès-verbal de visite du Maître Florimond de Raymond, cité par Buffault). Le bois est coupé tous les 10 ans de façon à laisser chaque fois des baliveaux, arbre de réserve issus de taillis, qui se rajoutent aux baliveaux modernes issus de la coupe précédente et aux baliveaux anciens provenant des coupes précédentes. L'arpentage du boisement donne précisément 18 arpents 91 perches carrées, ce qui correspond à 9 ha 65 ares et 77 centiares. Sept ans plus tard, rares sont les cyprès observés ; à peine en trouve-t-on trois de 2 à 3 pieds de tour et 10 à 12 de haut (65 à 97 cm de circonférence, pour 3,20 à 4 m de haut). Une flore arbustive calcicole prospère dans les clairières et les pentes peu couvertes.

Devant le grand nombre de baliveaux qui étouffent la régénération forestière, il est décidé, en 1762, de la recéper entièrement puis d'y faire six coupes tous les 18 ans à partir de la 10<sup>e</sup> année, ce qui semblait suffisant pour en tirer le meilleur profit. Celui-ci est mince, à peine 140 à 150 livres net par an, la moitié du salaire d'un curé de campagne à la fin de l'Ancien Régime. Devant la faible superficie de ce bois noir<sup>(8)</sup> et surtout devant les usurpations des riverains, le bois est finalement vendu à un privé en 1772, M. Commarieu, propriétaire de terres voisines, avec possibilité de le défricher et d'y mettre une autre culture, moyennant 900 livres à régler au Trésor<sup>(9)</sup>, ce qu'il ne semble pas faire.

Après la Révolution, le Cypressat changera de mains tout en se morcelant davantage et en perdant totalement son intérêt forestier. Vers 1930, une carrière s'agrandit avec, à proximité, les bâtiments de la Société des Chaux et Ciments de la Gironde. Le chêne noir domine toujours la sylve en compagnie du chêne vert (*Quercus ilex*), de l'orme (*Ulmus minor*)<sup>(10)</sup> et d'une flore arbustive calcicole et thermophile dans les pentes : cornouiller sanguin (*Cornus sanguineum*), troène (*Ligustrum vulgare*), coronille (*Coronilla emerus*), prunellier (*Prunus spinosa*). Quelques plantes échappées de jardins comme le laurier-tin (*Viburnum laurus-tinus*), la laurier d'épouse (*Prunus lauro-cerasus*), la vioerne obier (*Viburnum opulus*) ajoutent à la diversité. Buffault note que les chênes mal venus en futaie forment une garenne, et qu'il n'y a presque plus de cyprès sauf au bas du versant ouest, au-dessus du chemin qui monte à Cenon. Il remarque avec raison que les cyprès « survivant de l'hiver 1709 n'ont sans doute pas

donné de semis ou très peu. Les semis naturels qui ont pu et peuvent encore se produire ont dû être étouffés par les chênes et la végétation du sous-étage arbustif ».

En fait, les froids de 1709 marquèrent le déclin de cette petite population de cyprès, cette originalité issue de traditions antiques qui avait perduré tout au long du Moyen-Age grâce à la volonté qui animait le maintien de cette tradition. Il y eut d'autres froids comparables à ceux de 1709, destructeurs de nombreux boisements locaux, ceux de 1480 et de 1607 me viennent à l'esprit. Chaque fois les hommes se remirent au travail pour dégager les arbres morts et ressemer les cyprès. Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, peut-être depuis le rattachement du Cypressat au domaine de l'Etat, cette tradition du Cypressat disparaît au profit d'une approche forestière professionnelle.

Jean-François Larché

(1) La famille des cyprès – les cupressacées – regroupe environ 90 espèces réparties pour la plupart dans l'hémisphère nord, caractérisées par des fleurs sans calice ni corolle, les mâles staminés, les femelles pistillées.

(2) Cet épisode fort connu a fait l'objet d'une étude du peintre Edmond-Louis Dupain « Paiement du tribut du Cypressat », exposée au musée des Beaux-Arts de Bordeaux.

(3) Pierre Buffault avait compulsé les archives de la maîtrise bordelaise pour son article : Deux anciennes forêts royales. Le Cypressat et Créon. Revue philomatique de Bordeaux et du Sud-Ouest, t 2, 1928.

(4) Mesures relevées probablement à 1 m de haut comme le faisaient les anciens forestiers. Le pied du roi est de 91,916 cm.

(5) Le cyprès de Provence commence à geler à une température de -12°C.

(6) Le désastre est si grave que pour la cérémonie de la mayade de 1710 à Bordeaux, le baron de Savignac témoigne de la difficulté de trouver un pin vivant aux alentours de Bordeaux : le jeudi 1<sup>er</sup> mai « on a planté un mai devant l'hôtel de ville qu'on a composé d'un vieux pin mort, tout pelé, auquel on a ajouté et rapporté des petits pins en guise de branches, qu'on a fourré dans des trous qu'on avait fait exprès dans cet arbre mort et desséché parce qu'on a pas trouvé, aux environs de cette ville, de pins qui eussent vie étant, au moins tous les grands, morts depuis l'année passée pendant la grande gelée ». Caroline Le Mao. Chronique du bordelais au crépuscule du Grand Siècle : le Mémorial de Savignac. Presses Universitaires de Bordeaux et Société des Bibliophiles de Guyenne, Pessac, 2004.

(7) Le baliveau est une tige bien venant préservée lors de la coupe d'un taillis afin qu'il puisse devenir un arbre de haute futaie (dictionnaire de l'Académie française).

(8) Bois noir planté de chênes tauzin appelé chêne noir. Le Périgord noir doit son nom à la présence des troncs noirs des chênes verts.

(9) En plus d'une redevance annuelle et perpétuelle de 16 boisseaux de blé froment, mesure de Bordeaux du poids de 120 livres/boisseaux (Buffault).

(10) Mentionné pour la première fois dans ce bois, l'orme très abondant dans la région, présent dans les terrains calcicoles. Quant au chêne vert, c'est un polyvalent présent avant tout sur des sols chauds.



