

**Conférence de M. Jean DARTIGOLLES de Budos,
organisée par la bibliothèque de VILLANDRAUT,
le 29 octobre 2010, à la salle des fêtes.**

LES RACINES DE VILLANDRAUT

son port, son pont, son marché.

De tous temps, et pour l'ensemble sa vallée, le Ciron a constitué à la fois :

- une voie de communication
- et un obstacle à la circulation terrestre

- En tant que voie de communication, il a généré un important trafic de flottage et la constitution d'un port,

- En tant qu'obstacle, il a suscité la construction d'un pont à Villandraut, dont l'histoire particulièrement mouvementée a conditionné la vie économique de toute une région.

- Et enfin, la conjonction de ces deux institutions fondamentales implantées en un lieu stratégique au regard des conditions de transport de l'époque a donné naissance à un marché d'importance régionale.

Ainsi, tout se tient dans le développement d'une logique solidement établie.

En se faisant construire là un palais fortifié et en dotant ce modeste village d'une église collégiale desservie par un chapitre de 7 Chanoines bien pourvus en dotations diverses, Clément V a conféré à ce lieu une importance militaire et religieuse qui ont déterminé l'emplacement du pont médiéval en cet endroit de la rivière.

Et le port s'est tout naturellement créé au plus près de ce pont.

Le marché ne s'en est non moins naturellement suivi.

Un marché qui n'a pas été seulement un lieu d'échanges économiques mais qui s'est progressivement révélé comme un carrefour d'informations et d'idées où s'est souvent formée l'opinion publique de toute la région. Tout à l'instar de localités beaucoup plus importantes, telle que Bazas ou Langon, Villandraut a trouvé là l'occasion de se donner une petite vocation politique.

Ce village a ainsi acquis au fil du temps un poids relatif auquel la modicité de sa population et l'étendue réduite de son territoire ne le destinait pas.

Noaillan, Budos, Balizac, Préchac par exemple furent bien longtemps plus peuplés que Villandraut et sont toujours dotés de territoires beaucoup plus conséquents. Et c'est pourtant à Villandraut que s'est situé le carrefour de leurs rencontres.

Envisageons tout d'abord le Ciron en tant que voie de communication.

Pour bien comprendre son importance et sa justification, il est absolument indispensable de rappeler un certain nombre de circonstances et de situations qui ont présidé à cette vocation.

Depuis bien des siècles, la ville de Bordeaux avait toujours eu besoin de bois, et, depuis la fin du XVII^{ème} siècle, elle commença à en avoir de plus en plus besoin.

Un besoin qui, au XVIII^{ème} siècle, va littéralement toucher au paroxysme.

Bordeaux a besoin de bois d'oeuvre pour ses constructions urbaines en plein développement.

Mais en a aussi besoin pour ses chantiers de construction navale qui ne cessent de se développer sur sa rive gauche entre Paludate et les Salinières.

Bordeaux a également besoin de bois de chauffage pour alimenter son industrie locale du temps, grande dévoreuse d'énergie avec ses faienceries, ses verreries, ses raffineries de sucre des Antilles.

Et peut-être plus encore pour son chauffage domestique.

N'oublions surtout pas qu'un foyer au moins brûle dans chaque maison chaque jour de l'année, même au coeur du mois d'août car il faut bien assurer les exigences de la cuisine.

Du bois, il faut du bois et encore du bois et du bois de toutes sortes.

C'est le temps où l'Intendant Tourny, si célèbre à Bordeaux, regrette dans une lettre adressée au Ministère, que quantité de terrains, au pays des Graves, soient consacrés à la culture de la vigne, alors, écrit-il qu'ils

« seraient...presque tous au moins propres à
donner du bois dont on manque tant... »

Cette situation était déjà bien connue à Versailles puisque dans une lettre du Ministre Dodin, rédigée au nom du cabinet du Roi, le 27 mai 1726 et s'adressant à l'Intendant Boucher, on pouvait lire:

« la rareté des bois dans votre généralité (de Bordeaux) vous
doit...engager à ne point permettre de planter des vignes dans
un terrain inculte lorsqu'il pourra être mis en bois... »

Et ce bois si rare, où donc le trouvait-on?

Dans quelques sites médocains assez dispersés, au pied des dunes

littorales de la Teste, dans le val de L'Eyre et, surtout, dans la vaste oasis forestière constituée autour de Villandraut par la partie sud de Balizac, Saint-Symphorien, Saint Léger et Préchac.

Oasis est bien le terme qui convient, car au delà de ces limites on entrait tout de suite dans l'immensité de la lande nue et humide et plus encore marécageuse qui s'étendait jusqu'au bassin de l'Adour.

Origne, le Tuzan et une bonne partie de Bourydeys appartiennent déjà à ce paysage et sont voués à une économie pastorale extensive bien incapable de fournir ce bois qui fait tellement défaut.

Or, au XVIIIème siècle, cette situation est soudain devenue insupportable.

Sans épiloguer sur un problème qui ne constitue pas notre propos de ce soir, je me bornerai à rappeler que de 1715 à 1790, la population de Bordeaux est passée de 45 000 à près de 110 000 habitants.

Quant aux chantiers navals, pour fixer les idées, je rappellerai qu'en 5 ans, au plus fort de la période, de 1778 à 1782, on a lancé à Bordeaux 90 navires neufs dont un bon nombre dépassait 500 tonneaux de jauge. Par comparaison, ayons l'humilité de reconnaître que sur le chantier de Rochefort, nous allons mettre 15 ans pour construire la seule Hermione batie sur des plans exactement contemporains et encore en disposant d'outils, notamment de sciage, dont nos ancêtres ne disposaient pas. Voilà de quoi donner une idée des dimensions du problème.

Certes, pour ces constructions, on faisait d'importants appels à des bois de chênes de Prusse et de Pologne importés de Dantzig. Mais ils étaient destinés aux parties immergées des navires. Ils avaient en effet la réputation de mieux résister à la corrosion et aux atteintes des tarets. Mais c'étaient bien nos bois qui pourvoyaient aux super-structures des bordages, des cabines et des ponts et pour cela, des milliers d'arbres étaient nécessaires.

La très grande majorité de ces bois, qu'ils soient d'oeuvre ou de chauffage transitait par les ports de Villandraut et de la Trave.

Constitués en radeaux sur les berges pentues des ces ports, ils étaient ensuite ripés dans la rivière pour descendre le fil de son courant, sous la conduite d'un radelier jusqu'au Port de Barsac où ils étaient transbordés sur des gabarres fluviales à destination de Bordeaux.

Le Ciron était en effet flottable de la Trave à Barsac. Mais il n'a jamais été navigable, la différence étant que le flottage s'exerce uniquement dans le sens du fil de l'eau alors que la navigation implique également la possibilité de remonter le courant.

