

AQVITANIA

TOME 17

2000

Revue interrégionale d'archéologie

Aquitaine

Limousin

Midi-Pyrénées

Poitou-Charentes

*Revue publiée par la Fédération Aquitania avec le concours financier
du Ministère de la Culture, Direction du Patrimoine, Sous-Direction de l'Archéologie,
du Centre National de la Recherche Scientifique,
de l'Université Michel de Montaigne - Bordeaux III*

SOMMAIRE

J.-P. BAIGL, Barbezieux, Les Petits Clairons (Charente), un atelier de potier du deuxième âge du Fer.....	7
ANNEXE	
J. GOMEZ DE SOTO, Commentaire sur le mobilier céramique et interprétation de la fosse 3038 du site laténien des Petits Clairons à Barbezieux.....	55
M. SCHÖNFELDER, Le mobilier métallique de la tombe à char tardo-celtique de Boé (Lot-et-Garonne)	59
T. MARTIN ET J.-L. TOBIE, Les débuts de la romanisation du site de Saint-Jean-le-Vieux (<i>Imus Pyrenaeus</i>), à travers l'étude des céramiques sigillées italiques et sud-gauloises	83
E. ROSSO, Présence de la <i>domus</i> impériale julio-claudienne à Saintes : statuaire et épigraphie	121
DOSSIER "L'AGGLOMÉRATION ANTIQUE DE BRION À SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL (GIRONDE - FRANCE)"	
151	
P. GARMY, Introduction, présentation générale des recherches récentes, historiographie	153
M. FINCKER, Le théâtre : analyse préliminaire des structures	167

DOSSIER “ROUTES D’AQUITAINE”	181
J.-P. BOST,	
Introduction	
 I - LA DIAGONALE D’AQUITAINE	
B. BARRIÈRE ET J.-M. DESBORDES,	
Un itinéraire de solitude : la “Diagonale d’Aquitaine” entre Saint-Pardoux et La Tour-Blanche (Dordogne)	185
 II - LA ROUTE ANTIQUE DU LITTORAL ATLANTIQUE	
B. MAURIN, B. DUBOS ET R. LALANNE,	
Historique des recherches	207
B. MAURIN, B. DUBOS ET R. LALANNE,	
Les longs-ponts de <i>Losa</i>	211
F. THIERRY,	
La station routière de <i>Segosa</i>	217
S. BARRAU ET J. BOURDEN,	
La voie romaine de Saint-Julien à Castets	225

III - LA VOIE AIRE-LESCAR

F. DIDIERJEAN,	
Le chemin de sainte Quitterie	233

NOTES

F. MARCO-SIMÓN ET I. VELÁZQUEZ,	
Una nueva <i>defixio</i> aparecida en Dax (Landes)	261

J. SANTROT,	
Quatre autels votifs gallo-romains de la vallée de Luchon au musée Dobrée - Nantes (Loire-Atlantique)	275

W. MIGEON,	
Un fragment du rempart romain de Bordeaux	285

ANNEXE 1

A. ZIEGLÉ,	
Le bloc sculpté 5009 découvert place Pey-Berland.....	293

ANNEXE 2

L. MAURIN,	
L'épithaphe de Iulius Quintus.....	295

DOSSIER

ROUTES D'AQUITAINE

François Didierjean

Professeur agrégé
d'Histoire et Géographie
Ausonius
Bordeaux

avec la collaboration de Claire Hanusse

Dominique Roux

III — Le chemin de sainte Quitterie

“...On ne la quittait jamais tout à fait de vue, ou plutôt – même submergée sous les éboulis, plongée sous les hautes herbes –..., on gardait avec elle une espèce de contact singulier, car la trace d'un chemin d'homme est plus longue à s'effacer de la terre que la marque d'un fer rouge : à une trouée plus claire devant soi dans les buissons, à je ne sais quel alignement soudain plus rigide des arbres dans le lointain, quelle suggestion encore vivante de direction, la Route, de loin en loin, désincarnée, continuait à nous faire signe...”