# La renaissance du Château du Prince Noir, à Lormont

Les automobilistes qui empruntent le pont d'Aquitaine se sont souvent posé la question (tout au moins ceux qui ne sont ni Bordelais, ni Lormontais) : mais qu'elle est cette imposante et étrange bâtisse située sur ce promontoire qui surplombe la Garonne ?

Il s'agit là du château de Lormont, haut lieu historique si longtemps laissé à l'abandon, saccagé, tagué, squatté, dans un tel état de désespérance que seul un événement quasi miraculeux semblait pouvoir l'arracher à une lente mais irréductible destruction.

Il aura fallu une initiative privée, celle de Norbert Fradin, pour que le château de Lormont, intitulé aussi château du Prince Noir, que celui-ci occupa au XIV<sup>e</sup> siècle, soit sauvé, renaissse, promis à de nouvelles occupations.

Il est intéressant de remonter le temps, aux origines de ce château qui fut pendant près de dix siècles un fleuron de l'histoire de l'Aquitaine, de la France et de l'Angleterre. Le domaine du château de Lormont occupe une situation géographique tout à fait stratégique, en surplomb de l'entrée maritime de Bordeaux. Le bâtiment initial a été fondé en 1060 par Guillaume VIII, duc d'Aquitaine. Il deviendra résidence royale lorsque Henri Plantagenêt, époux d'Aliénor d'Aquitaine, accédera au trône d'Angleterre en 1154. Le château restera dans le giron anglais jusqu'en 1453 mais, par faveur accordée par Aliénor, les archevêques de Bordeaux pouvaient en disposer. Ceci explique que le Pape Clément y fera un séjour en 1308. « ... entouré de fortes murailles et protégé par plusieurs tours à feu (en bois) le site, occupant la bute la plus élevée de la rive droite (60 m) au lieu dit " Cap de tours " connu de nombreuses batailles durant les siècles de la présence anglaise. A Lormont, la rue du sang qui y mène en conserve le souvenir... » (Gérard Gsell)

Dans les années 1360, le célèbre Prince Noir, alias Edouard de Woodstock, duc de Windsor, fils du roi Edouard II d'Angleterre, mettait pied à terre entre deux ba-



L'entrée du château du Prince Noir.

tailles. C'est d'ailleurs là que naquit son fils le futur Richard II (1367). Et puis il y eut la fameuse bataille de Castillon et à l'issue de celle-ci, c'est dans l'enceinte du château que s'est tenue la conférence de paix entre les parlementaires bordelais et le Sénéchal du Poitou, qui s'est traduite par la remise des clés de la ville au représentant du Roi de France.

## Grandeur et décadence

En 1626, l'édifice va subir d'importantes modifications à l'instigation du Cardinal François de Sourdis, archevêque de Bordeaux. Il souhaite avoir une nouvelle résidence de campagne, et confie à l'architecte

Henri Roche le soin de la modernisation du château. François de Sourdis meurt en 1628, mais un cardinal suivant l'autre, ce sera le frère du précédent qui lui succédera et continuera les travaux. Il fera construire un second corps de bâtiment dit « logis des étrangers ». Les travaux seront terminés en 1636. L'ensemble est magnifique et supporte la comparaison avec le château de Cadillac considéré alors comme un des plus beaux édifices de France. Malheureusement, la période est troublée en ce milieu du XVII<sup>e</sup> siècle : le château va rapidement subir tous les outrages. La Fronde fait rage et l'on installe des pièces d'artillerie dans les murs que l'on perce, et tout ce qui n'est pas brûlé sera ruiné !

En 1655, l'Archevêque de Béthune reprend possession des lieux et entreprend des travaux pour redonner son lustre au palais épiscopal. Les travaux dureront 25 ans. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les bâtiments occupent alors une importante superficie et font face au fleuve. Mais ce sera le cardinal de Rohan qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle (et non la Révolution), démantèlera la partie principale dite du Logis de l'Archevêque, au prétexte qu'elle est en mauvais état et qu'il est plus rentable de refaire du neuf. Seuls les chais seront conservés et entretenus.

L'ensemble sera vendu comme bien national en 1792 !

Après avoir appartenu un temps à la famille Expert, le château sera racheté en 1876 par un Allemand, Monsieur Schacher, qui va le remanier et faire construire les deux tours crénelées accolées au petit pavillon classique qui reste le seul vestige du « logis des étrangers »

### La renaissance

Ce n'est qu'en 1991 que le Château du Prince Noir sera inscrit au Monuments Historiques. On a envie de dire : enfin ! Cependant, à l'abandon, cela ne le mettra pas à l'abri du vandalisme. Il subira tous les outrages et il faudra que vienne un amoureux des vieilles pierres et plus particulièrement des châteaux, pour qu'après tant de vicissitudes, celui-ci renaisse enfin et soit réhabilité de fond en comble en utilisant toutes les techniques les plus sophistiquées. Un diagnostic archéologique du terrain et du bâti, des analyses physiques des pavements existants, une étude architecturale des vestiges de la chapelle ont précédé la mise en œuvre des travaux de restauration. La mise en valeur concerne le château lui-même mais aussi les « communs », non pas pour recréer un espace vide de sens, mais bien pour inscrire l'ensemble dans le monde d'aujourd'hui en lui donnant une vocation économique en phase avec le XXI<sup>e</sup> siècle. Une preuve que l'histoire a aussi sa raison d'être dans un continuum.

C'est ainsi que dans une partie des dépendances est (XVIII<sup>e</sup>) sera implanté un restaurant gastronomique géré par Jean-Marie Amat qui a toujours aimé prendre de la hauteur et par conséquent devrait se sentir là en harmonie. Les autres communs, situés au nord, sont travaillés de façon à restituer



La gloriette.

des couvertures aux baies dans l'état d'esprit d'origine et seront destinés à accueillir des bureaux. Quant au corps principal du château, où, seule la charpente est d'origine, il est destiné à être aménagé également à usage de bureaux et de salles de réunion. « ...Les espaces extérieurs font également l'objet d'une attention particulière afin de souligner la qualité du parc du château. La végétation existante est conservée. L'alignement d'arbres est prolongé pour marquer l'accès au château depuis les dépendances jusqu'à la gloriette. Des vignes seront plantées à l'entrée du parc afin de souligner le terroir bordelais... » (Renaissance des Cités d'Europe).