Plusieurs études ont été entreprises au XVIIIème et même au XIXème pour rendre le Ciron navigable .

Toutes ont fini par conclure que les investissements nécessaires à la réalisation d'un tel projet ne pouvaient s'avérer rentables. Aucune suite n'y fut jamais donnée.

Chaque radelier contruisait son propre radeau sur la berge du port. Les pièces de bois étaient disposées au sol perpendiculairement au sens du courant. Elles étaient ensuite encordées, chacune étant liée à sa voisine jusqu'à constituer un plateau de 5 à 6 ou 7 mètres de long. Un radeau était lui-même constitué de 3 à 4 de ces plateaux attelés l'un à l'autre par un noeud de cordage très particulier qui assurait à la fois l'homogénéité de l'ensemble, mais aussi une certaine souplesse d'articulation. Ce dispositif assez délicat à réaliser était indispensable pour que l'ensemble du radeau puisse s'inscrire dans les méandres de la rivière sans venir buter sur ses rives.

Un seul radelier suffisait pour gouverner un radeau au moyen d'une longue et solide perche de bois. C'était un exercice de haute voltige. Avec une incroyable agilité, ces hommes couraient et sautaient d'un plateau à l'autre, tantôt à l'avant et tantôt à l'arrière pour se trouver au bon endroit et au bon moment pour planter leur perche dans le rivage et en écarter leur plateaux en les maintenant dans le droit fil du courant en dépit des sinuosités de la rivière. C'était un métier très dangereux car ces bois mouillés étaient très glissants, raison pour laquelle, été comme hiver, ils travaillaient toujours pieds nus. Je vous donne à penser l'épreuve que cela pouvait représenter au coeur de l'hiver, l'eau du Ciron n'étant pas plus conviviale en ces temps là que de nos jours.

Ces radeaux rencontraient des obstacles d'un franchissement toujours délicat, c'était les biefs de moulins, en particulier ceux du Castang à Noaillan et de la Salle à Pujols.

Les radeliers s'annonçaient de très loin, généralement en chantant car ils chantaient beaucoup.

Ces annonces d'approche étaient censées prévenir les meuniers de leur arrivée prochaine afin qu'ils puissent prendre leurs dispositions.

Il fallait en effet interrompre le travail de la meunerie pour détourner l'eau s'engouffrant dans les godets de la roue du moulin en direction d'un plan incliné situé à proximité, dénommé passelis.

Ce plan recevait alors, par un jeu de vannes, une lame d'eau animée d'un fort courant permettant de passer du plan amont au plan aval du cours d'eau, de l'autre côté du barrage.

C'était un exercice très dangereux qui exigeait une très grande habilité.

C'était aussi une source de conflits permanents entre les radeliers et les meuniers, et ceci pour plusieurs raisons.

-La première, et non la moindre, était que le meunier qui avait une mouture en cours, n'était pas toujours bien disposé à l'interrompre. Il invitait alors les radeliers à patienter sur le plan d'eau amont jusqu'à ce qu'il l'ait terminée.

Immanquablement, les radeliers s'impatientsaient et les noms d'oiseaux commençaient à voler de part de d'autre. Et dans ce domaine, la langue gasconne qu'ils pratiquaient, comporte des trésors d'invectives aussi riches qu'insoupçonnés

-mais ce n'était pas tout, car le moment du passage étant enfin venu, les radeliers devaient acquitter, entre les mains du meunier, un droit de péage au bénéfice du propriétaire du moulin. Un droit perçu de temps immémoriaux, mais que les radeliers et leurs clients propriétaires des bois ne manquaient pas de contester et, d'ailleurs, non sans quelques raisons.

En effet, les Seigneurs, propriétaires des moulins, faisaient valoir que ces droits de passage étaient destinés à couvrir les frais d'entretien du passelis et à compenser les pertes financières qu'engendraient l'interruption du travail du moulin.

Ce à quoi rétorquaient les radeliers et leurs clients que si les seigneurs n'avaient pas interrompu le fil de l'eau en y établissant un moulin à leur profit, il n'y aurait jamais eu de passelis à entretenir ni de pertes à compenser.

L'objection ne manquait pas de pertinence.

Ayant épuisé à ce sujet et sans succès, toutes les voies de recours dont ils disposaient auprès de l'intendant de la province, les habitants des villages desservis par le port de Villandraut finirent par s'adresser directement au contrôleur général du Ministère à Versailles.

C'était le 18 avril 1775:

Dans cette supplique, on pouvait lire:

«Les sieurs Du Roy et de Ruat, chacun d'eux propriétaire d'un moulin sur le Ciron... ayant bâti sans aucun droit.... chacun une écluse pour faire flotter les radeaux de planches, échaldas, buches de pin (et autres) forcent ceux qui y passent à leur payer un droit de péage exorbitant....ce droit est de 10 sous par radeau....les habitants d'une contrée aussi maltraitée par la nature que celle que nous habitons seroient plongés dans la plus grande misère si votre Grandeur, Monseigneur, ne nous tend une main secourable. Ils

osent espérer qu'elle voudra bien supprimer toutes sortes de droits perçus illégalement sur cette petite rivière et la rendre libre pour la (circulation).»

L'affaire ne faisait là que commencer. De rapports en enquêtes et études diverses, elle n'avait pas encore abouti lorsque, 14 ans plus tard éclata la révolution.

Celle-ci se montra radicale et supprima ces droits de péage sans autre forme de procès. Mais la conséquence immédiate fut que les propriétaires de ces moulins cessèrent tout entretien des dispositifs de passage, si bien que le radelage en vint même, un temps, à être interrompu.

Ces péages furent ultérieurement rétablis et résistèrent à tous les aléas politiques successifs que put connaître l'état. Leur dernier tarif, signé de Gaston Doumergue, fut publié en 1926 et s'appliqua jusqu'au passage du dernier radeau.

Parvenus à Barsac, les radeliers désencordaient leurs plateaux, livraient leur bois et abandonnaient leurs perches sur une aire de stockage où elles s'entassaient jusqu'à ce qu'elles constituent la charge d'une charrette qui les rapatriait sur Villandraut en vue de nouveaux voyages.

Les perches constituaient ainsi une sorte de bien commun à l'ensemble de la profession.

Par contre, les cordes restaient la propriété strictement personnelle de chacun. Elles étaient enroulées autour du corps en passant sur une épaule, à la manière que pratiquent encore les alpinistes.

Chaque radelier revenait ensuite à Villandraut, par Pujols et Budos, cheminant à pied d'auberge-étape en auberge-étape, ployant sous le poids de leurs cordages mouillés. C'était un métier particulièrement pénible.

Nous avons vu qu'au début de la révolution, le radelage avait dû être momentanément suspendu, faute d'entretien des passelis.