Julien GRACQ, *La Route*

RÉSUMÉ

L'étude concerne un tronçon de voie antique conduisant d'Aire-sur-l'Adour (Landes) à Lescar (Pyrénées-Atlantiques), découverte par prospection aérienne. Après avoir proposé une restitution du tracé, l'auteur examine la construction de la route, ses aménagements, son utilisation et son effet sur le paysage dans l'Antiquité, et les traces culturelles qu'elle a laissées jusqu'à nos jours ; cette voie antique est liée au culte de la sainte et martyre landaise Quitterie, dont elle prit le nom avant de disparaître. A travers cet exemple, est analysée la relation entre un cadre topographique et les tracés routiers qui le parcourent et l'utilisent de différentes façons selon les époques.

RESUMEN

El artículo estudia el tramo de vía romana que unía Aire-sur-l'Adour (Landes) con Lescar, descubierto por el procedimiento de la fotografía aérea. Tras proponer una restitución de su trazado, el autor examina la construcción de la calzada, su organización, su uso y el efecto que producía en el paisaje de la Antigüedad, así como los restos que se han conservado hasta nuestros días ; esta vía antigua puede ponerse en relación con el culto de la mártir landesa santa Quitéria, de la que adoptó el nombre antes de desaparecer. Partiendo de este ejemplo viario, se analiza también la relación entre el marco topográfico de una región y los caminos que lo recorren y utilizan en las diferentes épocas históricas.

LA DÉCOUVERTE

Le 29 avril 1984, nous survolions pour la première fois le couloir naturel qui s'étend au sud d'Aire-sur-l'Adour, à la recherche de tumulus, ces tertres funéraires protohistoriques nombreux dans la région, dont des publications anciennes signalaient la présence en grand nombre. Les tumulus étaient bien au rendez-vous, mais tandis que nous suivions le couloir pour les enregistrer sur la pellicule, se dessina soudain, comme presque effacée par le temps, une longue traînée blanche courant droit à travers les labours, recoupant les chemins et les routes, sans souci du parcellaire actuel, se perdant dans la brume du côté de nulle part ; la réaction fut immédiate : "Une voie romaine !". Et ce fut la genèse de cette étude... Découvrir un axe routier fossile pose en effet de multiples questions, et le programme du CROS, "La route en Aquitaine", qui débutait alors, nous fournit opportunément le cadre d'un travail collectif, le soutien scientifique et les moyens financiers nécessaires à l'exploitation de notre découverte.

LA DÉMARCHE SUIVIE POUR L'ÉTUDE

Nous avons approfondi la connaissance de "notre" route par tous les moyens à notre disposition : bien sûr les survols ont été poursuivis, à la recherche de nouveaux éléments du tracé, et ils se sont étendus jusqu'à Lescar, à 42 km au sud d'Aire-sur-l'Adour, en partant de l'hypothèse que nous avions affaire à une route antique reliant les deux agglomérations gallo-romaines d'*Atura* (Aire-sur-l'Adour) et de *Beneharnum* (Lescar). Nous avons également consulté les couvertures photographiques verticales de l'IGN, ainsi que les tableaux d'assemblage des cadastres les plus anciens, qui présentent la toponymie la plus riche, et la carte de Cassini, la plus ancienne dont nous disposions pour ce secteur.

Le travail au sol n'a pas été négligé : plusieurs reconnaissances ont permis de vérifier et de compléter les constatations effectuées depuis les airs, et de repérer les emplacements les plus propices à des interventions archéologiques ; deux sondages ont en effet eu lieu, sur la commune de Miramont-Sensacq. Enfin la prise

en compte des données historiques disponibles sur la région, en particulier sur le réseau des communications, son utilisation et son évolution, a été nécessaire pour mieux situer la voie dans son contexte historique.

C'est précisément la chronologie qui sera le fil conducteur de notre démarche : après avoir montré en quoi le secteur au sud d'Aire-sur-l'Adour est particulièrement adapté à la communication dans le sens nord-sud, nous nous interrogerons sur son utilisation avant la période gallo-romaine, puis nous verrons comment l'Antiquité a repris l'axe, tout en le modifiant en fonction de la nouvelle géographie induite par la conquête, et les effets structurants qu'a pu avoir, en retour, la nouvelle route, en particulier à la fin de l'Empire romain. Nous nous pencherons ensuite sur la disparition de la voie antique, montrant comment son souvenir s'est perpétué dans la mémoire collective, à travers le culte de sainte Quitterie, et nous examinerons la façon dont a évolué la circulation jusqu'à nos jours, dans le couloir qu'elle empruntait.

