



GOYHENETCHE, Manex: "Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 143-145.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique

Manex Goyhenetche

Le lecteur pourra aisément constater que le présent travail ne fait qu'effleurer le sujet que m'avait proposé de traiter la rédaction d'*Itsas Memoria*. La raison est que d'une part la surcharge de mes tâches professionnelles ne m'a pas permis d'entreprendre en profondeur le traitement de la question, d'autre part la fermeture actuelle –pour un temps indéterminé– des Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne prive le chercheur d'un fonds de documentation indispensable pour mener à bien l'étude des routes et des transports en Pays Basque Nord, en ce qui concerne les XVIIIe-XIXe-XXe siècles.

Aussi, comme en une sorte d'introduction à un futur travail que d'autres mèneront un jour, espérons-le, ma contribution a consisté à faire le point sur une approche bibliographique de la question.

Il faut reconnaître que le sujet a peu attiré, pour l'instant, les chercheurs. Mais plusieurs auteurs ont déjà signalé l'importance de cette question dans l'histoire économique et commerciale du Pays.

Ainsi, Théodore Lefebvre, dans sa magistrale thèse sur *Les modes de vie dans les Pyrénées atlantiques orientales*¹, a une phrase clé sur «le modelé côtier», «qui intervient dans le développement de la pêche, agit plus encore sur celui du commerce maritime en fixant les conditions d'entrée dans les ports» (p. 268). Mais il n'approfondit pas la question, se contentant de mentionner «les ports délaissés», «condamnés à une mort lente par envasement» comme Hendaye et Biarritz (p. 371). Cette simple remarque peut ouvrir toute une recherche sur l'action réciproque des hommes et des éléments de la nature, car s'il y a eu un port qui était destiné à mourir par envasement, c'est celui de Rotterdam.

Une décennie plus tard, Maxime Degros, dans son étude sur *La grande pêche basque des origines à la fin du XVIIIe siècle*² consacrait un petit chapitre à l'environnement géomorphologique des ports labourdins, notamment les divagations de l'Adour et l'ensablement des ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, et la politique suivie par les assemblées locales pour l'aménagement des estuaires. Même si l'étude n'est guère exhaustive, Maxime Degros montrait l'orientation que devait prendre la recherche dans ce domaine: l'exploitation des Archives nationales (notamment celles de la marine) et des Archives communales.

La question des infrastructures fut reprise par Laurier Turgeon³ qui montra comment l'histoire de la pêche des Basques fut aussi tributaire de l'état de l'entrée des ports (envasements, vents et courants imprévisibles), et donc de leur aménagement. La remarque vaut pour le commerce.

Mais, pour l'instant, il n'y a pas eu d'étude spécifique approfondie de grande ampleur consacrée aux routes et transports commerciaux. Il suffit de consulter la thèse de Pierre Laborde⁴, remarquable par son ampleur. L'abondante bibliographie, consacrée, dans le temps, aux XIXe et XXe siècles, offre très peu d'indication bibliographique sur les infrastructures commerciales en Pays Basque Nord, à part l'étude du réseau commercial du chemin de fer dans la seconde moitié du XIXe siècle et le renforcement de l'équipement commercial du port industriel de Bayonne.

La plupart des études entreprises ont porté essentiellement sur le port de Bayonne et l'estuaire de l'Adour.

On connaît la première grande oeuvre dans ce domaine, celle d'Eugène Goyeneche⁵. Mais, en ce qui concerne l'infrastructure, il s'attache à étudier les conditions extérieures du commerce (magasinage, cour-

1. Armand Colin, Paris, 1933.

2. *B.S.S.L.A.B.*, n° 43-49, années 1943-1944.

3. Laurier TURGEON: *Pêches Basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècles). Etude d'économie maritime*, Université de Bordeaux III, Bordeaux, 1982.

4. Pierre LABORDE: *Pays Basques et Pays landais de l'extrême Sud-Ouest. Etude d'organisation d'un espace géographique*, Bordeaux III, 1973.

