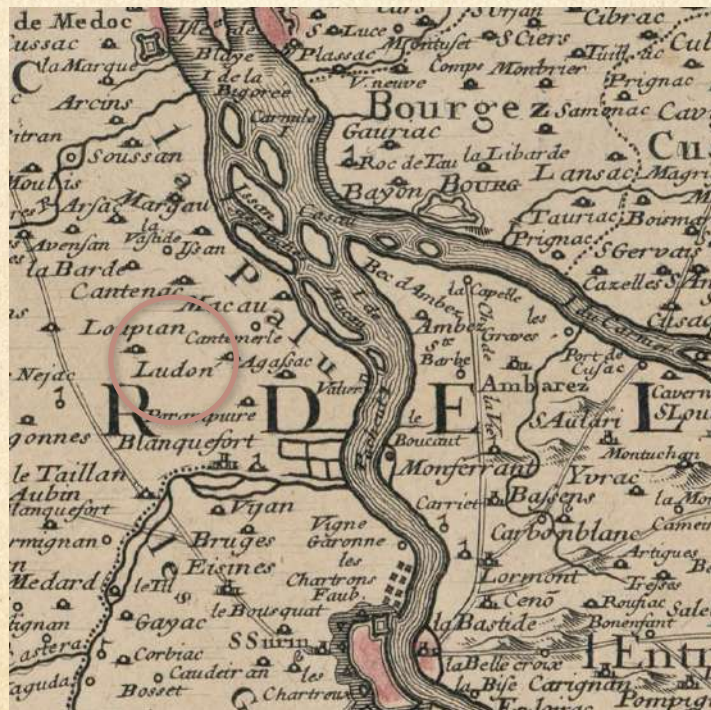


Les Nouvelles Chroniques Ludonnaises



Volet III

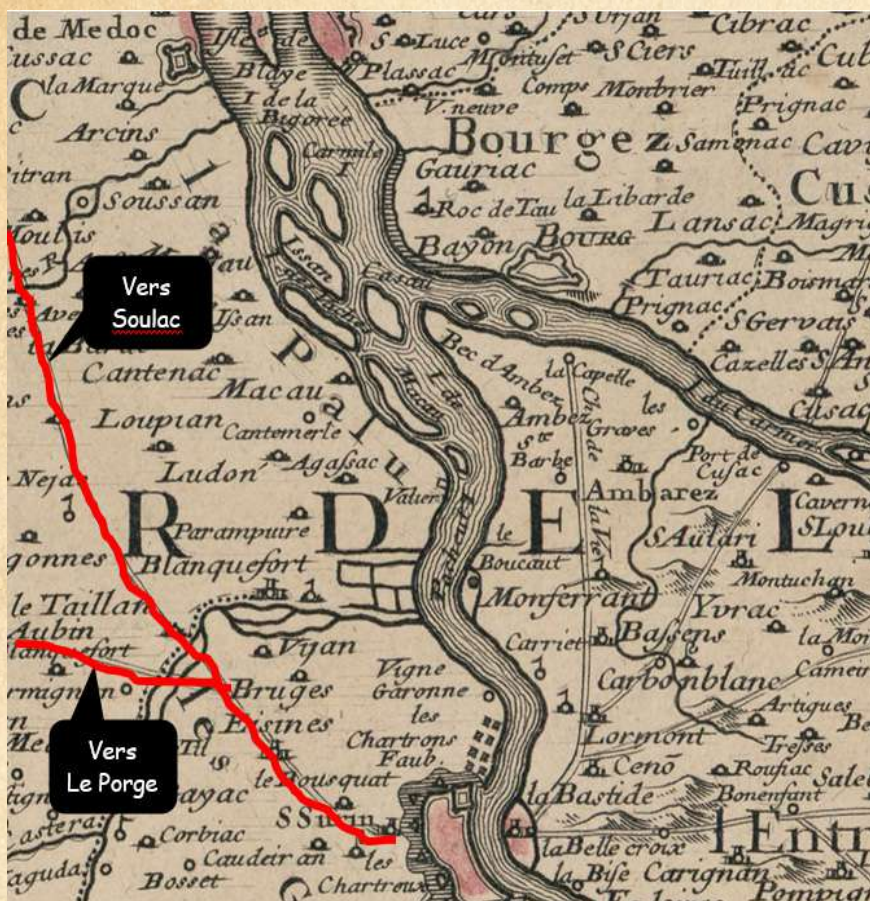
Histoire des voies, chemins et routes de Ludon - Médoc....et des environs

