

Les voies de communication en Pays Basque continental*

(Means of communication in the continental Basque Country)

Goyheneche, Eugène

[BIBLID \[1136-6834 \(1998\) 11:7-24\]](#)

Eugène Goyheneche passe en revue les routes du Pays Basque continental: voies romaines, voies du Moyen-Age à l'époque du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle, voies de l'époque moderne avec l'apparition du chemin de fer et le développement spectaculaire du réseau routier.

Eugène Goyhenechek Ipar Euskal Herriko komunikabide sarea begiztatzten du lan honetan: erromatar bideetatik eta Erdi Aroko Donejakuerako erromesaldien garaiko bideetatik, burdinbide modernoetaraino eta are errepide sareak izan duen garapen ikusgarri-raino.

Eugène Goyheneche hace repaso a las vías de comunicación del País Vasco continental: desde las vías romanas y los caminos medievales en la época de las peregrinaciones a Santiago de Compostela, hasta las modernas rutas férreas y el espectacular desarrollo de la red de carreteras.

* Archives Eugène Goyheneche. "Uhaldea", Ustaritz.

Plusieurs facteurs déterminent l'établissement d'un réseau de communication dans une région donnée, ainsi que les modifications de ce réseau au cours des âges: facteurs géographiques, facteurs démographiques, facteurs économiques et enfin facteurs historiques, ces derniers marquant plus nettement l'action de l'homme sur la nature.

En second lieu, si les voies de communication dépendent directement des besoins de la population, de sa densité ou de son activité, on peut dire qu'elles ont à leur tour une influence décisive sur la vie de la région qu'elles desservent.

Si l'on peut dire par exemple que la ville crée la route, il est aussi vrai de dire que la route crée la ville.

Nous essaierons de montrer comment ces lois élémentaires ont eu leur application en Pays Basque continental.

Le relief a ici une influence décisive: nous nous trouvons devant une chaîne de montagnes, une "sierra" constituant une barrière continue de la Méditerranée à la Galice.

Entre la Méditerranée et le golfe de Gascogne, cette chaîne sépare la Péninsule Ibérique du reste de l'Europe. Cette chaîne, il faut donc la franchir. Deux points de passage possibles: l'extrême Est, la Catalogne et l'Ouest, c'est-à-dire ce que les révolutionnaires de 1790 ont appelé les Basses-Pyrénées. Quelques chiffres suffiront à définir les conditions du franchissement des Pyrénées: à l'ouest du Pic d'Orhy (2.017 m.), aucun point n'atteint 2.000 m; les ports de Velate et d'Ibañeta atteignent respectivement 868 et 1.094 m. Au surplus, pas de pentes raides, un relief s'étagant progressivement des côtes du Bas-Adour aux montagnes médiocres des Pyrénées proprement dites.

Le réseau fluvial facilite le passage par les vallées qu'il trace du Sud au Nord; l'Adour est d'un franchissement facile et groupe le long de ses rives une population assez dense dont les villes constituent autant de points de passage; n'oublions pas que ces rivières du Bas-Adour sont navigables sur une grande partie de leur cours. Je traiterai d'ailleurs demain du réseau fluvial et nous aurons l'occasion d'en reparler.

La côte joue évidemment un rôle dans le réseau de voies de communication de notre pays. Rôle beaucoup plus important actuellement qu'autrefois. Les Romains et les pèlerins de Saint-Jacques l'ont généralement évité; ceci pour deux raisons principales: tout d'abord les Landes; nous savons par les récits des voyageurs que jusqu'au XIXe siècle, les Landes étaient considérées comme une contrée désertique et malsaine; marécages, sables mouvants, fièvres et ces énormes mouches dont parle Aimeric Picaud isolaient complètement le Labourd de la Gascogne. On peut dire que Brémontier et le chemin de fer ont été les colonisateurs d'un véritable désert. Au Sud de l'Adour, le chemin côtier n'était pas plus hospitalier: là, les Pyrénées longeaient la mer sans transition aucune et les fleuves côtiers à rias immenses envahies par la mer ou encombrées de sables constituaient autant de barrières; l'un d'eux, la Bidassoa est devenue frontière politique mais la Nivelle, l'Urumea, le Deva, la rivière de Guernica, le Nervion pour ne citer que ceux-là, ne valaient guère mieux. De plus, il nous faut l'avouer, la population basque du Labourd, du Guipuzcoa et de la Biscaye nous paraît en ces âges lointains singulièrement turbulente et peu hospitalière; ajoutons que le pays était pauvre et peu peuplé. Actuellement, la situation est différente: le progrès de la technique, les plantations landaises et le tourisme ont détourné vers la côte la plus grande partie du trafic. Le franchissement de la chaîne qui se faisait autrefois surtout en Basse-Navarre se fait maintenant en Guipuzcoa, après passage de la Bidassoa.