5. Eugène GOYENECHÉ: *Bayonne et la région bayonnaise du XIIIe au XVIe siècle*, U.P.V., Leioa, 1990.

tiers et changeurs, notaires et contrats). Car l'histoire médiévale n'offre guère de source documentaire permettant un éclairage suffisant sur les routes et les transports.

Pour les Temps modernes, dans le même sillage, on trouvera quelques développements sur la question des communications et de l'accès au port de Bayonne dans le chapitre 7 de *Histoire de Bayonne*⁶. L'auteur, Madame Josette Pontet, y étudie la politique menée par les autorités concernées. Après l'abandon du réseau routier à l'époque révolutionnaire, il faut attendre la seconde moitié du XIXe siècle pour voir un développement des infrastructures commerciales avec les espoirs qui sont placés dans le chemin de fer.

La célébration du IVe centenaire du détournement de l'Adour⁷ a servi de cadre à l'approfondissement de la question des infrastructures autour du port de Bayonne. On trouvera dans la communication de René Faille un exposé de synthèse sur les sources documentaires et iconographiques («Les projets pour les digues de l'Adour conservés à l'inspection du Génie à Paris (XVIIIe siècle)»). L'article de Jean-Claude Paul-Déjean («Travaux portuaires et trafic maritime à Bayonne de 1878 à 1939») offre un tableau général de la politique menée par les autorités pour faciliter la navigation et les échanges commerciaux, en améliorant les conditions d'accès, l'aménagement du chenal et l'installation de l'outillage. Dans la même optique, la période antérieure est étudiée par Pierre Hourmat («Le problème de la Barre à l'embouchure de l'Adour dans la première moitié du XIXe siècle»). Il montre comment les projets de la période révolutionnaire n'eurent guère de suite avant d'être repris par Napoléon à partir de 1800.

Bayonne étant située au carrefour des voies commerciales entre l'Europe du Nord et du Sud, la question des voies et des transports en direction des pays ibériques a intéressé de bonne heure les historiens. Déjà, en 1948, E. Lambert faisait une première tentative d'approche du sujet en abordant *Les relations entre la France et l'Espagne par les routes des Pyrénées occidentales*⁸. Trois années plus tard, il poursuivait la réflexion, à travers un survol historique de l'infrastructure routière dans la région⁹. Béatrice Leroy s'est intéressée, elle, à l'identité et au profil social des marchands dans le commerce international avec la Navarre¹⁰.

L'histoire des relations commerciales entre Bayonne et la Péninsule ibérique a été reprise par F. Jaupart, notamment en ce qui concerne les voies terrestres¹¹. Dans le domaine des voies fluviales, la navigation sur la Nive jusqu'à Saint-Jean-Pied-de-Port a fait l'objet d'une étude de la part de Madame Josette Pontet, à partir des archives municipales de Bayonne¹². Les autorités bayonnaises, soucieuses de l'aménagement de la Nive étaient conscientes que le développement économique passait aussi par le développement de l'infrastructure fluviale.

Les relations commerciales de Bayonne avec les pays du Nord de l'Europe ou les régions du Sud-Ouest ou Midi de la France¹³ ont aussi fait l'objet d'articles variés. Sans doute les études portent-elles essentiellement sur le contenu même du commerce ou sur le rôle des institutions pour favoriser les échanges internationaux. Mais elles sont en même temps une indication sur le champ d'investigation possible en direction de l'infrastructure commerciale: le réseau fluvial (notamment l'axe de l'Adour), les voies terrestres (vers les Landes, la Chalosse, la Navarre, par les vallées de la Nive et du Bastan).

Enfin, dans le cadre du colloque de Foix (Ariège) de 1993, Mme Anne Zink a fait une remarquable communication qui est passée inaperçue par suite, peut-être, de son titre¹⁴; mais elle y aborde, de manière

6. *Histoire de Bayonne*, Privat, 1991.

7. *Ive Centenaire du détournement de l'Adour, 1578-1978*, Actes du Congrès de Bayonne, 28-29 octobre 1978. *B.S.S.L.A.B.*, n° 134, 1978, pp. 275-293.