Ce troisième article des nouvelles chroniques ludonnaise traite des chemins et des routes qui au cours des siècles ont été construits pour faciliter le commerce et les déplacements des habitants. Dans notre commune voisine de la Garonne dont elle devait supportait, plus qu'aujourd'hui, les marées, la chose n'était pas aisée.

D'autant qu'en outre Ludon était située à l'écart des principales voies de communication. L'intérêt de cette étude est de nous restituer une partie de notre histoire, car, en effet, la construction des voies et chemins n'est jamais anodins. Ce magnifique travail a été, en grande partie, effectué par Patrice Geynes et vous en découvrirez la suite dans la feuille de vigne de l'année prochaine. En attendant bonne lecture.



PRÉAMBULE



Très peu de textes décrivent les voies de communications passant dans ou à proximité de notre commune avant les 18^{ème} et le 19^{ème} siècles.

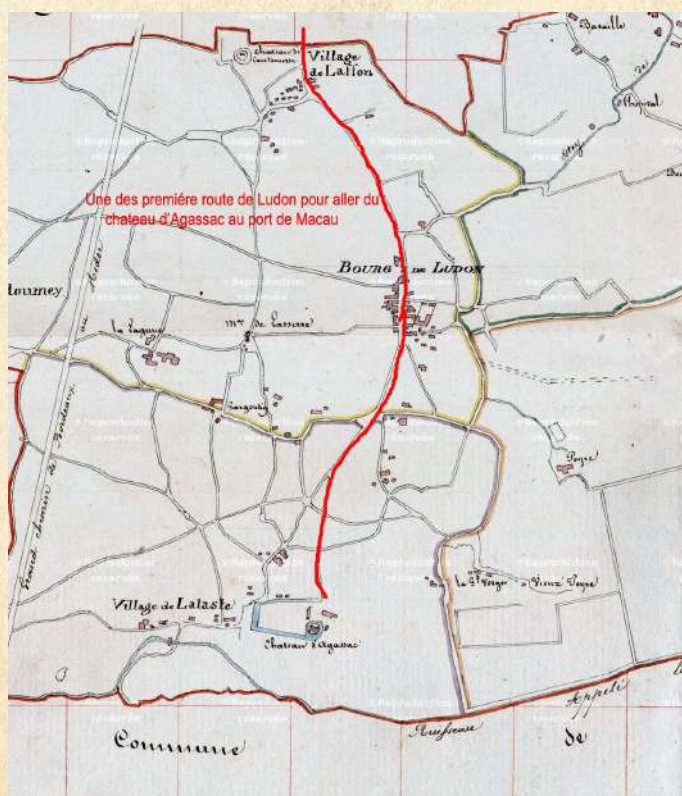
Le premier chemin reporté sur une carte établie par Guillaume Delisle, date de 1714. Il relie Bordeaux au nord de la péninsule et au Porge. Il est à noter que l'île de Macau est encore détachée de la presqu'île et que l'île de Pachan est représentée. Cette route sera ultérieurement appelée «Levade» ou «Lebade» (Le «v» se prononçant «b» en gascon).

Pour Ludon la voie la plus ancienne allait du château d'Agassac à Macau. Elle passait à travers les vi-

gnes, empruntait le tracé de la rue de l'acacia de Ricad, de l'avenue du 11 novembre, de la rue du général de Gaulle et de la rue du 8 mai 1945. Son cheminement sur notre commune permettait de desservir les trois principaux édifices de Ludon, le château d'Agassac, l'église et le château de Cantemerle le vieux qui était à l'époque sur notre commune.