Mais il fallut le rétablir bien vite.

Une fois encore, Bordeaux manquait cruellement de bois.

Exaspérés par cette pénurie, les bordelais avaient déjà coupé et brûlé les arbres de leur jardin public.

Sur réquisition des autorités départementales, on se mit alors dans nos contrées à couper du bois à tour de bras. Toutes sortes de bois, des feuillus, des résineux, des jeunes, des vieux, tout y passait.

Encore fallait-il acheminer ces bois vers la ville....

Qu'à cela ne tienne..on réquisitionna également tous les bouviers locaux, les radeliers, les bateliers de la Garonne.

Peine perdue, l'ensemble des ces moyens n'étaient pas à la mesure de la situation.

A l'automne 1794, voyant revenir les approches de l'hiver, le département envoya sur place, en mission extraordinaire, le citoyen Jean Marès, un homme déployant une énergie brutale et qui se vit doter des pleins pouvoirs.

En dépit de son intervention fracassante, il se heurta, lui aussi, à l'incontournable réalité des choses.

Tous les moyens existants étant déjà mobilisés, on ne pouvait faire mieux que ce que l'on avait fait jusqu'à l'heure.

Alors, le citoyen Marès eut une idée géniale, qui bien vite, s'avéra être une fausse bonne idée.

Il décida que l'on jetterait désormais directement les buches destinées au chauffage dans le cours de Ciron lui-même, les confiant ainsi au fil de l'eau qui les conduirait jusqu'à Barsac.

Certes! Les buches flottèrent et le Ciron les emporta.

Mais elles flottèrent également de nuit sur une partie de leur parcours, et elles intéressèrent nombre de riverains qui ne manquèrent pas de puiser dans les ressources de cette aubaine inattendue.

Leur nombre diminua tellement au cours de leur voyage que presque aucune ne parvint à Barsac.

On se demanda bien pourquoi....

En 1815, au moment de la Restauration, après les guerres incessantes conduites sous le Premier Empire, les charbons anglais, venus du Pays de Galles commencèrent à faire leur apparition sur le port de Bordeaux, et, ce faisant, vinrent changer la donne.

Dans le même temps, on commençait à voir venir sur le marché local les premiers bois d'éclaircissements issus des plantations de pins maritimes effectuées à la fin du XVIIIème siècle notamment au sud du Bassin d'Arcachon.

Voilà maintenant que sous le coup de cette double circonstance, et ce n'est pas un mince paradoxe, Bordeaux qui avait tant manqué de bois au cours des derniers siècles allait bientôt en avoir trop...

L'activité du radelage du Port de Villandraut s'en ressentit et, avec le temps, aurait pu connaître un inexorable déclin si n'était survenu ce que l'on peut sans exagération appeler «le miracle de l'hiver 1865».

Cet hiver-là fut si rigoureux que le fond du golfe de Botnie entre la Suède et la Finlande, tout au nord de la mer Baltique se trouva pris dans les glaces.

Les navires anglais qui avaient l'habitude de s'approvisionner en bois de soutènement pour les mines galloises dans les ports finlandais, se trouvèrent de ce fait fort dépourvus.

Et c'est alors que les Anglais réalisèrent que l'Aquitaine était à même de leur fournir des approvisionnements en poteaux tout aussi appropriés et fiables que les sapins finlandais.

Ce fut littéralement un coup de foudre, et ceci pour trois raisons:

1. la première est que la distance à parcourir de Cardiff à Bordeaux est plus de deux fois moindre que pour atteindre les ports finlandais.

2. La seconde est que, de Cardiff à Bordeaux, la navigation s'effectue en mer libre et ouverte alors que la remontée de la Manche et surtout le contournement du Danemark étaient toujours difficiles sinon même passablement périlleux, s'agissant encore, ne l'oublions surtout pas, de navires à voiles.

3. Et enfin la dernière, et non la moindre, était que Bordeaux avec ses industries et la naissance du Chemin de Fer devenait un gros consommateur de charbon alors que la Finlande, encore peu industrialisée en demandait fort peu. Le trafic charbon à l'aller et poteaux au retour s'avérait donc remarquablement équilibré.

Du coup, en quelques mois, la demande en bois de soutènement se fit pressante et relança vivement l'activité du radelage sur le Ciron qui, depuis quelques années s'était passablement engourdie.

Ce fut la chance des ports de Villandraut et de la Trave.

En 1872, on voyait passer sur le Ciron 1115 radeaux soit donc à peu près 4 par jours ouvrables.

En dépit de l'ouverture de la ligne des Chemins de Fer Economiques de la Gironde, inaugurée le 2 janvier 1873, laquelle se révéla parfois être un concurrent sérieux, le port de Villandraut conserva une activité soutenue pendant environ 60 ans.

Une nouvelle crise, fatale, celle-là, se dessina au milieu des années 1920.

L'Angleterre découvre de nouvelles techniques de soutènement et sa demande en poteaux de mine décline fortement. En 1923, le port de Bordeaux exportait encore 900 000 tonnes de ces poteaux. En 1926, il n'en exportait plus que 320 000.

Dans le même temps, la concurrence du transport routier est apparue, bien plus dangereuse que celle du chemin de fer.

Elle se développe rapidement et l'activité du Port de Villandraut décline au même rythme pour s'effondrer littéralement avec la crise de 1929.

Le dernier radeau a circulé au début de 1931.

Le Ciron a donc aujourd'hui, perdu sa fonction de voie de communication.

Mais dans le même temps il a également perdu son caractère d'obstacle à la circulation des personnes et des biens.

Cette rivière a toujours connu un cours très encaissé, et plus encore autrefois qu'aujourd'hui.

Les passages à gué y ont toujours été rares et souvent peu fiables sinon même dangereux. Aucun d'entre eux n'était praticable pendant l'hiver et jusqu'au printemps.

Depuis 40 ou 50 ans, nous avons un peu oublié ces grandes crues saisonnières.

Pendant mon enfance, tout le monde trouvait normal que Budos soit coupé de Sauternes 2 ou 3 fois par an sur des périodes allant de quelques jours à 2 semaines.

Et il s'agissait de l'accès au pont de la Madeleine.

C'était pourtant déjà un gros progrès, car le gué, qu'il avait remplacé pouvait, quand à lui, rester inaccessible pendant plusieurs mois.

Depuis quelques dizaines d'années, je ne me souviens pas d'avoir rencontré pareil obstacle.

Le régime des eaux a manifestement changé.

Jusqu'au début du XIXème siècle, les ponts ont constitué les seuls points de passage réellement fiables à peu près en tous temps.

Ils étaient sûrs mais ils étaient rares, très rares même.

On n'en comptait que trois.