I. UN COULOIR NATUREL DE CIRCULATION

Le secteur qui s'étend au sud d'Aire-sur-l'Adour, comprenant le Tursan et le nord du Béarn, est certes un bas pays (les points culminants ne dépassent guère 250 m), néanmoins le relief y est relativement accidenté¹ : "du plateau de Ger divergent en éventail des alignements de coteaux séparés par de grands glacis alluviaux". Ceux-ci, en pente assez forte vers le nord, sont faits de nappes de cailloutis grossiers qui s'étagent à des hauteurs différentes, selon l'âge de leur construction par l'ancien "Gave de Lourdes". La plupart ont été disséqués par l'érosion, dont le travail a produit, soit des vallées alluviales formant des rainures aux versants abrupts (Bas, Gabas, Luy de France et Luy de Béarn), soit des coteaux et des collines à la topographie souvent tourmentée (fig. 1). Les éléments restants des glacis se trouvent donc

1. Lerat 1963, 17-20.

souvent en position de “vallées perchées” : ainsi, à l'est du secteur étudié, dans le “pays” du Vic-Bilh, le glacis originel se trouve réduit à quelques crêtes discontinues, que sépare un lacs de vallées alluviales orientées vers le nord-nord-ouest (ruisseaux des Léas, du Larcis), qui rejoignent l'Adour à l'est d'Aire. A l'ouest, on retrouve un schéma similaire, à ces différences près que l'inflexion de l'Adour vers un tracé est/ouest amène ses affluents à s'orienter plus franchement vers le nord-ouest (Bas, Gabas), et que l'érosion a sculpté des coteaux assez raides, notamment au coeur du Tursan (autour de Geaune), à travers lesquels le cheminement n'est pas commode.

Il ne subsiste que deux glacis épargnés par l'érosion : le premier forme entre le plateau de Ger et le secteur Samadet - Hagetmau une vallée perchée, dominée au sud par une ligne de coteaux, et surplombant au nord la vallée du Gabas. Elle se rétrécit à hauteur de Thèze pour s'épanouir ensuite sur le plateau d'Agès, et se fonde vers l'ouest dans les collines de la Chalosse. L'orientation nord-ouest/sud-est de cette “vallée de Thèze” ne convient pas pour une circulation méridienne.

L'autre glacis s'y prête à merveille : cette “vallée de Garlin” forme un vaste couloir, large de 3 km en moyenne, qui s'enracine lui aussi dans le plateau de Ger, et descend vers le nord par Garlin², formant un plateau à peine ondulé de quelques vallonnements (ruisseaux de la Brioulette, du Bahus). Il rejoint à hauteur d'Aire la vallée de l'Adour, qu'il longe jusqu'à Saint-Sever, la dominant par un coteau très marqué, entaillé au sud d'Aire de quelques vallons (ruisseau du Broussau).

Dans la partie sud du secteur étudié, le relief s'organise partout selon une direction nord-ouest/sud-est : au sud des coteaux qui bordent le glacis de Thèze, coule le Luy de France, dans une vallée aussi encaissée que celle du Gabas. Plus au sud encore, s'étend au nord de Sauvagnon une zone de collines très disséquées (altitude : 260 à 300 m) ; elles dominent le large glacis du Luy de

Béarn, qui forme un couloir naturel de Pau à Dax. La circulation nord-sud implique donc, au sud de Garlin, le franchissement de ces obstacles naturels, modestes, mais bien réels, que représentent les vallées encaissées du Gabas et du