C'est seulement à partir du milieu du 18^{ème} siècle avec la création de la route allant de Bordeaux à Pauillac et surtout au 19^{ème} siècle, concomitamment au développement du commerce du vin et à l'arrivée du chemin de fer, que notre commune a vu ses voies de communication se développer. Ce désenclavement tardif est dû à la situation géographique de Ludon. En effet notre commune est située sur les rives marécageuses de la Garonne dont les marées et les crues arrivaient, avant son endiguement, à proximité de l'église et du château d'Agassac.

Environ les deux tiers de la superficie de la commune étaient inondables. L'utilisation des chemins dans ces zones étaient dès lors très aléatoires.



ÉPOQUE ROMAINE

Les Romains ont construit un nombre très important de routes. Elles étaient utilisées pour commercer et pour pouvoir déplacer des troupes afin de faire face rapidement à toutes révoltes ou invasion.

Si aucune route n'est tracée dans le médoc, cela ne signifie pas qu'il n'y en avait pas car trois chemins certifiés au haut moyen âge laissent supposer que des routes antérieures ont certainement existé :

- La Levade de Blanquefort reliait, à proximité de Ludon, Parempuyre à Macau. Dans ces deux communes des « vestiges de voie romaine » ont été exhumés au XIXe siècle mais à Ludon aucune trace archéologique n'a été retrouvée. La « leবাদie de Blanquefort » reste bien visible, bien qu'abandonnée, entre la Tour de Gassies à Bruges et la forteresse de Blanquefort. Elle y sert de support à la limite entre les communes de Bruges et d'Eysines. Elle monte le coteau de Curégan par la rue de Guyenne pour se diriger vers l'église de Blanquefort, puis emprunte la rue Tastet-Girard.
- Une voie littorale dont aucune trace n'a été retrouvée. Elle devait relier Arès à Noviomagus cité disparue proche de Soulac, par Lacanau, Carcans, Hourtin et Grayan.
- Une voie centrale reliant Bordeaux à Soulac qui sera appelée plus tard «Levade» ou «Lebade»

La levade ou lebade

La principale voie de communication centrale reliait Bordeaux à Soulac. Elle a été certifiée en 1179 lors de la construction de la chapelle de Birac à Arsac et en 1356 en tant que chemin de la reine. Cette voie sera appelée plus tard «La lebade» (ou Levade). Son premier tracé aurait été ordonné par Galienne épouse du roi de Bordeaux qui ne pouvait pas vivre sans son fils qui s'était retiré sur ses terres du médoc. Il