-celui de CAZENEUVE

-celui de VILLANDRAUT

-celui des Chartreux à BARSAC

Il y avait bien quelques autres points de passage:

-comme le Pont d'Aulan à Budos

-ou le pont de la Salle à Pujols

mais cette dénomination était un peu abusive car il s'agissait en fait de passerelles lancées par les seigneurs locaux, des passerelles qui n'étaient accessibles qu'aux piétons, aux cavaliers et aux animaux de bat.

Les transports lourds effectués en charrettes ne pouvaient recourir qu'aux 3 ponts susnommés et, à la belle saison, à l'incertitude de quelques rares gués.

Si le Ciron ne constitue donc plus un obstacle contraignant, nous le devons à 2 raisons:

Tout d'abord, à l'évidence, à la multiplication des ponts qui s'est manifestée à partir du milieu de XIXème siècle.

Mais aussi à la rapidité des transports modernes.

Faire un détour de 7 ou 8 km à 70 km à l'heure pour accéder à un pont est une chose, mais parcourir 20 ou 25 km en char à boeufs à 3 km à l'heure en est une toute autre....

Ce sont des données qu'il nous faut bien intégrer et garder présentes à l'esprit quand nous nous penchons sur les problèmes qu'ont pu rencontrer nos ancêtres.

Et ceci nous éclaire sur l'importance socio-économique que pouvait revêtir la présence d'un pont en un lieu donné.

Villandraut bénéficia largement de ce rare privilège.

Et ce pont, pendant des siècles a soulevé bien des problèmes et mobilisé bien des gens et jusqu'aux plus hautes instances de l'Etat.

Son origine se perd dans la nuit des temps. Il se pourrait bien qu'il ait été contemporain de la construction du château.

Qui donc pourrait le dire?

Mais ce qui est bien établi, c'est qu'au moment où il fut bâti, il fallait disposer d'importants moyens financiers que personne n'a jamais plus retrouvé dans la suite de l'histoire du village.

Il s'agissait d'un bel ouvrage en pierre porté par 4 arcs reposant sur 3 piles érigées dans le lit de la rivière.

Il se situait un peu en amont du pont actuel, juste dans le prolongement de la petite rue qui passe derrière la gendarmerie et qui s'appelle toujours, je crois bien, la rue du Pont.

Il était si bien construit que de tous temps et depuis des siècles, il avait toujours résisté à toutes les agressions du Ciron. Et Dieu seul sait s'il avait pu en connaître!

Son franchissement avait toujours bénéficié de toute la sécurité dont on pouvait rêver.

Hélas! Pendant les guerres de religion, en 1592, une troupe en retraite abandonnant le château qu'elle avait occupé et se repliant sur Bazas, s'avisa de le faire sauter.

La pile la plus proche de la rive droite s'effondra dans le lit de la rivière, entraînant la destruction de 2 de ses arches.

Depuis lors, les habitants avaient rétabli une situation provisoire, vaille que vaille, en jetant sur les restes de maçonnerie 2 tabliers successifs de rondins de pin sur lesquels ils avaient établi un plancher très sommaire.

Le Ciron eut beau jeu d'emporter maintes fois ce fragile aménagement à l'occasion de ses crues hivernales.

Chaque fois, on le rétablissait tant bien que mal, à l'identique, et cette situation provisoire s'éternisa.

Au bout de 130 ans, on en était toujours au même point, mais de nouveaux problèmes avaient surgi.

Après le grand hiver de 1709, un hiver dont on n'a jamais plus connu une pareille rigueur depuis lors, la quasi-totalité des pins de la région était morts. Il avait fallu les abattre au plus vite et les quelques rares qui avaient subsisté étaient devenus si précieux qu'il était hors de question de les exploiter.

On a peine à imaginer à quel point cette région a pu manquer de bois d'oeuvre pendant plus d'une génération. Et pourtant, les témoignages sont nombreux pour évoquer cette pénurie.

On en vint ainsi à ne plus trouver les matériaux nécessaires pour remplacer les éléments défailants de ces 2 tabliers toujours provisoires.

Et la situation ne cessa d'empirer.

Vint un moment où le franchissement de la rivière devint pratiquement impossible pour les simples piétons.

A l'évidence, cette situation ne pouvait plus durer, et pourtant rien ni personne ne bougeait.

Les travaux nécessaires auraient normalement dû incomber pour moitié aux Seigneurs de Noaillan et de Villandraut.

Mais celui de Noaillan était investi de hautes fonctions au parlement de Bordeaux et ne venait guère sur place, tandis que celui de Villandraut, mieux encore, vivait à Paris et bientôt à Berlin où il allait être nommé ambassadeur.

Les difficultés quotidiennes que pouvait éprouver la population locale ne constituaient pas pour eux une urgente priorité.

Ce fut Jean Ferrand, fermier du Moulin de Villandraut qui prit enfin l'initiative d'une intervention décisive.

Sa clientèle se partageait entre les 2 rives du Ciron, et du fait de cette situation désastreuse, il perdait à peu près la moitié de son chiffre d'affaires.

Le 18 octobre 1738, il se rendit chez le notaire de Noaillan et lui fit adresser à qui de droit une sommation de procéder aux réparations utiles, faute de quoi il annonçait qu'il y ferait procéder lui-même et en retiendrait le montant sur le prix de sa ferme annuelle.

C'était un coup d'audace mais il réussit...

Car en l'absence de toute réaction seigneuriale, il fit effectivement réaliser les travaux nécessaires, et tira quittance de l'entrepreneur et semble bien en avoir retenu le montant sur le loyer de son moulin.

Ne nous méprenons pas, néanmoins, sur la portée de ces travaux.

Il s'agissait d'un simple rafistolage en vue de parer au plus pressé.

Cinq ans plus tard l'accès à ce pont était de nouveau redevenu impossible ou peu s'en fallait.

C'est alors que les habitants de 17 paroisses de la région s'assemblèrent pour rédiger et adresser une supplique à l'intendant Boucher, à Bordeaux.

Cette démarche commune confirme bien la preuve de l'intérêt socio-économique de cet ouvrage pour un vaste territoire, bien au-delà des seuls villages de Villandraut et de Noaillan.

On trouve là des délégués de Noaillan, Sauternes, Uzeste, Préchac, Cazalis, Bourideys, Saint Léger, Saint Symphorien, Origne, Balizac, mais aussi d'Hostens, Luxey, Sore, Bommès, Preignac, Fargues etc.....

C'est bien dire l'étendue de la zone de ceux qui se sentaient concernés.

Le document qu'ils vont rédiger reprend tout de l'historique du problème depuis 1592, expose les lourdes conséquences économiques qui en découlent pour toute la contrée et propose des solutions concrètes pour les résoudre. Leur ferme conviction est que la solution ne peut être trouvée que dans la reconstruction intégrale de ce pont, en pierre, tel qu'il était à l'origine.