Bayonne, en prenant de l'importance comme port a peu à peu attiré vers elle le courant de voyageurs et de marchandises. Elle est actuellement de façon incontestable le centre de tout réseau de communication de notre pays.

Avant la prédominance des communications Bayonne - Saint-Sébastien, un courant domine, issu de la création et du développement de deux villes situées chacune au pied des Pyrénées: Bayonne et Pampelune. Bayonne sera longtemps le port de la Navarre et cela n'a pas manqué d'influer considérablement sur tout le réseau routier de la région comprise entre ces deux villes. La direction Bayonne - Pampelune sera l'axe de ce réseau que nous allons étudier à travers les âges.

1. LES VOIES ROMAINES

Les Voies Romaines ont eu une importance capitale sur le développement ultérieur de tout le réseau routier de l'Europe Occidentale. Il en est de même ici. Sans doute ces voies ont-elles succédé à des pistes dont les Romains ont utilisé le tracé. Nous savons qu'il en a été ainsi en général, mais pour notre pays, il nous est impossible de l'affirmer.

Le document essentiel est évidemment ici l'itinéraire d'Antonin, sorte d'indicateur administratif des relais des voies de l'Empire. Je sais ce que ce document a d'incertain, de schématique, combien les noms de lieux ainsi que les mesures en milles qu'il nous donne ont provoqué de discussions. Les fouilles systématiques qui ont commencé en France, région par région, sur le tracé des voies romaines n'ont pas encore été effectuées dans notre pays. Cependant, en gros, l'interprétation traditionnelle est celle d'avoir été un noeud de communications, en tout cas pas un noeud de voies importantes. Système sommaire, région peu peuplée, peu ou mal colonisée, routes uniquement stratégiques.

2. LES VOIES DU MOYEN-AGE

L'abondance des documents contraste avec la pauvreté de l'époque romaine. Le facteur spirituel et militaire est prépondérant: reconquête de l'Espagne et surtout le pèlerinage de Saint-Jacques.

Relations diplomatiques France ou Angleterre et Castille

Royaume de Navarre: a) s'étendant sur les deux versants

b) lieux en Normandie

Importance de Bayonne

Nous pouvons ainsi établir de façon précise le réseau des voies de communication à cette époque.

Les routes des pèlerinages nous sont abondamment décrites par les récits des pèlerins.

Je citerai ici seulement: Aimeric Picaud au XIIe siècle, Arnold Von Hurff vers 1498 et les innombrables chansons des pèlerins qui sont de véritables itinéraires rythmés et dont certaines ont été éditées par Daranatz dans le Tome II des "Curiosités du Pays Basque".

Monuments

Grandes églises de pèlerinages: Hôpital Saint-Blaise, Sainte-Engrâce et Huesca etc... Hôpitaux, commanderies, chapelles.

Quatre grandes routes:

a) Saint-Gilles du Gard, Montpellier, Toulouse, Le Somport; suit la voie romaine déjà indiquée.

b) Notre-Dame du Puy, Sainte Foy de Conques, Saint-Pierre de Moissac, Lectoure, Eauze, Navarrenx, Undurein, Oyhercq, Uhart Mixe, Ostabat.

c) Périgueux, La Réole, Bazas, Mont-de-Marsan, Orthez, Sauveterre, Saint-Palais, Ostabat.

d) Bordeaux, Belin, Labouheyre, Dax, Sordes, Ordios, Garris, Beyrie, Ostabat.

Depuis Ostabat, une seule route: Ostabat, Cibits, Galcetaburu, Lacarre, Immus Pyrenaeus (Saint-Jean-Le-Vieux), Urculu, Château Pignon, Leizar, Atheka, Astobiscar, Ibañeta.

D'Immus Pyrenaeus à Ibañeta, une déviation suivait la Nive d'Arnéguy.

Roncevaux, Burguete, Larrasoaña, Pampelune.

A Puente-La-Reina en Navarre, les quatre voies se rejoignent et vont vers Saint-Jacques par Estella, Logroño et Santo Domingo de la Calzada.

Voies secondaires

e) Soulac, Mimizan, Ondres, Saint-Esprit, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Suberñoa, Irun, Maya, Elizondo, Velate, Puente la Reina avec un raccord Suberñoa, Fontarrabie, San Adrian, Vitoria, Miranda de Ebro, Haro, Santo Domingo de la Calzada.

f) Bayonne, Saint-Pierre d'Irube, Urcuray, Mendionde, Hélette, Irissarry, Ispoure, Saint-Jean-Pied-de-Port.

Très nombreuses voies de raccord, semées d'hôpitaux, de commanderies et de chapelles.

