

Les Nouvelles Chroniques Ludonnaises

Volet V



Préambule

Cet article fait suite au volet III des Nouvelles Chroniques Ludonnaises, publiées en janvier 2023, dans lesquelles nous explorions l'évolution des voies, chemins et routes de Ludon-Médoc de l'époque romaine jusqu'au 18^e siècle. Nous reprenons aujourd'hui cette évocation à partir du 19^e siècle.

Durant ce siècle, l'arrivée du chemin de fer modifiera profondément le tracé des chemins dans la commune. Coupant le territoire de la commune dans son axe Nord-Sud, cette nouvelle infrastructure, infranchissable hors passages protégés, entraînera la disparition de bon nombre de voies de communication ancestrales.

L'assèchement définitif des marais permettra la création de deux axes majeurs pour notre commune :

- le chemin Labarde reliant Bordeaux à Labarde en bordure de Garonne ;
- la route entre Parempuyre et Ludon traversant le marais de Lauga.

Toutes ces voies favoriseront le désenclavement de la commune et son développement dans la seconde moitié du 20^e siècle.

19^e siècle

L'arrivée du chemin de fer

La construction de la voie ferrée, achevée en 1868, bouleverse les voies de communication dans l'ouest de la commune. Seuls les chemins passant par l'un des quatre passages à niveau ont été conservés (avenues de Canteloup et de l'Europe, rues André Hertig et Lafont).

Certains chemins ont été scindés, comme celui de Bouscarrut à Lafont (devenu rues du Moulin à vent et Gasteau) ou celui reliant Ludon au Pian-Médoc : la rue Nelson Mandela et une partie du chemin de Noël reprennent son tracé.

D'autres ont été abandonnés, tels que les chemins de Ludon au Moulin à vent ou de Lataste à Bouscarrut.

À noter que la localisation de la gare résulte d'un consensus entre les élus d'Arsac, du Pian et de Ludon, qui l'ont positionnée au barycentre des trois bourgs.



Réglementation sur la classification et l'entretien des différents chemins

Le 19^e siècle marque l'apparition des réglementations sur la classification et l'entretien des chemins de la commune :

1813 : Création des routes impériales (à la charge de l'État) et départementales (réparties en 3 classes, à la charge du département). Aucune ne traverse Ludon.

1836 : Création des voies vicinales, classées en deux catégories :

- Les *chemins ruraux* à la charge de la commune. Il en existe 13 sur notre commune.
- Les *chemins vicinaux classés* qui sont répartis en 3 catégories. Ils sont placés sous le contrôle du préfet par l'intermédiaire du corps des « agents voyers » et gérés grâce aux subventions du conseil général.

Cette dernière catégorie inclut :

- Les *chemins de grande communication* (CGC) : Route de Pauillac portant le n°118 et chemin Labarde n°68
- Les *chemins d'intérêt commun* (CIC) : Avenues du 11 novembre, du Général de Gaulle et du 8 mai n°29
- Les *chemins vicinaux ordinaires* (CVO). Il en existe 29 sur notre commune.

Les autres chemins sont déclarés « *non classés* » et sont à la charge des propriétaires riverains. Ce classement est très important pour les finances de la commune qui cherchera sans cesse à faire reclasser des chemins « *non classés* » en chemins vicinaux.

Au milieu du 19^e siècle, deux grandes voies de communication vont être ouvertes :

le chemin Labarde tel que nous le connaissons
et la route de Parempuyre à Ludon par Lataste.

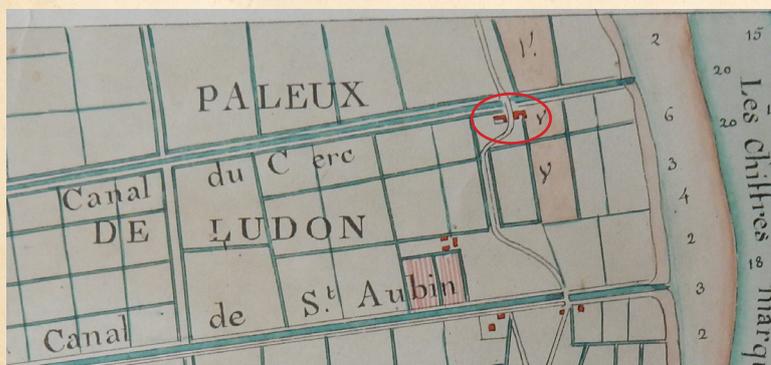
Le chemin Labarde

Depuis 1644, les marais de Bordeaux, Blanquefort et Parempuyre ont été asséchés, permettant la création d'un chemin « du bord de l'eau », reliant la jalle de Blanquefort au lieu-dit « Le Clerc de Ségur » à Parempuyre. Ce tracé est largement repris par le parcours actuel.