### REPERES

La restauration du château est réalisée par les Compagnons de Saint-Jacques. Le travail de la taille de pierre par Francis Carmagnac.

La réfection des toitures, dont une partie en ardoise sur le château et en tuiles sur le reste et les dépendances, par Florent Bret, artisan couvreur.

Sources historiques : Gérard Gsell « les Amis du Vieux Lormont », Manoël Dorget « Renaissance des Cités d'Europe ».

Remerciements à Anne-Marie Civilise, présidente de Renaissance des Cités d'Europe et à son équipe pour l'organisation de la visite de chantier le 15 mars 2007.



# La France qui tourne en rond !

Si par extraordinaire il existe dans la galaxie quelques petits êtres verts qui survolent notre hémisphère à bord de leurs ovnis et qui observent notre monde, ils doivent s'interroger : « Mais quelle est donc cette grave épidémie qui a frappé ce pays, qui paraît pourtant, par ailleurs, si aimable, mais qui oblige ses habitants à tourner en rond en permanence » ?

On peut comprendre leur étonnement ! Cette épidémie dite de la « giratoïromanie » a frappé et continue d'attaquer la France plus que n'importe quel autre pays au monde.

On dénombre aujourd'hui sur l'hexagone quelques 28 000 giratoires, soit 50 % des giratoires existants sur la planète ! Il en fleurit tous les jours, plus particulièrement d'ailleurs en périodes pré-électorales, qui, comme chaque citoyen le sait, sont propices aux grands travaux d'infrastructures. Pour ne parler que de la D.10, entre Latresne et Béguey, pas moins de trois projets sont en cours, et gageons que ce n'est pas fini, sur cette portion de route dite aussi Route François Mauriac et indiquée comme « route-paysage » dans le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de l'agglomération bordelaise (SDAU).

Le giratoire de Quinsac est entré dans sa phase de « mise en beauté » ; dans le village du Tourne, les travaux viennent de commencer et doivent durer au moins huit mois. Il s'agit là de remplacer les feux de croisement qui assuraient parfaitement leur fonction de régulation du flux de voitures (environ 5 000 v/jour), mais présentaient l'inconvénient pour les édiles locaux d'être « trop longs à passer au vert » (sic). L'allégation étant un peu faible, la sécurité a donc été mise en avant quand bien même, la gendarmerie affirmait que grâce à ces feux de croisement, la traversée du Tourne était la plus sûre de tous les villages et bourgs situés sur la D.10. Cherchez l'erreur !

Le troisième giratoire, en instance de continuité, se situe à Béguey et préfigure une déviation prévue dans la conche, site paysager magnifique, en bordure de Garonne, donc naturellement en zone inondable. Les travaux concrétisent un projet qui a plus de vingt ans. En ce temps là, nul ne parlait de développement durable. Aujourd'hui tous les élus n'ont que celui-ci en ligne de mire, mais n'étant pas à une contradiction près, tous les projets ayant pour base « l'automobile » continuent d'être d'actualité.



*Saint-Maixent : rond-point inspiré par Malagar !*

Car c'est effectivement le réseau automobile qui est l'agent principal de la prolifération des giratoires et par là même de la transformation de l'espace. Le carrefour-giratoire étant avant tout une réponse adaptée aux comportements des automobilistes, à tel point que « ... l'espace urbain français s'ordonnerait désormais pour les automobilistes, à partir d'un réseau de carrefours-giratoires...<sup>(1)</sup> » Qu'importe si ceux-ci déstructurent l'espace et notamment les villages. « Objets-tourniquets » incongrus, ils sont conçus, comme d'ailleurs la plupart des aménagements routiers, non pas pour s'intégrer dans l'environnement ambiant, mais pour s'inscrire dans la logique d'une organisation de l'espace en faveur de l'automobile. « L'homme-Auto » a ainsi la garantie de pouvoir retrouver à tous les carrefours le même dispositif d'aiguillage qui lui

permet de conserver ou de changer de trajectoire et officiellement d'éviter le croisement des flux de véhicules, de rendre la circulation plus fluide. Il n'en est pas moins vrai que le manège de dizaines de milliers de véhicules par jour et en milieu urbain provoque pollution et une surconsommation de carburant ! Sans compter quelques effets pervers comme l'agacement des automobilistes contraints de ralentir, qui accélèrent sitôt le « tournenrond » passé, afin de rattraper le temps perdu, ou ceux encore qui, traversant une suite de giratoires, éprouvent une lassitude engendrée par la monotonie. Car c'est bien connu : l'ennui naquit un jour de l'uniformité.

C'est peut-être aussi pour pallier « ...cette uniformité du giratoire essentiellement conçu par les ingénieurs comme "projet technique", élément normalisé de la voirie

routière que l'on applique a posteriori un habillage paysager ou architectural qui vise à l'intégrer à l'environnement... » Et là le pire est souvent présent.

Il suffit de parcourir un peu la France pour constater à quel point, le kitsch, le grotesque, le vulgaire, l'inattendu, et souvent le coûteux, émergent de l'espace central du giratoire, suscitant l'étonnement et les sarcasmes des étrangers, ces touristes qui consentent encore à venir en France.

Colette Lièvre

(1) *Du rond-point au giratoire, d'Eric Alonzo, ed. paranthèses.*

A consulter : [www.sens-giratoire.com](http://www.sens-giratoire.com)

On estime à 28 000 le nombre de giratoires. L'unité coûte de 500 000 € à 1 000 000 € hors aménagements paysagers, architecturaux et décoratifs divers et variés. Faites le compte ! Cela représente potentiellement combien de logements, ou encore combien de mise en place de transports publics : bus, pistes cyclables etc. ?

Qui décide de leur implantation ? Certains relèvent de l'initiative du maire (c'est le cas dans le village du Tourne) d'autres du Conseil général qui a en charge les routes départementales et depuis peu les nationales, et ce depuis les lois de décentralisation.