Et pour cela, ils s'engageaient de façon très concrète en offrant de fournir tous les matériaux nécessaires par leurs propres moyens.

Après quoi, il ne resterait donc plus qu'à financer les travaux de reconstruction proprement dits, et, là encore, ils se disaient prêts à en prendre leur part, à condition, et je cite le texte:

« que le prix soit réparti entre tous, sans distinctions de privilèges ou non privilégiés, à proportion de ce que chacun possède. »

Et ce document est signé de tous les curés, juges et autres magistrats seigneuriaux, notaires et plus généralement de tous les notables de chacune de ces paroisses.

Cette proposition tout à fait concrète et particulièrement raisonnable se perdit dans les méandres de l'administration et ne connut aucune suite.

On peut se demander pourquoi car, en bien des circonstances, l'Administration Royale a fait la preuve en ces temps là d'une remarquable réactivité.

Est-ce que par hasard la proposition, très audacieuse pour l'époque, de faire participer les privilégiés à ce financement n'aurait pas suscité, ici ou là, quelqu'obstacle sournois sur le chemin de la décision?

Nous n'en avons aucune preuve, mais cette absence de réaction à une proposition aussi constructive et aussi générale pose véritablement question.

Nous ne connaissons jamais le fin mot de l'affaire. Disons néanmoins que les privilégiés ecclésiastiques doivent être écartés de tous soupçons puisque tous les curés des paroisses concernées ont approuvé et signé le protocole de proposition.

Restent les privilégiés de la noblesse, et là, un doute se fait jour.

Monsieur Duroy, Seigneur de Noaillan et à ce titre, co-propriétaire de ce pont, s'était toujours refusé à investir le moindre sous dans la réfection de l'ouvrage.

Or, ce monsieur Duroy, était également président de la cour des Aydes de la province. Et cette cour, dont le siège était à Bordeaux avait à peu près à l'époque, les mêmes fonctions qu'exerce actuellement notre Cour Régionale des Comptes. Toutes les questions financières publiques de principe se posant en Guyenne passaient nécessairement par ses mains. Cela ne suffit pas à le désigner pour coupable de cet échec, mais peut éventuellement donner quelques idées....

Et pendant ce temps, sur le terrain, la situation ne cessait de s'aggraver.

Ainsi, le 28 mai 1746, le sieur Pierre Bessière, bourgeois du village de Casseneuil se présenta devant le pont sur la rive droite avec l'intention de gagner Villandraut, et selon les termes du procès verbal qui fut ultérieurement dressé:

« ayant mis pied à terre et passant sur ce pont, en menant son cheval par la bride...une poutre cassa et le cheval tomba dans l'eau et se tua par cette chute et ledit Bessière saisi de frayeur, à cet instant, plusieurs planches du pont tombant avec le cheval, se saisit d'une pièce de bois, si mort que vif pour se garantir du malheur qui lui seroit infailliblement arrivé...»

Ce procès verbal très officiel, dressé par le procureur du tribunal seigneurial de Villandraut, fut adressé le 2 juin à l'Intendance de Bordeaux, nous dirions aujourd'hui à la Préfecture régionale.

Il était accompagné d'une lettre faisant observer que, désormais, selon ses propres termes :

« il ne s'agit plus seulement de l'avantage du commerce, mais de la sécurité des personnes »

Quelques jours plus tard, Pierre Bessière écrivait directement à l'Intendant Tourny, exposant que, depuis cet accident, sa santé était, dit-il : «fort dérangée» et surtout, par la même occasion, lui demandait un dégrèvement de 150 livres sur le montant de ses impôts de l'année à venir au titre du préjudice subi pour la perte de son cheval.

Mais dans le même temps, à Villandraut, il y avait quelqu'un d'autre qui prenait cette affaire en main. Et nous le connaissons déjà, c'était Jean Ferrand, le meunier, qui était déjà intervenu en 1738. Lui aussi adresse personnellement une supplique à l'Intendant Tourny et entre autres arguments, avance que, si l'on ne fait rien, bien des paroisses vont avoir des difficultés à payer leurs impôts car la situation économique de la région est en train de tourner au désastre.

Les Officiers du Seigneur de Villandraut ne restent pas non plus inactifs. Ils écrivent à leur maître à Paris, le Marquis de Pons et lui demandent d'intervenir.

Et pour cela, ils lui proposent deux projets de lettres qu'il n'aurait plus qu'à signer s'il en était d'accord. L'une serait adressée à Mr Duroy, son voisin de Noaillan et l'autre à l'Intendant Tourny.

Le Marquis de Pons donne son accord et signe ces deux lettres. Dans celle qu'il adresse à Tourny, il propose même de prélever gratuitement sur ses propriétés les bois nécessaires au rétablissement d'un tablier neuf.

Hélas! Monsieur Duroy ne lui répondra même pas et Monsieur de Pons reconnaîtra lui-même un peu plus tard, selon ses propres termes :
« qu'il n'a pu en obtenir réponse quelque représentation qu'il ait pu faire... »

Mais Tourny n'est pas homme à laisser traîner une affaire dont il est ainsi saisi. Il déclenche une enquête administrative qui, dans ses réponses visiblement très embarrassées, lui montre bien que cette affaire a été bel et bien enterrée sous l'administration de son prédécesseur, l'Intendant Boucher.

A partir de là, les ingénieurs du Roi, dûment chapitrés, vont maintenant s'agiter.

Personne ne retient la proposition formulée par les 17 paroisses en 1743 en envisageant une reconstruction en pierre. Ce pont sera reconstruit en bois.

Force est de constater que ce qui avait été financièrement possible au Moyen Age, n'était plus envisageable au XVIIIème siècle.

Au début de l'automne 1746, car les choses vont maintenant leur train, l'administration fournit au seigneur de Villandraut l'état des bois nécessaires à cette construction. Il est significatif de constater que c'est à lui et à lui seul que l'on s'adresse. On ne demande rien à Monsieur Duroy qui muré dans son silence, n'a d'ailleurs rien proposé.

Au cours de l'hiver suivant, les partisans d'une reconstruction en maçonnerie relancèrent leur proposition. Tourny ne la rejette pas. Il la communique à Monsieur Vimar, ingénieur en chef des travaux du Roi.

Sa réponse est catégorique. Pour reconstruire ce pont en maçonnerie, il faudrait d'abord démolir tout ce qui subsiste et tout reprendre à zéro. Cela coûterait les yeux de la tête.

Et il conclut :

« c'est pourquoi j'estimerois plus convenable de le réparer actuellement en charpente en attendant que la paix et de meilleures années aient mis lesdits habitants en état pour fournir les sommes qu'exigera sa reconstruction en maçonnerie. »

La voilà donc la vraie raison. En 1746/47 nous sommes en pleine guerre de succession d'Autriche. Cette guerre s'étire en longueur sans résultats probants en exigeant d'énormes efforts financiers.