Sur la commune de Macau, le chemin ancien reliant l'église de Macau à Gilet (chemin de Gilette selon le cadastre de 1843) est en grande partie repris par le tracé actuel. Trois obstacles empêchaient sa continuité sur Ludon :

- La traversée routière de la jalle de Despartins ;
- Le mauvais entretien des marais de Ludon rendant la traversée incertaine ⁽¹⁾ ;
- Le manque d'infrastructures pour traverser la Mouline dans le village de Gilet ainsi qu'entre les lieux-dits Morange et Courrèges.

Lors des premiers travaux d'assèchement au milieu du 17^e siècle, une écluse avait été construite à la ferme du Despartins.



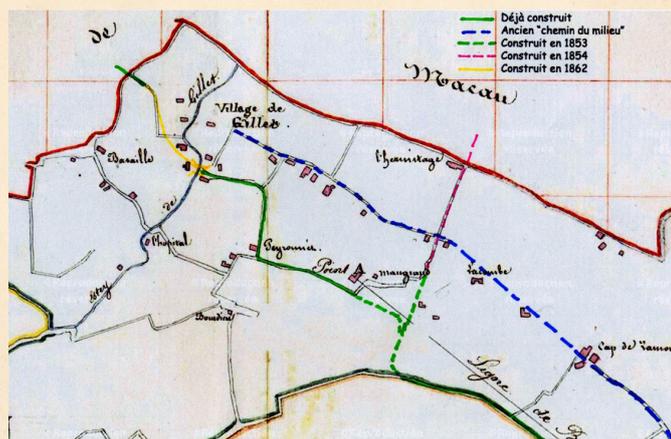
Carte de Masse en 1723, positionnant l'écluse de « Despartins » en face du « chemin du milieu »

Cette écluse permettait de traverser l'estey à pied et de rejoindre un mauvais chemin reliant les différentes propriétés situées dans les marais de Ludon (Despartins, Baraillon, Cap de Ramon, Lacombe, Cadiot et Gilet).

Ce « chemin du milieu » restera la seule traversée du marais jusqu'à la construction de la voie reliant « Courrèges » au « Despartins ». Bien que ce tracé semble dater du milieu du 18^e siècle, aucune archive n'a été retrouvée concernant sa genèse.

Un premier tracé du chemin Labarde a été établi en 1849, mais ce n'est qu'en 1876 qu'il fut terminé après plusieurs aménagements :

- La construction du pont sur la jalle de Despartins en 1866, avec adossement des nouvelles écluses en 1874 ;
- La reconstruction en dur du pont sur la jalle de Métivier en 1876 (avec des matériaux de l'ancienne écluse du Despartins) ;
- La construction de la route entre « Morange » et « Courrèges » en 1853, prolongée vers la Garonne en 1854 (route de la Garonne) ;
- La construction de la route entre la Chapelle de Gilet et la route de Macau en 1862, après la construction du pont sur la Mouline.



Carte de la genèse du Chemin de Labarde

(1) Un plan d'assèchement efficace a été étudié en 1850 par les ponts et chaussées, après acceptation par le syndicat des marais et la municipalité.

Un petit mot sur le "chemin du Roy"