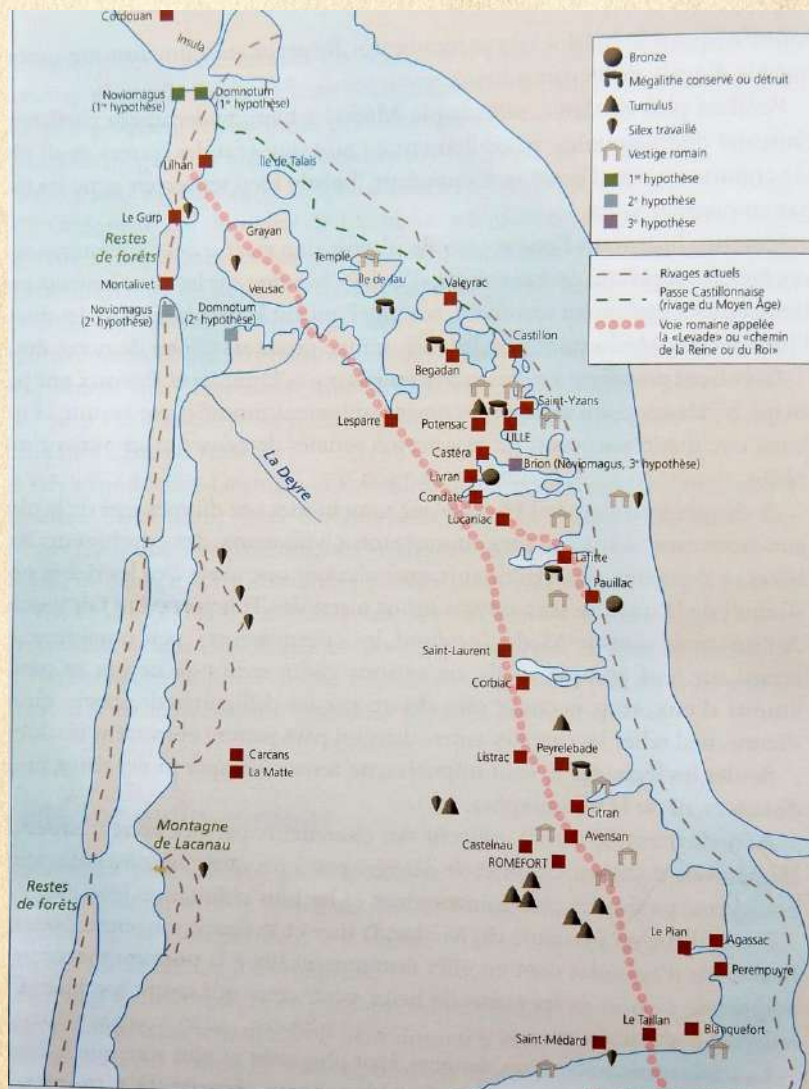
s'agissait d'un chemin allant de son palais jusqu'à la mer.

Si aucune découverte archéologique ne démontre l'origine romaine de cette voie elle est attestée avoir été restaurée en 1198 pour permettre à Aliénor d'Aquitaine de se rendre aux abords de Soulac afin d'embarquer pour l'Angleterre où elle allait épouser Henri de Plantagenet.

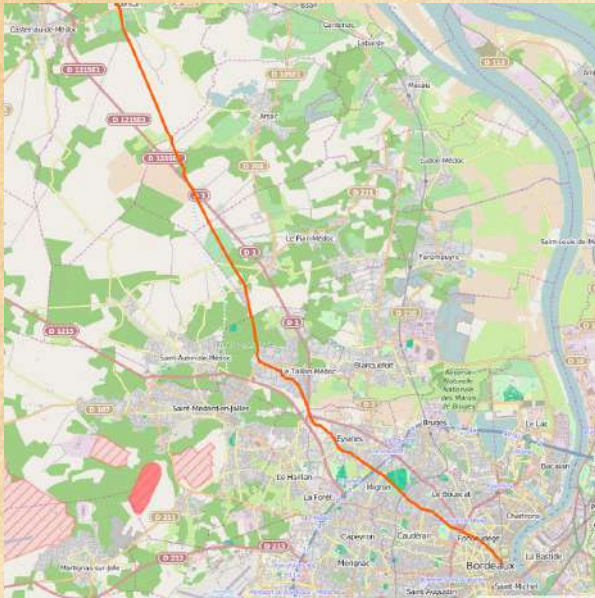
Son tracé rectiligne passait à l'ouest du lieu-dit «Louens» sur la commune du Pian.

Dans cette commune, la voie de desserte du lotissement de Luget, à partir de la D211 et la voie de desserte du complexe hôtelier du golf du Médoc à partir du chemin de Courmateau ont repris son tracé. Elle croisait ensuite la route de Soulac sur la commune d'Arsac au lieu-dit «Chapelle de Birac» entre la ZA de Chagneau et la Winery.