Les caisses de l'Etat sont vides, la rigueur s'impose.

Au surplus, les récoltes de 1747 s'annoncent désastreuses et laissent prévoir un gros risque de famine. Beaucoup de contribuables auront du mal à payer leurs impôts. Il ne faut pas trop compter sur des promesses engageant les finances locales.

La conclusion est donc bien qu'il faut faire au mieux avec les moyens dont on dispose en attendant des temps plus favorables.

Le 23 décembre 1747, le projet définitif sort enfin des services techniques et, dès le lendemain, le 24 décembre, l'administration publie le cahier des charges descriptif des travaux, cahier qui va être soumis à l'adjudication.

C'est un document de 8 pages recto-verso d'une écriture fine et serrée, un document d'une incroyable précision. Tout y est compté, mesuré et défini jusque dans les plus infimes détails. Chaque pièce de bois est cotée dans ses trois dimensions, les assemblages seront tous chevillés mais le nombre de chevilles est prévu et même leur taille est précisée à ce que nous appellerions aujourd'hui le millimètre près. Au surplus, il était prévu que l'année suivante, lorsque les bois seraient bien secs, l'ouvrage serait entièrement peint en brun rouge d'une peinture comportant 1/8ème de mine de plomb broyée dans de l'huile de noix. Fistre! De l'huile de noix! On faisait bien les choses! Et il était précisé que cette peinture devrait pénétrer jusqu'au fond des gerçures de bois.

Tout l'état descriptif est à l'avenant. On sent bien qu'une vigoureuse intervention de Tourny avait dû passer par là.

Ce pont fut en enfin livré à la circulation au mois de septembre 1748, son rétablissement avait attendu 156 ans.....

Si soignée qu'ait pu être sa reconstruction, cet ouvrage connut encore bien des vicissitudes, imputables aux caprices des crues du Ciron. Il finit par être emporté par les eaux le 28 frimaire de l'An VI (18 décembre 1797) mais avait assuré dans l'intervalle un demi siècle de bons et loyaux services.

Du fait de son port
et de son pont

Villandraut bénéficiait de 2 atouts majeurs.

Mais sa situation géographique en faisait de plus, un véritable lieu stratégique, et ceci mérite quelques explications.

Les gens de Garonne et du pays des Graves s'adonnaient presque exclusivement à la monoculture de la vigne. Ils se retrouvaient en déficit chronique de toutes céréales qu'ils ne semaient qu'en « joualles » c'est à dire

dans l'intervalle de leurs rangs de vigne. Cela ne pouvait suffire à la couverture de leurs besoins.

Les Landais, quand à eux, disposaient de vastes espaces de terrains, très pauvres, certes, mais qu'ils engraisaient des fumiers de leurs moutons. Le seigle, céréale rustique, le millet, et, un peu plus tard, à partir de la moitié du XVIII^{ème} siècle, le maïs s'en accommodaient pour donner des récoltes aux rendements très faibles mais pouvant s'établir sur des superficies considérables qu'aucune contrainte territoriale ne venait limiter.

Pour nous résumer en peu de mots, disons que les gens de Garonne avaient faim et que les Landais avaient soif.

De ce déséquilibre devait nécessairement naître un lieu d'échange entre ces deux populations, autrement dit un marché.

Mais où le situer?

Logiquement en un point à peu près équidistant des deux zones concernées.

Et là, remettons-nous dans la perspective du temps.

Si nous avons encore aujourd'hui conservé un certain souci des contraintes imposées par nos déplacements à longue distance, nous avons complètement perdu de vue celles de nos déplacements locaux.

Un voyage à Montréal ou au Caire se calcule et se prépare. Mais faire un saut à Bazas ou à Langon peut s'improviser à tout instant sans contraintes majeures sur nos activités.

Pour nos ancêtres, il en allait tout autrement. Parcourir 20 à 25 km en char à boeufs demande 7 à 8 heures de trajet, et autant au retour.

Aller seulement 10 km plus loin, prolongeait le voyage aller- retour d'environ 6 heures et même davantage car, à partir d'une certaine distance, il fallait prévoir des temps de pause pour les animaux.

C'est la raison pour laquelle le marché hebdomadaire qui se tenait au pied du château de Cazeneuve depuis le Moyen Age n'avait jamais connu une importance régionale mais s'était toujours cantonné dans une modeste activité locale.

Son emplacement aurait très bien convenu au Landais de Sore ou de Luxey mais ne pouvait satisfaire les riverains de Garonne.

Ce fut la chance de Villandraut, outre le fait de disposer de son port et de son pont, que de se trouver dans un bon équilibre de distance à parcourir entre ces deux zones de chalandise.

Il ne faut pas beaucoup plus de temps, par les chemins de l'époque pour aller de Sore à Villandraut que pour aller à Cazeneuve.

Par contre, si 5 bonnes heures suffisaient pour aller de Preignac, par exemple, à Villandraut, il en aurait fallu pas moins de 3 et demie de plus pour atteindre Cazeneuve. En y ajoutant le temps passé sur le marché, le

déplacement ne tenait plus dans le cadre d'une seule journée.

On pouvait envisager une telle expédition à l'occasion d'une grande foire annuelle, celle de la Saint Clair à Saint Léger par exemple où l'on venait effectivement de très loin, mais en un tel cas, on partait pour 2 ou 3 jours ou plus encore, avec femme, enfants et provisions de voyage mais ce n'était pas admissible pour un simple marché hebdomadaire.

Cette position géographique favorable a constitué la troisième chance de Villandraut, et non la moindre.

De longue date, on ne saurait dire depuis quand, un marché hebdomadaire s'était établi à Villandraut. Très probablement, et la suite des événements nous invite à le penser, un marché dit « sauvage » établi et tenu en toute illégalité.

Il n'était effectivement pas facile de créer un marché.

Seul, le Roi, en son conseil et pour toute l'étendue du royaume, avait pouvoir d'en autoriser l'ouverture.

Plutôt avare de ces autorisations, il n'en déléguait le pouvoir à aucune de ses autorités locales. Le pouvoir royal estimait en effet que ces manifestations étaient déjà trop nombreuses et qu'elles détournaient un peu trop le bon peuple de ses activités de production.

Le Roi n'était d'ailleurs pas le seul à le penser car c'était alors une opinion assez partagée par les notables. Ainsi, le curé de Sendets, à une vingtaine de kilomètres d'ici, juste après Bazas, écrit-il dans ses notes, et je le cite :

« que la grande quantité de foires et de marchés détourne les habitants de la culture de leurs terres... »

Et, en conclusion, il proposait froidement d'en supprimer la moitié.