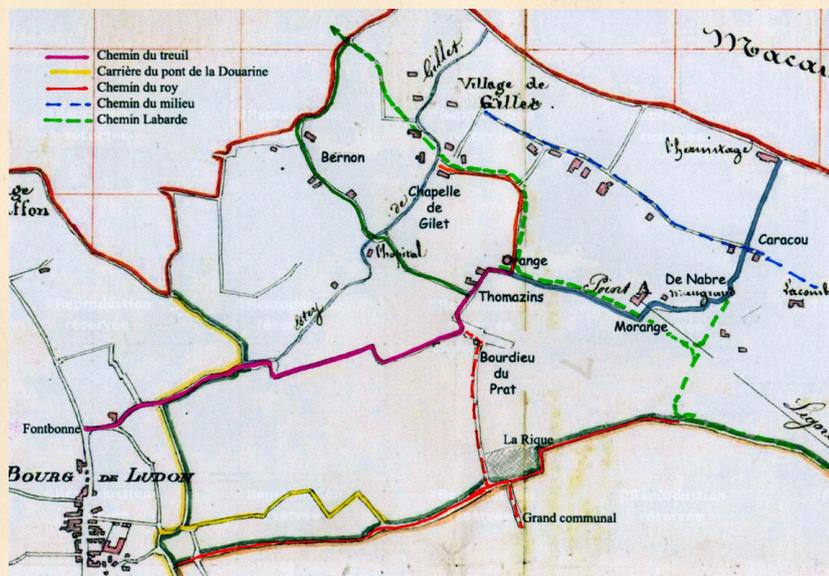
Démystifions d'abord la légende : bien que Louis XIV ait chassé dans les marais de Parempuyre le 26 août 1659, le « chemin du Roy » n'a jamais vu de roi.

Le terme « Roy » désigne simplement un chemin public, propriété du roi sous l'Ancien Régime.

Pour se rendre dans les palus ou au village de Gilet, deux itinéraires principaux existaient :

- Le chemin du « treuil » (actuelle route de la Providence), avec deux embranchements aux « Thomazins » : l'un vers Macau via l'Hôpital et Bernon, l'autre vers l'Hermitage via Morange de Nabre et Caracou, où il rejoignait le « chemin du milieu » vers Despartins.
- Deux chemins parallèles :
 - « La carrière du pont de la Daourine » (partie du chemin de randonnée des cigognes), en face de la rue de la Mairie,
 - Le chemin du Roy tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Les deux chemins se regroupaient un peu avant « La Rique ».



Carte de la genèse du Chemin du Roy

De ce tracé, une énigme demeure. Pourquoi nos anciens, si pragmatiques, ont-ils intégré deux virages à angles droits au milieu du Palus ?

Ultérieurement, le prolongement entre « La Rique » et « Courrèges » sera réalisé à une date inconnue.

La route Parempuyre-Ludon par « Lataste »

Dans le volet III des Nouvelles Chroniques Ludonaises (Feuille de Vigne 2023), nous avons abordé les chemins reliant Parempuyre et Ludon. Ces voies étaient soit éloignées du bourg (chemin Labarde, route de Pauillac), soit impraticables par mauvais temps (chemin des Ânes, chemin du Vieux Peyre). La création d'une route plus directe et praticable entre les deux communes s'imposait.

Après de nombreux atermoiements entre 1835 et 1862, les conseils municipaux de Parempuyre et Ludon ont acté la construction de :

- Une route prolongeant le chemin de Fontanieu à Lauga via le Bourdillot, traversant le marais de Lauga ;
- Un pont sur la jalle du Despartins ;
- Une route rejoignant ce pont à l'intersection des chemins de Canteloup et d'Agassac (la voie ferrée n'existait pas encore).

Ces ouvrages furent achevés en 1867. En 1989, les virages près du château d'Agassac furent rectifiés, et la route élargie.

À noter : En 1892, le chemin Labarde et la route Ludon-Parempuyre furent classés parmi les routes de Gironde aux coûts d'entretien au kilomètre les plus élevés.

Le 19^e siècle a donc structuré durablement le réseau routier de notre commune, rendant les communications avec les différentes communes voisines plus simples et plus rapides.

Ce siècle a également vu la construction de la ligne de chemin de fer Bordeaux-Le Verdon, coupant des chemins ancestraux et obligeant à repenser les voies de communication.

Dès la fin de ce siècle, les transports par voies terrestres (routes et chemin de fer) supplanteront le fluvial pour le transport de marchandises.

20^e et 21^e siècles

L'impact de la démographie sur le réseau routier

La croissance démographique de Ludon a rapidement imposé une adaptation du réseau routier pour répondre aux besoins de la commune.

Les premiers travaux d'aménagement des routes à Ludon remontent à 1879, avec l'installation de caniveaux et de trottoirs dans la grande rue du bourg (décision du conseil municipal du 22 juillet 1877).

Au début du 20^e siècle, aucune route n'était encore revêtue de goudron ou de bitume. Les voies étaient simplement recouvertes de cailloutis ou de mâchefer compactés.