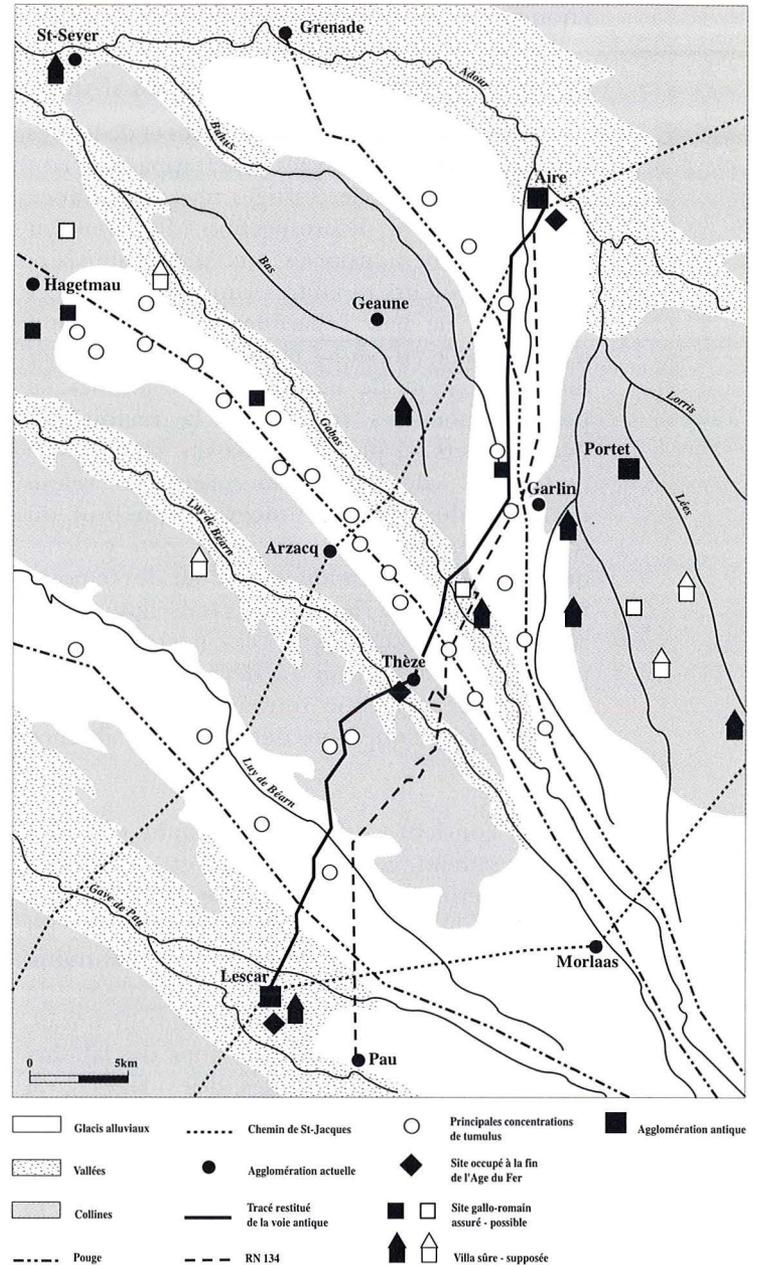


Fig. 1 : Présentation du secteur. Pays, types de relief, axes principaux d'époques diverses. Concentrations tumulaires, sites protohistoriques et gallo-romains connus.

2. L'altitude est de 400 m à Ger, 300 m à Saint-Laurent-Bretagne, 210 m à Garlin, 160 m sur le rebord du plateau au-dessus d'Aire, l'Adour coulant 80 m plus bas.

Luy de Béarn, et les collines s'étendant entre Thèze et Sauvagnon. Cependant, l'existence du couloir d'Aire, qui permet une circulation transverse par rapport à la direction générale du relief, constitue une facilité appréciable, qui ne pouvait manquer d'être mise à profit par l'homme, et ce, depuis les temps les plus reculés.