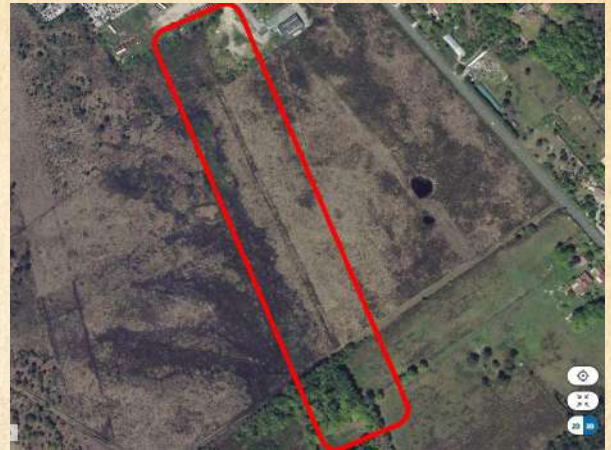
La route allant d'Eysines à Listrac (D1) réalisée sur ordre de Tourny en 1753 allait la rendre obsolète.



«Tracé supposé de la Lebade à l'époque romaine»



«Tracé encore visible de la Levade au sud de la ZA d'Arsac»



«Tracé encore visible de la Levade au sud de la ZA d'Arsac»

MOYEN ÂGE AU 17^{ÈME} SIÈCLE

Cette période est très peu fournie en archives. Les seuls relevés sont les différents tènements (Ensemble de propriétés contiguës) datant du 15^{ème} au 17^{ème} siècles.

L'ensemble ne couvre pas la totalité de la superficie de la commune

Le chemin principal était celui menant du château d'Agassac à Macau bourg. Le bourg de Ludon était alors relié aux principaux «villages» de la commune (Lafont, Gilet, Lataste et Paloumey).

La commune de Macau était desservie par le chemin allant d'Agassac au bourg de cette commune.

Celle du Pian, dont le bourg était alors situé à l'église de Malleret, par un chemin partant de la Loubeyre et reprenant en partie et en le poursuivant le chemin de Noël.

Pour se rendre à Parempuyre, quatre cheminements étaient possibles :

- Vers la fin du 17^{ème} siècle par une voie située au bord de l'eau correspondant au chemin de Labarde actuel. Au lieu-dit «Le port de Ludon», le chemin suivait la jalle de Ludon, vers l'est jusqu'au niveau de la maison de Despartins, A cet endroit un gué puis un «pont» sur l'écluse permettaient de traverser la jalle. Des relevés de terre sont encore visibles vers le lieu-dit «le clerc de Ségur» à Parempuyre. Le chemin repartait ensuite vers l'ouest longeant l'estey jusqu'à rejoindre l'actuel tracé du chemin Labarde.

- Par un chemin, très certainement exclusivement piétonnier, et qui a disparu, partant du Grand Vergey et se dirigeant vers le château Ségur. La traversée de la jalle se faisait certainement à gué, car les digues de la jalle n'existaient pas encore au moyen âge.

- Par le «chemin des ânes» (Nom conservé dans les 2 communes) se prolongeant par un gué et reliant le moulin à vent de Landegrand à Parempuyre au moulin à eau du Poulet à Ludon.

- Par un chemin de Procession, reliant Le Pougeau sur la commune du Pian à Lafont et correspondant à la limite actuelle des communes de Ludon et du Pian au niveau de l'Ayguelongue. Un gué puis un pont permettait de traverser la jalle, il n'en reste absolument rien aujourd'hui. Ce chemin sera abandonné après la construction de la route royale en 1753 mais la limite des communes restera.

Sur ce chemin deux croisements importants existaient dans notre commune :

- La croix du «cu de Gravey» à l'intersection actuelle du chemin du Camp et de la rue de Paloumey
- La croix de «Bernichaut» à proximité de l'intersection actuelle du chemin de Couannes et de l'impasse menant à la jardinerie

Tous ces chemins étaient quasiment impraticables lorsque les eaux envahissaient les terres lors des grandes marées ou en cas de fortes intempéries.



LE 18^{ÈME} SIÈCLE

C'est le siècle du grand bouleversement pour les voies de communication en Médoc. Le principal artisan de ces changements fut l'intendant Louis Urbain Aubert, Marquis de TOURNY (1695 - 1760).