Courrier du roi de Navarre en 1361: archives de Pampelune; publié par Brutails. Pampelune, Larrasoaña, Roncevaux, Saint-Jean-Pied-de-Port, Ostabat, Sordes, Dax, Laharie, Barp, Bordeaux.

3. LE XVIII^e SIECLE: CARTE DE CASSINI

Le système routier ne s'est pas modifié du Moyen-Age au XVIII^e siècle; la carte de Cassini fait ressortir le départ des routes carrossables.

Nous avons en tout et pour tout, en 1771, trois routes carrossables

– à l'est, la route Mauléon, Navarrenx, Sauveterre-de-Béarn, Salies-de-Béarn

– à l'ouest, Forges de la vallée de Baigorry, Cambo. 1771: pas de voitures entre Baigorry et Ossés

– Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Irun date de 1740 mais également très difficile.

Vers la fin du siècle, des routes nouvelles apparaissent: les anciens chemins de pèlerinage sont en partie rendus carrossables.

Bayonne – Hendaye

Bayonne – Arcangues – St-Pée sur Nivelle – Amotz – Ainhoa – Urdax

Bayonne - Ustaritz - Souraïde – Ainhoa

Bayonne – Urcuray – Mendionde – Irissarry – Ispoure – Saint-Jean-Pied-de-Port – Roncevaux

Bayonne – Port de Lanne – Peyrehorade – Puyoo – Orthez

Saint-Palais – Arraute

Saint-Palais – Sauveterre

Saint-Palais – Domezain

Saint-Palais – Ostabat

Bayonne – Saint-Vincent-de-Tyrosse – Dax

Bayonne – Saint-Vincent-de-Tyrosse – Bordeaux

Came – Sauveterre – Navarrenx – Oloron

Mauléon – Navarrenx

Mauléon – Tardets – Licq

Tardets – Aramits – Feas – Oloron

1. Il est juste d'ajouter que ce réseau routier est complété par un réseau fluvial navigable, beaucoup plus utilisé qu'aujourd'hui. Un exemple: la route Baigorry – Cambo, par où passent les produits des forges, atteint la Nive à l'extrémité de la partie navigable de son cours. Ainsi, les routes, rares, ne font pas double emploi avec le réseau fluvial. Route de la vallée de la Nive par Cambo très tardive.

2. On a cependant un véritable réseau routier et non plus des tronçons épars.

Influence de l'administration des intendants

3. Les centres urbains ou commerciaux rayonnent:

Bayonne: 7 routes

Saint-Palais: 4 routes

Mauléon: 2 routes

4. Utilisation constante de la voie romaine et des chemins de pèlerinage.

5. Le roulage apparaît d'Espagne en France

Deux grands relais: Ainhoa et Urugne.

4. L'EPOQUE MODERNE

Apparition du chemin de fer

1855: Bayonne – Hendaye – (Paris – Madrid)

On y ajoute: Bayonne – Pau

Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port – Saint-Etienne-de-Baigorry (1899)

Puyoo – Autevielle – Mauléon

Autevielle – Saint-Palais

Le réseau routier se développe considérablement

RN 10 = chemin de fer

RN 117 Bayonne – Peyrehorade – Puyoo – Orthez

RN 132 Bayonne – Ustaritz – Saint-Jean-Pied-de-Port – Ouverture de la vallée de la Nive

RN 133 Orthez – Salies – Sauveterre – Saint-Palais – Ostabat – Saint-Jean-Le-Vieux – Saint-Jean-Pied-de-Port – Arnéguy

RN 618 Saint-Jean-de-Luz – Espelette – Cambo

Plusieurs routes départementales (D) et d'intérêt commun

D 20 Larressore – Dancharia

D 22 Bayonne – Urcuray – Hasparren – Saint-Jean-Pied-de-Port

D 3 Bayonne – Briscous – Bidache – Escos

D 21 Briscous – Hasparren – Sauveterre

D 14 Hasparren – Saint-Palais

D 11 Bidache – Saint-Palais – Mauléon

D 2 Cibits – Mauléon – Navarrenx

D 8 Mauléon – Tardets – Lanne – Oloron

Centres: Bayonne – Hasparren – Bidache – Saint-Palais –
Saint-Jean-Pied- de-Port – Mauléon

Résurrection de la route

Trafic routier

Trafic ferré

5. L'AVENIR

Insuffisance du réseau ferré

Puyoo – Saint-Palais ⇔ Saint-Jean-Pied-de-Port

Puyoo – Mauléon ⇔ Tardets

Hasparren: pas de voie ferrée. Transbordement à Cambo

Voie unique sauf Bayonne – Hendaye et Bayonne – Puyoo
depuis 1923

Projet de liaison: Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port –
Pampelune

ou Bayonne – Baigorry – Pampelune