Il ne faut pas oublier le rôle majeur des ingénieurs de l'Équipement qui sont conseils, font les études et les projets et reçoivent une prime proportionnelle au montant des travaux engagés (estimée à 4,38 %) Les ingénieurs et leurs collaborateurs des

corps techniques bénéficient d'un régime spécial de primes et rémunérations selon un privilège datant de Colbert. Versées initialement à titre personnel, ce système a été moralisé en 1998 à la suite de critiques de la Cour des Comptes. En effet, ces rémunérations annexes étaient versées par les collectivités locales sur les travaux supervisés par l'Équipement effectués essentiellement pour le compte des collectivités. La Cour des Comptes s'étant émue du manque de transparence, c'est l'État qui se charge maintenant de la répartition.

25 000 fonctionnaires, du dessinateur à l'ingénieur général, se partageaient, selon un barème précis, une manne de quelques milliards de francs représentant en 1997 une prime moyenne par agent de 34 500 francs ! Depuis 2000, la somme qui est réévaluée chaque année en fonction de l'inflation est inscrite dans la loi de finances. Ce ne sont plus les collectivités locales qui

## Ailleurs aussi... À propos des ronds-points ...

Cela se passe dans les Pyrénées orientales, mais malheureusement c'est transposable partout en France !

S'amuser à compter les ronds-points sur un parcours ordinaire est désolant. En budget, en impact visuel, mais surtout en symbolique, les carrefours giratoires sont un véritable produit d'appel pour les communes, en particulier les moins étendues. Leur construction, votée euphoriquement en conseil municipal, crée de l'activité et même de la créativité. Mais entre un torero à l'entrée de Millas, une réplique romane à Saint-Genis des Fontaines, une voile latine au Barcarès et une sardane métallique aux abords de l'aéroport de Perpignan, notre paysage routier contient à boire et à manger. Car du grotesque au saugrenu, du cliché à l'éternel, l'esthétique de nos ronds-points obéit à un schéma simple : résumer un village, une ville ou un quartier. Et un résumé sans talent, ça ne vole pas haut, sauf parfois en poésie.

Même si les ronds-points sont là pour infléchir le nombre et la gravité des accidents, ils cachent surtout quelque chose... Au-delà de la diminution de visibilité pour l'auto-



*Créon ou le vélo piégé !*

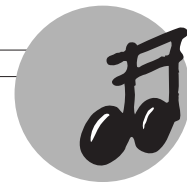
mobile curieux de voir ce qui se passe de l'autre côté du cercle, c'est surtout un trouble identitaire qui se fait jour dans le virus décoratif, car souhaiter symboliser un territoire signale sa vacuité. Une barque dite « catalane » (il y a les mêmes au Maghreb) et une œuvre de Matisse ne symbolisant plus Collioure, puisque Matisse et les barques sont morts, la vigne et les casots présents ailleurs annoncent-ils l'enterrement de la viticulture ? Cette mise au musée à ciel ou-

vert semble répondre à l'arrachage général des ceps ! On n'avait jamais aussi peu cultivé l'olivier et la vigne que depuis que ceux-ci ont fait leur apparition devant notre capot. Quant aux fameux palmiers, ils semblent s'implanter au même rythme que l'assistanat social et la perte de l'économie productive. Par endroits, le décor tropical semble même illustrer l'économie tropicale !

Par effet de loupe, nos ronds-points, mises en scène d'images défuntes, exagèrent le réel et l'érigent en valeur éternellement globale : la feria de Millas ne concernant que 3 jours sur 365 et une minorité d'habitants, le torero ambassadeur de l'entrée de ville doit bien servir à quelque chose. A masquer la vérité vraie, tellement discutable, ou à faire diversion ? Car ces logos en 3D grandeur nature morcellent les territoires en parcs à thème : ici l'olivier, là-bas la vigne, plus loin un festival de musique. Nous vivons presque tous dans un résumé municipal !

Au détriment des priorités locales (social, économie, culture), les somptueux ronds-

*Lire la suite page 12*



## Paul Leuquet, tel qu'en lui-même

points alimentent le bluff communicatif qui dévore le Pays Catalan depuis 20 ans. La progression des courbes du chômage et de la crise morale sont compensées par la tendance décorative, qui rend l'environnement agréable, dans un décor reconstitué comme un plateau de cinéma. Question de survie.

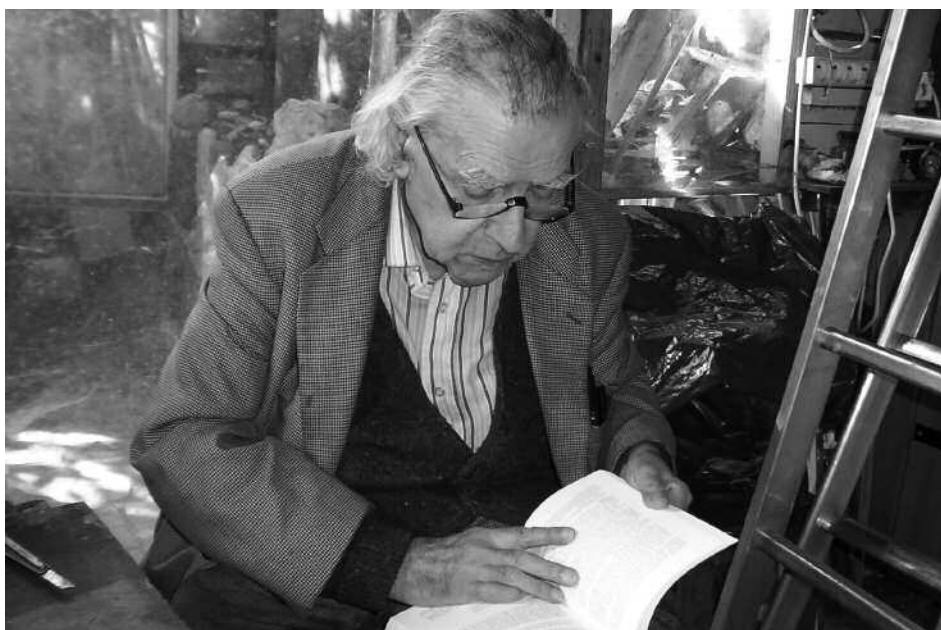
Si les ronds-points sont un décor de cinéma, qui écrit le scénario ?