Nommé à l'intendance de Guyenne à Bordeaux en 1743, il va embellir la ville de Bordeaux. Nous lui devons : les quais, le jardin public, les cours et les avenues. Il a aussi amélioré les voies de communications dans la généralité.

La généralité de Bordeaux comprenait six pays d'élection : Bordeaux, Périgueux, Sarlat, Agen, Condom et Dax et quatre pays d'état : Mont de Marsan, Tarbes, Mauléon et Bayonne. La différence entre les deux statuts étant la relative autonomie fiscale des pays d'état.

À son arrivée les routes et chemins sont dans un état de délabrement avancé, ils sont impraticables pendant la mauvaise saison. A tel point que les commerçants et négociants de la presqu'île privilégient les transports fluviaux ou maritimes.

Avec l'aide de Daniel Charles Trudaine (1703 - 1769), directeur de l'assemblée des inspecteurs généraux des ponts et chaussées, Tourny commence en 1744 les travaux pour l'amélioration des axes allant de Bordeaux à Paris par Blaye et St André de Cubzac, de Bordeaux à Bayonne, de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Limoges. En plus de ces grandes routes, il propose un plan complet de réfection et de création de routes autour de Bordeaux.

Dans notre secteur il planifie, sur des plans de Trudaine, les routes royales de Bordeaux à Listrac, elle sera poursuivie plus tard jusqu'à Lesparre par Le Taillan et Castenau, et la « grande chaussée de Blanquefort » qu'il compte poursuivre vers Margaux.

Pour Tourny les routes sont très précisément définies. Elles doivent être en « dos d'âne » avec un bombement au centre d'un pouce par pied (sous l'ancien régime 1 pouce = 27mm et 1 pied = 325mm) de largeur).

Pour les routes entre villes elles doivent être larges de 30 à 36 pieds. Les eaux devront s'écouler dans des fossés de chaque côté de la route. Le revêtement sera réalisé avec de la grave ou de la pierre de cailloutis (cailloux concassés).

Si la route est très fréquentée ou risque d'être

submergée des pavés de grés seront employés. Sur les abords des routes des arbres devront être plantés à 6 pieds du bord du fossé tous les 30 pieds. Une amende de 60 livres (81 euros actuels) sera infligée à qui détruira ou abimera les arbres. La récidive vaudra le « fouet » au délinquant !

Les ponts et poncets seront réalisés en dur avec le minimum d'arches possibles. Le tracé de la route devra être le plus rectiligne possible.

La « Grande chaussée de Blanquefort » - Route Eysines à Pauillac, actuelle D2

Tourny est sollicité par les armateurs et négociants de Bordeaux qui se plaignent des difficultés qu'ont leurs navires pour remonter la Gironde (risque d'échouages sur les bancs de sable et de vase). Pour y répondre il décide donc de faire réparer ou construire deux routes dans le médoc :

- Une nouvelle doublant la Levade de Bordeaux à Lesparre. Une autre de Bordeaux à Pauillac passant par les différents villages producteurs de vins renommés (Haut Médoc, Margaux, St Julien Pauillac/St Estéphe). Cette route existait déjà partiellement et dans un premier temps il répare les portions existantes. Cette voie sera dénommée « Route du bord de l'eau ». C'est l'actuelle « route des châteaux ».

La route allant de Bordeaux à Lesparre ne pose guère de problème. Avant la jalle d'Eysines la route reprend le tracé de la « la levade ». Après le pont du Taillan sa rectitude entre les diverses villes, Le Taillan, Castelnau, Listrac, St Laurent et Lesparre, correspond aux principes de Tourny car cette voie traverse des landes plus ou moins incultes ou des bois. Seule exception la portion de 5km entre Castelnau et Listrac qui traverse les vignobles de l'appellation Moulis/Listrac.