C'était également l'avis, et vous l'imaginerez sans peine, de toutes les villes et villages organisant déjà un marché régulièrement autorisé par un Privilège Royal. Ils ne pouvaient voir s'établir un marché « sauvage » que d'un très mauvais œil puisqu'il viendrait concurrencer leurs propres manifestations.

Le marché de Villandraut ne cessant de prendre de l'importance, on vit bientôt la municipalité de Bazas crier au scandale et demander fermement à l'Intendant de la province de faire fermer ce marché.

Dans une lettre du 26 mars 1737, les Jurats de cette ville se plaignirent auprès de lui de la multiplication dangereuse de ces manifestations illégales et ils dressèrent un inventaire de 38 foires et marchés se tenant autour de Bazas dont 20 seulement, à leurs dires,

auraient été réguliers. Ils exposaient que du fait de cette dispersion abusive, chacune de ces manifestations n'avait plus désormais une importance suffisante pour survivre et que, tout bien pesé, tout le monde y perdait beaucoup de temps et d'argent. En fin de compte, ils finissaient par viser tout spécialement le marché de Villandraut dont ils faisaient leur bête noire, précisément parce qu'il prenait de l'importance, et demandaient à l'Intendant de l'interdire.

A réception de ce courrier, l'Intendant demanda aux officiers seigneuriaux de Villandraut de lui communiquer les lettres patentes royales autorisant ce marché, document qu'ils devaient détenir.

Mis au pied du mur, ces officiers furent bien obligés de répondre qu'ils ne les trouvaient pas dans leurs archives locales, mais que leur seigneur les détenait à coup sûr par devers lui. Ils ajoutaient, au surplus que ces autorisations étaient fort anciennes et remontaient à plus de 200 ans.

Seulement, voilà, le Seigneur de Villandraut était, pour lors, en ambassade à Berlin, et ses archives étaient restées à Paris.

Cela permit de gagner du temps mais à la fin, il fallut bien convenir qu'on ne retrouvait pas ces lettres et que l'on ne pouvait donc les produire.

Après bien des échanges de correspondances dilatoires sur lesquels nous passerons très vite, l'Intendant finit par interdire la tenue du marché de Villandraut sous peine de très lourdes amendes;

C'était le 9 avril 1738.

Les bazadais exultèrent.....

Pas pour longtemps....

En effet, au cours de l'hiver suivant de 1738/39, une forte crue du Ciron emporta le pont de Cazeneuve.

De ce fait, le marché de Bazas devenait totalement inaccessible aux céréales des landais de Sore, Luxey et autres lieux qui, de leur côté, ne savaient plus que faire de leurs grains.

Et par ailleurs, on ne vit évidemment pas venir à Bazas ces gens de Podensac et de Cérons qui avaient jusqu'alors fréquenté le marché de Villandraut.

Bazas était trop loin pour eux.

Villandraut avait tout perdu.

Bazas n'avait rien gagné.

Et pourtant la lancinante nécessité d'un point de rencontre entre la Lande et la Garonne se démentait pas.

Il s'instaura donc une sorte de marché noir fait de rencontres sur rendez-vous au fond des bois de Villandraut.

Cette situation intenable ne pouvait guère durer, et pourtant elle allait se prolonger pendant 6 ans.

C'est au début de 1744 qu'une nouvelle idée se fit jour, une excellente idée....

Monsieur de Pons Seigneur de Villandraut était également Seigneur de Cazenzeuve.

Et là, il détenait un droit absolument incontestable à tenir un marché avalisé par tous les documents royaux nécessaires. Et nous venons de voir que ce marché vivotait chichement, plus qu'il ne prospérait, se situant hors de portée des gens de Garonne.

Et si l'on demandait au Roi de transférer ce marché de Cazeneuve à Villandraut?

C'était là l'idée nouvelle.

Monsieur de Pons la trouva bonne et présenta sa demande de transfert à Louis XV au début de l'été 1744.

C'est le Chancelier d'Aguesseau en personne qui, au Conseil du Roi, prit cette affaire en main.

Il écrivit à l'Intendant Tourny en lui demandant de faire procéder à une enquête sur place.

L'important dossier qui en est résulté nous a heureusement été conservé. Je vous en épargnerai l'analyse car elle nous mènerait beaucoup trop loin, mais sachez que l'on y trouve quelques indications intéressantes sur les usages du commerce local.

Dans toute la zone de chalandise concernée, les curés de chaque paroisse furent invités à informer leurs ouailles des modalités de ce projet à l'occasion des prônes qu'ils prononceraient les dimanches 11 et 18 octobre 1744.

On recueillit ensuite les observations formulées par tout un chacun. Elles furent, au demeurant, très peu nombreuses, sauf, et vous vous en seriez doutés, celles de Bazas, vivement opposé à ce projet.

La cause était entendue.

Sautons directement à la conclusion.

Le Chancelier d'Aguesseau donna un avis favorable et le Conseil du Roi, siégeant à Versailles, autorisa ce transfert le 11 décembre 1744.

Ce marché se tiendra tous les mercredis. Ce n'est qu'au XIXème siècle qu'il sera transféré au jeudi.

Ce marché était soumis à un strict règlement de police.

On ne pouvait en effet y acheter aucune denrée alimentaire, y compris les grains, avant 10 heures du matin l'été ou 11 heures l'hiver. Ces

premières heures de la matinée constituaient le temps imparti aux divers marchandages, chacun formant ses offres ou formulant ses demandes. C'est dans ce laps de temps que peu à peu, au fil de toutes ces discussions, se formait un prix moyen. Sitôt l'heure venue, à un signal donné, on passait à l'acte en achetant librement au prix dont on convenait selon la qualité du produit ou l'importance de l'achat, mais toujours en référence, en plus ou moins autour du prix moyen qui s'était défini ce jour-là au cours des marchandages préalables. Ces dispositions se proposaient d'interdire les coups de bourse des spéculateurs.

Mais lorsque se dessinait une période de pénurie sur un produit, ce qui fut souvent le cas pour les grains, des acheteurs peu scrupuleux arrivaient très tôt le matin, évitaient de traverser Villandraut et se portaient au-devant des bouviers landais pour les rencontrer avant qu'ils ne parviennent au marché. Et là, s'ils savaient y mettre le prix, ils pouvaient acheter le produit convoité sur le bord du chemin.

C'était, évidemment, rigoureusement interdit et sanctionné de très lourdes amendes au profit du seigneur organisateur du marché.

Mais les agents du seigneur étaient très peu nombreux pour surveiller un vaste territoire de forêt et en période de pénurie les fraudes étaient fréquentes.

Tout ce qui touchait au commerce des viandes était très surveillé du moins dans la mesure des moyens de l'époque.