Pour le visiteur du dehors, tout est crédible sur nos miniatures en cercle bétonné admirées depuis la voiture. Trompé et content, il prend sa dose d'exotisme fournie par les autorités. Le spectateur local, lui, sait que tout est faux, mais cela ne gâche pas son plaisir à suivre un scénario fictif : exactement comme dans un film, où la comédie, le décor et les effets sont travaillés pour reconstituer une réalité furtive ou dépassée ! Bien sûr que ce n'est pas vrai, mais on y croit parce qu'on en a besoin. A l'échelle récente, cette attitude semble être née à la fin des années 1960. Car l'inconscient collectif des Pyrénées-Orientales, imprégné de galère économique, privilégie depuis la bouée touristique massivement promue par tous les échelons institutionnels. Ainsi, l'initiative publique modèle l'image offerte aux yeux de la France du Nord, la seule qui semble partir en vacances, sans même imaginer que l'on puisse venir du Sud : montrons-nous tels que l'autre souhaite nous voir, même si les indispensables palmiers et la baraque de vigne en pierres sèches avec le figuier à côté, pittoresques à souhait, n'existent que peu dans le réel. Même si un simple coup d'œil autour des ronds-points dévoile chardons et fenouil, chênes, roseaux, rocades et lotissements. Sur ces îlots surfaits, l'extrait local est un sympathique mensonge, un maquillage du réel à des fins de séduction avant d'aller plus loin dans la découverte... Le rond-point est seulement une femme séduisante ou carrément une prostituée ?

Certes, les symboles ancestraux des villages catalans ne sont pas très sexy : le canard à Canohès, l'âne à Nyls ou le petit chat à Mosset, nous renvoient à l'étymologie savante des endroits, mais ce bestiaire n'illustre pas le présent. Cependant, nos actuels ambassadeurs circulaires, par la théâtralisation dictée par le public, ne répondent pas davantage à la réalité. Et les artistes savent bien que la solitude survient dès lors que le rideau est tombé.

Martin Casals  
(18.08.2006) [www.la.clau.cat](http://www.la.clau.cat)

Les Rencontres de la Route François Mauriac sont très justement faites de rencontres entre des être qui, peut-être, ne se seraient jamais trouvés. Telle fut ma rencontre avec Paul Leuquet, fortuite.



C'est grâce à Brigitte Lacombe, que j'avais contactée en raison de son intérêt et de son implication pour la Bastide et plus généralement pour la rive droite de la Garonne. Elle était en train de publier « *Belles de Garonne* », recueil de nouvelles enchantées qui se déroulent précisément à la Bastide et au-delà sur la route François Mauriac, puisque l'une de ces nouvelles met en scène le petit train qui reliait encore, au début du siècle dernier, Cadillac à Bordeaux.

C'est elle qui m'a parlé de Paul Leuquet, ce dernier ayant illustré son livre.

Elle m'invita à le contacter, elle insistait : « *Vous devriez lui demander d'exposer lors des Rencontres de la Route François Mauriac. Il a tellement de talent, il est si... comment dirais-je, si étonnant.* »

Convaincue, j'étais décidée à le voir, mais auparavant, il me fallait trouver un lieu pour exposer ses œuvres, si toutefois il acceptait. J'en parlais donc à Anne-Marie Frémond, qui a ouvert, à Langoiran, la galerie d'art « La Traversée ». « Paul Leuquet, me dit-elle, mais je rêve de l'exposer. D'ailleurs, je l'ai déjà approché, mais là l'occasion est si belle ! »

Et c'est ainsi qu'un jour de grand soleil, au mois de mars, nous sommes allées toutes

deux à la rencontre de Paul Leuquet et de son univers.

Son espace de vie est indescriptible. C'est en quelque sorte un défi à nos normes et contingences sociales dites modernes, techniques, techniciennes. Paul Leuquet vit dans un cocon fait de papiers et livres divers amoncelés, d'œuvres d'art, les siennes, peintures, eaux fortes, gravures, dessins, qui ont pris possession de la maison, envahis l'espace au point de ne plus laisser que le minimum vital pour le propriétaire des lieux. Celui-ci se meut dans un dédale mystérieux constitué par des allées qui se sont inscrites au fil du temps et sont autant de fragments, de réminiscences, de souvenirs de sa vie qui, on l'imagine assez, transmettent des ondes que lui seul peut percevoir et qui, dit-il, nourrissent son imaginaire. Peut-être est-ce là, effectivement, qu'il puise la grâce, aussi bien de dessiner, peindre, que d'écrire, car cet homme-là est aussi un magicien des mots. « Ce sont les mots, dit-il, qui inspirent mes tableaux, car les mots sont vibrations. Je l'ai senti très tôt, dès l'enfance. Ma mère me lisait de grands textes, que je ne comprenais pas car j'étais trop jeune, mais dont je ressentais les modulations et la beauté des sons. C'est l'architecture des mots que je percevais... » Sa



mère ? Paul Leuquet en parle avec émotion : « ... elle était peintre, avait du talent, mais elle a cessé de s'adonner à cet art lorsque je suis né. Elle s'est alors consacrée à mon éducation, ainsi que mon père, qui, lui, était acteur... » Et c'est ainsi que Paul Leuquet, enfant fragile, fils unique, n'a jamais été à l'école de la République. Eduqué par des précepteurs qui lui ont plus enseigné la littérature, la philosophie, les arts, oubliés des sciences dites dures : mathématiques, physiques et autres. Ceci explique cela, il semble bien que l'enfant vivait déjà dans un cocon, lui évitant les contraintes du formatage imposé par la société, vivant hors d'un monde fait de turbulence, d'agressivité, de guerres. Il sortira de cette atmosphère à 38 ans. Il découvre un univers si éloigné du sien qu'il n'est pas étonnant qu'il se réfugie dans le monde du théâtre qui se situe toujours aux lisières de la vraie vie des gens ordinaires. Car si le théâtre est lieu de création, il est aussi espace d'expression libre de la pensée, ce qui ne pouvait que satisfaire cet adulte-enfant, humaniste, qui, dit-il « croit en la valeur du christianisme, dernier rempart contre la barbarie », mais dans le même temps avoue « ... ne pas avoir fréquenté l'église depuis l'âge de treize ans et ce faisant, refusant les discours dogmatiques ». Normal pour cet artiste libéré des contingences matérielles, des signes référents aux statuts sociaux, aux apparats, uniquement habité par l'art aux multiples facettes : l'écriture, la peinture, la gravure. Cet art qui a le pouvoir de transmettre des émotions aux êtres humains, de les projeter hors de leur quotidien et peut-être de les sauver. C'est le privilège des grands artistes, le vôtre sera celui de venir rencontrer Paul Leuquet lors des prochaines rencontres de la Route François Mauriac.