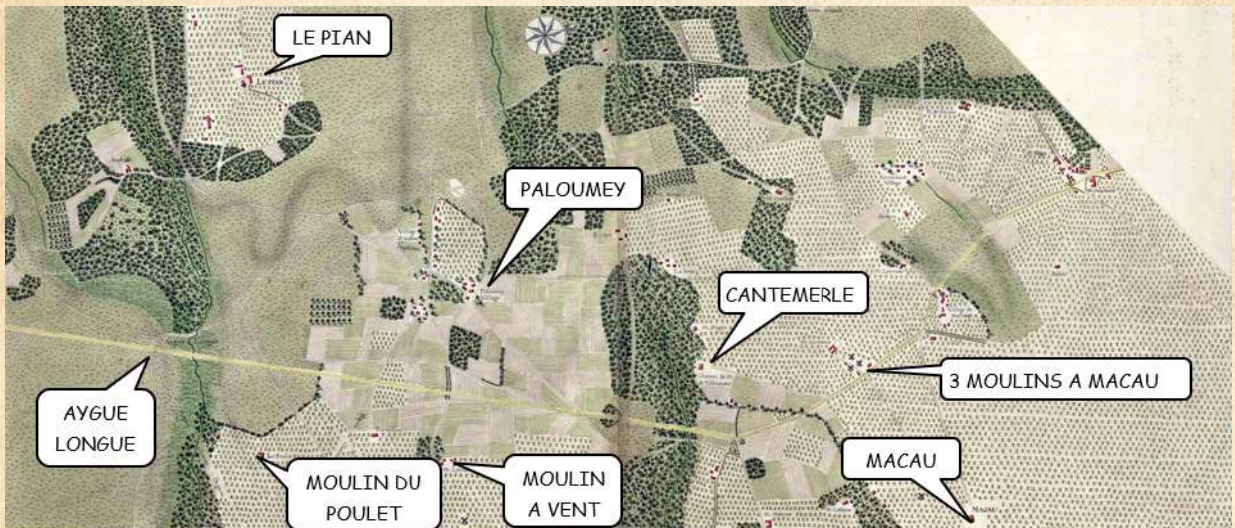
Pour la route du bord de l'eau Tourny dans un premier temps choisit de réparer certaines portions déjà existantes, mais devant le coût élevé, il opte pour une réfection totale (Arrêt du conseil d'Etat le 13 octobre 1750 pour réaliser la traversée de Blanquefort). Il reprend la route historique quittant « la levade » au Vigean pour se diriger vers Blanquefort. Le sol étant marécageux Tourny rencontre des difficultés pour traverser la jalle jusqu'à Majolan. Il opte pour le curage des jalles et la création de fossés afin de faciliter l'écoulement des eaux.

Cette solution ne reçoit pas l'accord des propriétaires de marais qui souhaitent l'assèchement de ceux-ci afin de rendre la terre cultivable. Tourny passe outre, les marais seront asséchés plus tard et la chaussée sera supportée par des pieux et la construction de 5 ponts.

Durant deux ans les travaux sont arrêtés à Blanquefort, consécutivement aux réclamations des viticulteurs. Tourny est autorisé par le garde des sceaux, le 30 juillet 1752, à continuer les travaux.

Les clauses de cet accord stipulent que la chaussée doit limiter au maximum son emprise sur les vignes et reprendre le plus possible les chemins existants. Dans le cas où cela ne serait pas possible les viticulteurs seront fortement dédommagés.

Cela explique la rectitude de la chaussée entre Blanquefort et Macau (emprise traversant des bois et des landes) puis son aspect tortueux lorsqu'elle traverse les appellations Haut Médoc et Margaux.



«1750 - Carte de Trudaine traçant le cheminement de la voie royale (en jaune) Bordeaux Pauillac (D2) dans nos alentours

Sur la commune de Ludon, Trudaine assure la traversée de la jalle de l'ayguelongue par un pont. Pour les autres ruisseaux, des pontets seront réalisés.