Les règlements, par exemple, défendaient formellement de vendre selon l'expression du temps :

« chair malade pour chair saine »

Ils veillaient également à ce que l'on ne vendit point

« chair femelle pour chair mâle »

Il faut savoir, en effet, que nos ancêtres avaient une très mauvaise opinion de la viande de vache ou de brebis. Le boeuf et le mouton étaient beaucoup plus appréciés et les écarts de prix les concernant pouvaient dépasser le simple au double.

Au demeurant, la consommation de viande rouge dans les classes populaires était très rare et strictement limitée à quelques très rares occasions telles que la fête du village ou le jour du Mardi Gras dont nous avons oublié aujourd'hui à peu près complètement l'importance majeure qu'il a pu avoir au cours de siècles.

On se rendait au marché en charrette à boeufs pour le commun des mortels en pratiquant beaucoup ce que l'on appelle aujourd'hui le co-voiturage dans chaque hameau ou, tout simplement, encore, à pied ou en

pratiquant le stop. Mais en ce cas, la formule se pratiquait tout à l'inverse de notre usage actuel. Le marcheur n'avait pas à hélér le conducteur du véhicule, le bouvier s'arrêtait de lui-même et proposait ses services. Jamais, au grand jamais un véhicule n'aurait rencontré un piéton sans que son conducteur ne l'invite à monter pour faire route ensemble.

Et cette pratique a duré très longtemps, jusqu'au début des années 30. Lorsqu'étant enfant, j'allais au marché de Villandraut en carriole avec mon père, nous nous serions cru déshonorés si nous avions dépassé un piéton sans nous arrêter et le prendre avec nous, fut-il un parfait inconnu. Et en ce temps-là, qui n'est pas si lointain, les piétons étaient encore assez fréquents au long des routes.

Le marché hebdomadaire de Villandraut était un lieu d'échanges économiques, certes, mais il était également un lieu d'échange d'informations et d'idées.

C'est là, sur la place du marché et dans les auberges avoisinantes que se formait l'opinion publique.

L'immense majorité du bon peuple n'avait jamais vu une gazette, il n'y avait ni radio, ni journal de 20 heures. Les nouvelles se transmettaient de bouche à oreille sans aucun support d'écriture ou d'image. Et en transmettant la nouvelle proprement dite, chacun y ajoutait son commentaire. De l'ensemble de ces échanges se dégagait l'opinion générale.

Cette situation a perduré très longtemps jusqu'en un temps où l'on commençait déjà à disposer de moyens de communication modernes. Que de fois ai-je entendu dire au cours de mon enfance ;

« cela s'est dit sur le marché la semaine dernière... »

Précisons qu'en ce cas il ne s'agissait plus que d'informations purement locales alors qu'au XVIIIème siècle l'échange portait sur l'ensemble de l'information.

Pas tout à fait cependant, car il existait une source officielle, c'était de prône du curé, le dimanche à la messe. Il annonçait en chaire les nouvelles que l'Intendant avait fait parvenir à l'Archevêque.

Elles portaient sur la paix, la guerre, les victoires remportées par les armées de sa majesté, beaucoup plus rarement leurs défaites

Il était également question des naissances, des mariages et des deuils royaux et princiers. La santé du Roi était également un sujet de communication lorsqu'elle marquait quelques défaillances. C'est encore par ce canal que l'on annonçait chaque année, au mois de février quel serait le montant de la Taille Royale imposée au village.

En bref, vous le voyez, il s'agissait d'informations très officielles, j'oserai même dire aseptisées.

Tandis que les nouvelles qui s'échangeaient sur le marché l'étaient beaucoup moins.

Sous 48 heures les marchands ambulants pouvaient rapporter ce qu'ils avaient entendu dire dans les rues de Bordeaux ou, plus proches encore, les propos tenus par les marins de Garonne sur les ports de Podensac ou de Barsac.

Notre opinion publique se forme actuellement de façon très encadrée par des faits précis rapportés ou montrés par nos médias.

La leur se formait de façon beaucoup plus ouverte, plus fluctuante aussi, au grè des émotions ressenties ou des rumeurs incontrôlées.

Tout cela prenait forme sur les foires et les marchés, ce qui conférait au village où se déroulaient ces rencontres une sorte de prestige politique et social auquel ne pouvaient prétendre les villages environnants, fussent-ils dotés d'un poids démographique plus conséquent.

A l'époque, Budos était plus peuplé que Villandraut, mais c'est bien à Villandraut, sans contestation possible, que se formait l'opinion.

Et ce n'est pas autour de son château que s'est forgé l'identité patrimoniale de ce village, mais bien autour de son port, de son pont et de son marché.

Aussi important qu'il ait pu être au Moyen Age, ce château, aux XVIIème et XVIIIème siècles et même avant, était devenu une coquille vide.

Il y avait des châteaux moins importants à Budos et Landiras, mais leurs seigneurs les habitaient plus de la moitié de l'année et s'y manifestaient de façon présente. On les rencontrait dans la vie quotidienne sur les chemins du village, à la messe du dimanche. A défaut peut-être de savoir ce qu'ils pensaient du moins savait-t-on ce qu'ils disaient.

Rien de tel à Villandraut. Le seigneur vivait bien loin de là et n'y mettait jamais les pieds. Son château se bornait à accueillir les services administratifs de la seigneurie, le tribunal, la prison, les bureaux du Maître d'affaires gérant les propriétés locales.

Ce château ne présentait même pas un intérêt économique pour le village puisque le produit des fermes et autres redevances diverses perçues sur les moulins, les métairies et activités de toutes sortes prenaient le chemin de Paris pour y être dépensé sans aucune réinjection dans le commerce local.

Il en allait tout autrement là où les seigneurs vivaient et consommaient sur place, ne serait-ce qu'en fournissant du travail à une nombreuse domesticité de valets, palefreniers, chambrières, filles de cuisine, que sais-je encore?

Si l'on devait chercher un concours des privilégiés à l'économie locale de Villandraut, c'est du côté de l'Eglise qu'on le trouverait.

En effet, les 7 chanoines desservant la collégiale résidaient sur place et y dépensaient leurs revenus.

Au cours des 2 ou 3 derniers siècles de l'Ancien régime, et plus encore au cours du XIXème siècle, ce n'est donc pas dans son château que nous découvrirons les racines patrimoniales du village mais bien, comme nous l'avons vu, dans son port, son pont et son marché.

Le port a disparu, les ponts concurrents se sont multipliés, le marché subit les assauts de la grande distribution régionale.

Ne soyons pas pour autant trop pessimistes.

Tout au long de son histoire, Villandraut, comme tant d'autres localités, a connu bien des vicissitudes et a toujours su s'y adapter et les surmonter.

Le dynamisme de sa population y a toujours pourvu.

Ses racines sont anciennes et profondes, il appartient à l'avenir d'en tirer le meilleur parti.