Colette Lièvre

REPÈRES

Lors des Rencontres de la Route François Mauriac, Paul Leuquet expose à la Galerie La Traversée, 8 route de Bordeaux, à Langoiran, à partir du 25 mai et tout le mois de juin.

Vous pourrez rencontrer l'artiste lors du vernissage de cette exposition exceptionnelle qui aura lieu le vendredi 25 mai à 19 heures suivi de la présentation du livre de nouvelles de Brigitte Lacombe.

Pour en savoir plus sur Paul Leuquet et ses œuvres consulter le site :

[www.paul.leuquet.free.fr](http://www.paul.leuquet.free.fr)

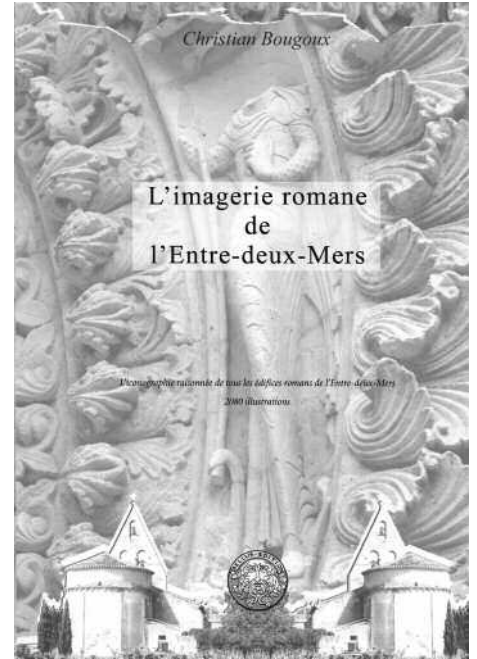
Paul Leuquet est aussi l'auteur-écrivain de : « Monsieur Dubos ou les mémoires de mon ombre », « La Pérouse », « Le Voyage d'Ulysse ».

La bible de l'Entre-deux-Mers

« L'Imagerie romane de l'Entre-deux-Mers » de Christian Bougoux

Avec « L'imagerie romane de l'Entre-deux-Mers », c'est une véritable bible d'images que Christian Bougoux offre aux amateurs d'art roman et, au-delà, à tous ceux qui sont sensibles à l'extraordinaire foisonnement d'images que l'esprit humain élabore et transcrit, ici dans la pierre, en un langage plein de savoir, de curiosité, de fantaisie, de drôlerie, d'émerveillement et de mystère. Cet ouvrage monumental : 828 pages d'un texte dense dans tous les sens du mot, illustré de 2 080 illustrations, présente, en aval d'une courte synthèse, un catalogue de 84 églises romanes (complété par une « liste supplémentaire de 96 autres édifices qui furent un jour des églises romanes), est l'œuvre d'un « self made man » de l'histoire de l'art qui associe à une excellente connaissance de son sujet une liberté de pensée et d'écriture qui rejoint celle des créateurs des images qu'il commente. Nombreux sont ceux qui ont déjà été confrontés à l'approche très originale de Christian Bougoux dont la *Petite grammaire de l'obsène*, parue en 1992 chez le même éditeur, avait déjà quelque peu décoiffé les perruques gominées de doctes romanologues ; plus récemment (2002) son « *Imagerie figurée romane de La Sauve Majeure* » complétait et discutait les interprétations diverses des sculptures romanes de l'un des monuments majeurs de l'Entre-deux-Mers : le présent ouvrage reprend ces pertinentes et parfois impertinentes analyses de la « *petite grammaire* » et dresse un arrière plan foisonnant à l'imagerie de La Sauve.

Christian Bougoux part du principe que l'iconographie romane est « assez peu catéchétique, rarement dogmatique et exceptionnellement hagiographique » ; il ne se contente donc pas d'analyser les quelques centaines de représentations puisant leur inspiration dans la bible, dans les textes sacrés ou dans les vies des saints. Prenant en compte les chapiteaux, bandeaux et modillons de 180 églises romanes, il n'hésite pas



à se lancer dans une analyse serrée de toutes les représentations plus ou moins profanes généralement laissées pour compte par les « iconologues » ; c'est dans ces marges incertaines de l'iconographie qu'il excelle, associant à une large érudition historique et anthropologique une acuité du regard qui l'amène à redessiner pour les rendre plus lisibles, quantité de représentations préalablement photographiées.

Chaque monographie présente l'édifice dans ses grandes lignes architecturales avant d'analyser systématiquement l'imagerie intérieure puis l'imagerie extérieure ; le choix de la mise en page peut paraître abrupt aux yeux des amateurs de beaux « livres d'art », elle présente l'avantage de mettre l'image au cœur du texte et de dispenser le lecteur des fastidieuses recherches de concordances et des renvois qui découragent quelquefois

Lire la suite page 14



jusqu'aux inconditionnels de la belle maquette type « Zodiaque-La Nuit des Temps ».

Mais au-delà de ces lectures minutieuses et détaillées opérées pièce par pièce, Christian Bougoux tente de restituer, lorsque cela est possible, le programme iconographique du point de vue à la fois du concepteur et de celui qui regarde, observe, contemple ou réfléchit sur l'œuvre proposée, en partant de l'idée que le discours des clercs, quand discours il y a, peut être compris et détourné par l'esprit très imparfaitement cléricalisé de l'homme du Moyen Âge. Enfin, en prime, chaque notice est suivie d'un « zoom » sur un thème iconographique ou une particularité formelle ou technique qui synthétise les larges connaissances et la réflexion mûrie de Christian Bougoux sur quatre-vingt-quatre questions dont beaucoup reçoivent ainsi un éclairage nouveau : la sirène bicaudale, le combat de coqs, le cracheur de lianes, les claustras, etc...