A Soussans l'Intendant demande aux propriétaires de se syndiquer pour assurer l'assèchement des marais afin d'en assumer le coût et d'en recevoir les recettes.

Les travaux effectués, la voie les traversera par une longue ligne droite entre Tayac et Arcins. Ensuite la chaussée reprend des anciennes voies existantes pour traverser les vignobles de St Julien et Pauillac. Cette route sera entièrement construite ou remise en état en 1754. Elle sera appelée ou classée successivement «chemin royal de Bordeaux à Pauillac» puis «Route départementale n°18» en 1818, puis «chemin de grande communication n°118» en 1876 et enfin «route départementale n°2» en 1938.

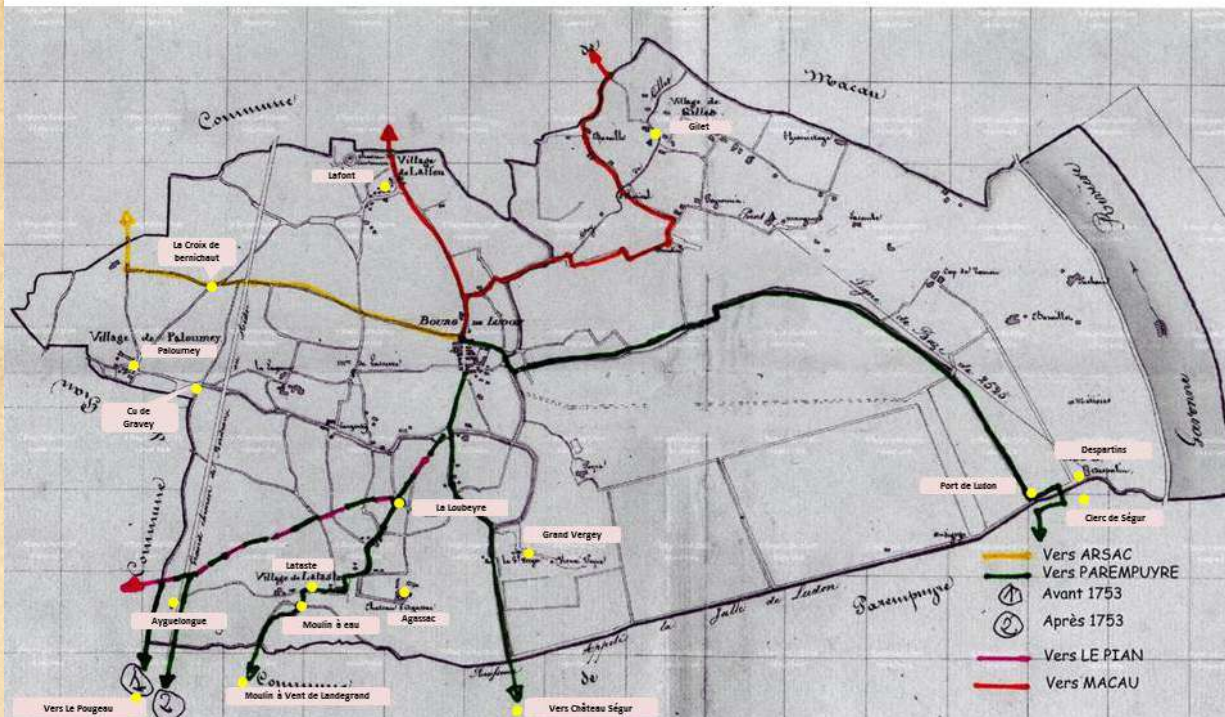
Depuis sa construction son cheminement n'a pas évolué dans notre commune. Sa largeur a été augmentée, elle est désormais goudronnée et les ouvrages d'art ont été rénovés ou reconstruits au 20^{ème} siècle.

Carte de 1844 page suivante



Ludon Médoc - Carte de 1844

Avec tracés des routes vers les communes voisines et les points cités dans l'article



Les Nouvelles Chroniques Ludonnaises

A suivre...