Après la Seconde Guerre Mondiale, les chemins ont progressivement été goudronnés mais les trottoirs n'étaient pas encore de rigueur. C'est au cours du dernier quart du 20^e siècle que les routes et rues ont été bitumées, adoptant leur aspect actuel.



Évolution de la population de Ludon-Médoc

La population ludonnaise a triplé au cours des cinq dernières décennies. Elle est passée de 1 000 habitants au lendemain de la Révolution à 1 700 en 1968, pour atteindre 5 352 habitants en 2021 (source : INSEE).

La maison individuelle constitue le type de logement majoritaire à Ludon, représentant 91 % des habitations en 2018 (source : INSEE). Cette prédominance a engendré une forte densification du réseau routier dans les zones constructibles. Toutefois, seuls 10,7 km de voies ont été nouvellement tracés et construits sur un total de plus de 50 km. Il s'agit principalement de voies desservant les lotissements.

La gestion et l'entretien de ces voies sont assurés par diverses administrations ou particuliers.

Par le Département de la Gironde :

(subdivision de la direction des infrastructures de Castelnau Médoc)

Numéro	Nom communal
D 2	Route de Pauillac
D 209	Chemin de Labarde
D 209 E 1	Route de la Garonne
D 210	Rue du 8 mai, Rue du Général de Gaulle, Rue du 11 novembre
D 210 E 1	Rue de la Mairie, Rue du Grand Communal (partiel), Chemin du Roy
D 210 E 2	Avenue de l'Europe, Rue de Paloumey
D 211	Rue Pouge de Beau

Soit 17,4km

- Chemin du Camp
- Chemin de Coudannes
- Allée des Écureuils
- Chemin des Chambres Neuves
- Rue de l'Aygue Nègre
- Avenue André Hertig
- Chemin de Ladie
- Rue du Maréchal Leclerc (partie de)

Soit 6,8km

Par la commune (domaine public de la commune) :

Toutes les autres voies classées de la commune soit environ 50,4km.

Par la Communauté de Communes Médoc Estuaire :

Depuis 2002, la Communauté de Communes Médoc Estuaire a une compétence optionnelle sur les voies « déclarées » communautaires. Ces routes sont choisies pour leurs liaisons entre deux communes du territoire ou desservant des équipements communautaires (zones ou parcs industriels, structures multi-accueil, déchetteries, ...).

- Avenue de Canteloup
- Chemin du Petit Feydieu
- Rue des Résiniers
- Rue Lafont
- Chemin de Malleret ⁽¹⁾

Par les particuliers :

L'entretien de toutes les voies non classées, les chemins ruraux (domaine privé de la commune), les chemins d'exploitation, ... est à la charge des propriétaires riverains (commune, particuliers ou syndic).

(1) Nom donné par la commune du Pian-Médoc. Sur la commune, continuité du chemin de Noël après la D2 vers le domaine de Malleret.

La sécurité routière

Dès la fin du 20^e siècle, la sécurité routière est devenue une des préoccupations majeures de la commune.

À ce titre, la signalisation a été remaniée et grandement développée. Les limitations de vitesse ont été aménagées. Sont apparus des indicateurs automatiques de vitesse et des ralentisseurs (dos d'âne, coussins berlinois et chicanes).

À la fin du 20^e siècle et au 21^e siècle, certaines routes ont été redessinées et réaménagées pour améliorer la sécurité des usagers : avenue de Canteloup, avenue du 11 novembre, rue des Marais et rue du 8 mai 1945, rue Pouge de Beau, ...

Des contrôles ponctuels de vitesse sont effectués par la Gendarmerie. À ce jour, aucun radar fixe de contrôle de la vitesse n'est installé sur la commune.

En conclusion

Depuis le 19^e siècle, avec l'arrivée du chemin de fer et la création de deux axes Sud-Nord, notre commune a peu à peu dessiné le visage que nous lui connaissons aujourd'hui. L'accroissement exponentiel de la population à la fin du 20^e siècle a entraîné l'émergence de nombreux lotissements et des infrastructures inhérentes.

Il semble peu probable que de nouvelles voies de communication majeures soient créées dans les prochaines décennies. La priorité reste l'amélioration et la sécurisation du réseau existant, un objectif auquel la municipalité s'attelle activement.



À suivre...