L'Entre-deux-Mers est assez riche en hommes et femmes de culture pour que, un jour, apparaisse ici ou là une critique ou une réserve sur telle ou telle opinion de Christian Bougoux ; je ne doute pas qu'il faudra beaucoup d'attention au critique invétéré qui sommeille en chaque érudit pour trouver le défaut de la cuirasse, mais ce qui est certain, c'est que nul ouvrage ne peut se comparer à celui-ci pour ce qui est de la richesse documentaire et la détermination à donner un sens à ces créatures familières et étranges qui peuplent portails et absides romanes.

L'ouvrage, dont le tirage est limité, est en outre d'un prix très accessible puisque cette bible est vendue au prix de quarante euros chez les meilleurs libraires de l'Entre-deux-Mers.

**Philippe Araguas**

*L'imagerie romane de l'Entre-deux-Mers. Christian Bougoux, Editions Bellus Bordeaux.  
Prix de vente 40 euros.*



## M A I

du 12 au 27 mai



### Sur la Route François Mauriac

se dérouleront

#### les Neuvièmes Rencontres sur le thème de « Paroles et création »

Programme complet sur le site [routefrancois-mauriac.org](http://routefrancois-mauriac.org) et dans les offices de tourisme de Bordeaux, de l'Entre-deux-Mers, chez les commerçants riverains de la route François Mauriac, de Latresne à Saint-Maixant.

Il est encore temps de s'inscrire pour participer à :

- **Dictée François Mauriac adultes**, le samedi 12 mai à 14 h 30, **dictée François Mauriac enfants** (niveau classes de CM2 et 6e) le mercredi 23 mai à 14 h 30 au Château de Cadillac.

Pour s'inscrire, téléphoner : 05 56 62 69 58.

- **Concours de desserts de grand-mères** et échanges de recettes le samedi 26 à 15 h 30 « l'épicerie de grand-mère et la cuisine d'autrefois ».

Pour s'inscrire, téléphoner : 05 56 67 39 43 ou 05 56 67 37 62.

## Rions

### Communauté de communes du Vallon de l'Artolie 4<sup>e</sup> printemps des Arts en Artolie

Le 8 mai à 15 h 30 sous la Halle  
aux petits pois

Bal contemporain

Organisé par Vita Nova avec 5 danseuses professionnelles « initiation ludique à la danse contemporaine sous forme de démonstration et de participation libre sur le modèle des bals traditionnels ».

## H2O : la revue des sciences et de l'industrie Aquitaine vient de sortir

Revue annuelle éditée par Cap Sciences, elle met en exergue les richesses des sciences et de l'industrie Aquitaine qui participent également de la culture et du patrimoine d'une région. H2O n'est pas un cours de science, ni un magazine de vulgarisation scientifique, mais un voyage culturel dans une région riche en recherches et innovations passionnantes. Aspect souvent méconnu de la part des Aquitains auxquels cette revue s'adresse, scientifiques ou pas.

Ce numéro 2007 traite aussi de sujets d'actualité tels : la chimie verte, les femmes en Aquitaine, la vigne et le vin vus sous un jour nouveau. Portraits d'hommes de femmes chefs d'entreprises, ingénieurs, qui font que l'économie aquitaine est aussi performante et innovante.

H2O vient de recevoir une reconnaissance officielle avec le prix Jacques Paul de l'Académie Nationale des Sciences, Belles lettres et Art de Bordeaux.



Prix : 7 euros

Pour découvrir toutes les facettes de Cap Sciences : [www.cap-sciences.net](http://www.cap-sciences.net)

Cap Sciences, hangar 20 – Quai de Bacalan  
33000 Bordeaux.



Guinguette, paillettes et buvette organisées par la Maison des Lutins.

Renseignements : 05 56 72 56 50  
www.cc.artolie.fr

## Cadillac

les 26 et 27 mai

### Rallye des Premières côtes de Bordeaux et Cadillac sur l'ensemble du canton de Cadillac

Portes ouvertes chez les viticulteurs qui vous reçoivent avec dégustation, animations sur leur domaines. A admirer au passage les voitures anciennes qui sillonnent les coteaux dans le cadre du rallye.

Renseignements : Maison des Vins, La Closière, 05 57 98 19 20.

## J U I N

### Cadillac

Le 1<sup>er</sup> juin au cœur de la bastide

Marché nocturne des Producteurs du terroir. Bienvenue à la ferme, repas sur place, animation musicale.

Organisation : mairie de Cadillac.  
Contact : Mme Le Port, 05 57 08 02 10

### Château de Cadillac

Le 17 juin à 15 h

#### Concert au profit de Retina

Les poètes chantants Bécaud, Brassens, Nougaro, Trénet, seront à l'honneur.

Contact : Château de Cadillac, 05 56 62 69 58

### Le Tourne

Le 9 juin sur le bord de la Garonne

#### Vide-grenier

Grand déballage de 10h à 20h, feu d'artifice à 23 heures.

Restauration possible sur place  
Organisation Comité des fêtes du Tourne  
Contact : Mme Moreau, 05 56 67 08 06

## J U I L L E T

Du 4 au 8 juillet

### 6<sup>e</sup> édition de Musiques Festiv'

Après Yokohama au Japon, les artistes, musiciens et chanteurs se produiront en Entre-deux-Mers. Frédéric Laroque, Caroline Lummeaux-violon, Jean Ferrandis-flûte, Dominique de Williencourt-violoncelle, Christian Ivaldi, Tamayo Ikeda, Patick Zygmanski-piano, Michel Michalakakos, Tasso Adamopoulos-alto, Sébastien Guèze-ténor, Mathieu Vermeulen-auteur compositeur, Michel Glasco-accordéon, David Zambo-tuba, Mathieu Cazauran-contrebasse, Shigeru Ikushima-clarinette, M. Bouchet-percussions. Ils seront tous là pour le plus grand plaisir des mélomanes. Programme à suivre absolument.

- Le mercredi 4 à 14 h, à Paillet

Concert gratuit pour les enfants

- A 21 h, à Cadillac

« Le Carnaval de Saint-Saëns » et les plus grands airs d'opéra pour ténor.