8. E. LAMBERT: *Mélanges Géographiques*, D. Faucher, 1948, pp. 319-328.

9. E. LAMBERT: «Les routes des Pyrénées atlantiques et leur emploi au cours des âges», *Pirineos*, 1951, pp. 335-382.

10. Béatrice LEROY: «Un seigneur navarrais à la fin du XIVe siècle, Pes de Laxague», *Revue de Pau et du Béarn*, 1985, n° 12, pp. 111-130; «Commerce navarrais, marchands béarnais et bayonnais au XIVe siècle», *Congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest*, Pau, 1987, pp. 99-109.

11. F. JAUPART: «L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle», *B.S.S.L.A.B.*, 1966-1968; «Les relations de Bayonne, Pampelune et la Navarre au XVIIIe siècle. Un projet de route entre Pampelune et Bayonne en 1780», *B.S.S.L.A.B.*, n° 125, 1971, pp. 155-169. Pour le XIXe siècle, voir l'article de Maité LAFOURCADE: «Les relations commerciales entre le port de Bayonne et la province du Guipuscoa au XIXe siècle», *B.S.S.L.A.B.*, pp. 185-199.

12. Josette PONTET: «La navigation sur la Nive: projets et réalités du XVIIIe siècle», dans *Bayonne et sa région*, F.H.S.O., 1983, pp. 205-218.

13. René TOUJAS: «Les relations commerciales de Montauban avec Bayonne au XVIIe siècle», F.H.S.O., 1956; Francis BRUMONT: «La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600)», *Annales du Midi*, 1994, pp. 25-41; «Bayonne et le commerce des vins de Chalosse et Tursan aux XVIe et XVIIe siècles», *Bulletin de la Société Borda*, 1997, n° 444, pp. 25-5; Régis ROHMER: «Notes sur le commerce de Bayonne et les privilèges que lui accordèrent les rois d'Angleterre pendant la guerre de Cent Ans (1331-1450)», *B.S.S.L.A.B.*, 2e trimestre, 1913, pp. 65-86; René CUZACQ: *Les relations commerciales du port de Bayonne et de la Suède*, Marrimpouey, 1972; Madeline LESPINASSE: «Pour une histoire des relations entre Bayonne et le Danemark (XVIIIe et XIXe siècle)», *B.S.S.L.A.B.*, n° 131, 1975, pp. 217-241; Michel MORINEAU: «Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, relais du commerce néerlandais vers l'Espagne au début du XVIIe siècle», *94e Congrès des Sociétés Savantes*, Pau, 1969, Section Histoire Moderne et Contemporaine, T. II, pp. 309-331.

14. Anne ZINK: «Le complexe d'Astérix», *Pays Pyrénéens et pouvoirs centraux. XVIe-XIXe siècle*, Actes du colloque de Foix, 1993, T. 2, pp. 25-44.



re renouvelée, la question de l'administration des voies publiques. Progressivement, à partir de 1669, les ordonnances de Colbert ont mis en place l'administration des Ponts et Chaussées chargée de l'entretien des «grands chemins». Aussi, c'est dans le cadre des relations entre l'administration, les intendances et les assemblées locales (Biltzar, Etats de Navarre, Etats de Soule) que l'on peut étudier l'histoire de l'infrastructure routière, d'autant plus que, le Pays Basque étant situé sur l'axe Paris-Madrid, l'administration royale gardait un oeil sur notre région. Dans cette perspective, entre les fonds des archives communales, ceux du Biltzar de Labourd, des Etats de Navarre et des Etats de Soule, conservés au moins en partie dans la série C des Archives départementales¹⁵, il y a encore un matériau documentaire à exploiter.

15. Pour les Etats de Soule, une partie est conservée aux archives de la Commission syndicale du Pays de Soule, à Mauléon. Pour le Biltzar de Labourd, consulter aussi le fonds Bernadou à la bibliothèque municipale de Bayonne.