Prix d'entrée : 10 €

- Le jeudi 5 à 21 h en l'église de Bouliac

Tchaïkovsky : « La belle au bois dormant », pour piano à quatre mains

Et les grands airs d'opéra pour ténor.

Concert gratuit.

- Le vendredi 7 à 21 h au Manège de l'Ecole militaire de Libourne

Weber : trio pour flûte, violoncelle et piano

Ravel : sonate pour piano et violon

Ravel : Tzigane pour violon et piano

Turina : Quatuor pour cordes et piano

Prix d'entrée : 16 €

- Samedi 7 à 21 h à Bordeaux cour Mably

Sonatine pour flûte

Ravel : trio pour violoncelle, violon et piano

Chant avec le ténor Sébastien Guèze.

Schubert : quintette La Truite avec violons, alto, violoncelle, contrebasse

Prix d'entrée : 16 €

- Dimanche 7 à 17 h à Malagar Centre François Mauriac – Saint-Maixant

« Vermeulen », juste une rencontre avec Mathieu Vermeulen auteur-compositeur, accompagné de ses amis musiciens.

Concert gratuit.

« Juste une rencontre » : France Musique sur le plateau « d'un mardi idéal » Vermeulen, auteur compositeur interprète, discute avec le pianiste Patrick Zygmanski. Le pari est lancé à ce dernier d'arranger trois chansons de Vermeulen et c'est ainsi qu'est née « Juste une rencontre ».

En dehors du concert pédagogique pour enfants qui a lieu à Paillet le 4 juillet, il est prévu de développer, dans le cadre de ce festival, une véritable action de coopération avec le collège Anatole France de Cadillac. Le projet retenu est de préparer et de faire jouer les textes que Francis Blanche a écrit pour illustrer le célèbre Carnaval des Animaux de Camille Saint-Saëns, avec une réalisation en concert au château de Cadillac.

### Rions

Les 6 et 7 dans le village

#### Festival des arts de la Rue de Rions

Musique, théâtre de rue, animation des places

Organisation : Communauté de communes de l'Artolie

Contact : Christophe Azema 05 56 72 56 50

### Le Tourne

Les 21 et 22 Esplanade Josselin

#### Les Chantiers Tramasset fêtent leurs 10 ans

Ce sera aussi les 10<sup>e</sup> Rencontres des bateaux en bois et autres instruments à vent.

Pour en savoir plus :

Marie Rossard 05 56 67 61 69.



On parle des Droits de l'Homme

*D'une façon équitale*

# Les droits de l'Homme

Et de ceux des Citoyens  
Mais sous diverses formes  
On les bafoue, oh ! combien.

*Libres de toute oppression  
Avec tous les droits sociaux  
Sans aucune distinction ».*

*Sans passe-droit ou alibi  
De la grandeur du coupable ».*

Plus de deux siècles déjà  
Depuis la Déclaration  
Mais on ne sait toujours pourquoi  
On boude l'application.

*« Notre liberté consiste  
A pouvoir faire sans souci  
De craindre les moralistes  
Tout ce qui ne nuit à autrui ».*

*« La propriété est un droit  
Inviolable et sacré.  
Sans la raison de la loi  
Nul ne peut en être privé ».*

Oubli, mépris et ignorance  
Des Droits de l'Homme en question  
Sont la cause des souffrances  
De bien de populations.

*« Tout homme demeure libre  
De faire le choix de sa foi.  
En paix l'homme a droit de vivre  
Dans le respect de la loi ».*

Que faudrait-il ajouter  
A cette déclaration  
Pour qu'elle soit bien respectée  
Par l'ensemble des nations ?

Ajoutons la corruption  
De beaucoup de dirigeants  
Qu'en détournant leur mission  
Ils deviennent des tyrans.

*« Les lois doivent garantir  
La volonté générale  
Des citoyens à concourir  
Avec des chances égales ».*

Inciter les citoyens  
A forcer les politiques  
A rester sur le chemin  
De la correction publique.

Je vais vous citer les textes  
Tels qu'ils furent établis  
Pour qu'on n'aie plus le prétexte  
De les classer dans l'oubli.

*« Nul ne peut être arrêté,  
Accusé ou mis en prison  
Pour des fautes non prouvées  
Ou des délits d'opinion ».*

Se battre avec conviction  
Pour la défense du droit  
Chérir la Déclaration  
Et ne pas perdre l'espoir.

*« Les hommes naissent égaux*

*« La loi pour tous doit sévir*

Jean Garcia

## Abonnez-vous au Cahiers de l'Entre-deux-Mers

Pour 20 € seulement

Soutien  
25 €

les cinq numéros,  
offrez-vous un plaisir  
qui dure toute l'année.

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Renvoyez ce bulletin d'abonnement accompagné  
de votre chèque libellé à l'ordre  
des Amis des Cahiers de l'Entre-deux-Mers :  
112, rue de la Benaugue 33100 Bordeaux – Fax : 05 57 77 83 84

Rédactrice en chef : Colette LIEVRE

Comité de rédaction :

Philippe ARAGUAS - Lysiane ROLLAND -  
Muriel ICARD - Jean-François LARCHE

Ont participé à ce numéro :

Philippe PRÉVOT - Martin CASALS

Jean GARCIA

Abonnements :

Les Cahiers de l'Entre-deux-Mers  
112 rue de la Benaugue 33100 Bordeaux.

Fax : 05 57 77 83 84

lescabiers@atlantic-line.fr

Imprimerie : Magnier à Langon.

Directeur de la publication : Alain GROSS.

Photos :

Philippe ARAGUAS - Philippe PRÉVOT -  
Colette LIEVRE

Les Cahiers de l'Entre-Deux-Mers ne sont pas responsables  
des opinions, des analyses et synthèses émises par les auteurs.  
Toute reproduction, même partielle, des textes ou illustrations  
est soumise à une autorisation écrite de l'éditeur.

N° de commission paritaire :  
1010 G 87157

ISSN : 1252-5235

Retrouvez les Cahiers de l'Entre-Deux-Mers  
sur [www.entre2mers.com](http://www.entre2mers.com)