2. DES CHEMINEMENTS PRÉ-ROMAINS ?

Le semis de nécropoles tumulaires et de tertres isolés est un des aspects les plus frappants si l'on considère la carte des vestiges mis en évidence lors de l'opération de prospection³. Ils paraissent assez strictement associés aux glacis alluviaux jusque dans leurs moindres lambeaux (fig. 1 et 2). Au vu de leur répartition, l'interprétation traditionnelle en fait les témoins archéologiques de mouvements de transhumance : tombes de pasteurs nomades parcourant la région des Pyrénées vers les plaines du Bassin Aquitain. Le mécanisme de cette interprétation relève davantage du parallèle ethnographique brut, du souvenir ou de la référence à un passé proche, que d'une démonstration fondée sur des témoins matériels. En effet rien ne nous renseigne sur les activités des occupants de ces nécropoles. De plus, et C. Goudineau l'a déjà souligné, "...le pastoralisme constitue souvent une réponse à toutes sortes de questions dérivées d'une absence de données..."⁴.

Il convient donc d'examiner plus soigneusement cette hypothèse et ce dossier. Nous noterons d'abord, à la suite de F. Braudel, l'ancrage du phénomène transhumant sur un tissu agricole stable : la transhumance n'entraîne avec elle qu'une population spécialisée de bergers... elle implique une division du travail, une agriculture omniprésente, donc des labours à préserver, des maisons fixes, des villages⁵... Si nous revenons sur les données archéologiques, il convient de remarquer que leur nature traduit la distorsion propre aux sources de la protohistoire du Sud-Ouest, à savoir la quasi-exclusivité de la

source funéraire. La recherche s'est en effet tournée préférentiellement vers l'objet le plus évident : le tumulus. Celui-ci, dans notre zone d'étude, est étroitement associé à une forme de relief et un type de sol : les glacis alluviaux. Cet état de fait renforce l'impression d'un échantillonnage partiel des données : qu'en est-il de l'occupation des vallées et des collines, qui appellent en fait d'autres méthodes de prospection ?

Quant à la répartition des tertres et des nécropoles, deux modes peuvent être distingués :

— un semis irrégulier de tertres isolés répartis le long des axes d'interfluve (vallée de Garlin, secteur au sud-est d'Hagetmau).

— un réseau de petites nécropoles régulièrement espacées, là où le glacis forme un étroit couloir, comme entre Thèze et Samadet.

Dans les deux cas, certains auteurs ont cru pouvoir affirmer que les tertres étaient localisés en fonction des puges qui sillonnent les glacis⁶ : chemin de Saint-Pé dans la vallée de Garlin, chemin de la Poutge dans celle de Thèze, Cami Salié à l'ouest de Pau (fig. 1) ; on en a tiré argument pour valider l'hypothèse de la transhumance ; et en effet, il y a grossièrement coïncidence entre la répartition des tertres et le tracé des puges. Cependant, en ce qui concerne le premier mode, on observe que le semis de tertres se disperse dès que le glacis prend de l'ampleur, comme au sud de Samadet ou à l'ouest d'Aire, ce qui indiquerait que le lien tumulus-puge n'est pas si étroit...

Quant au second mode, l'alignement des nécropoles le long de la puge résulte simplement d'une forte contrainte géographique dûe au resserrement du glacis. Mais la régularité de leur espacement évoque surtout la possibilité d'une partition du territoire en petites unités d'une dizaine de kilomètres de côté qui associeraient des zones de collines, de vallées et de plateaux. Elles formeraient le domaine de petites entités sociales ou politiques dont seule nous serait perceptible aujourd'hui la composante funéraire, associée à un terrain

3. Didierjean 1988

4. Goudineau 1988.

5. Braudel 1979, 78.

6. Par exemple, Pothier 1900, 156-158.

particulier ou rejetée sur les marges. L'hypothèse du rejet sur les marges se trouverait renforcée par la présence des puges telles que les a définies J.-M. Desbordes ⁷, axes de communication à moyenne et longue distance, à l'écart des centres de peuplement. Rappelons que la forme et les réseaux de ces habitats restent à définir et à découvrir dans notre secteur ; les rapports des nécropoles avec les camps et enceintes, au maillage similaire, et avec les sites d'habitat ouvert récemment mis en évidence (Hastingues), sont toujours obscurs aujourd'hui.

En tout cas, il est important de considérer si la voie que nous étudions peut être mise en relation avec des vestiges protohistoriques, ce qui indiquerait pour le tracé une origine préromaine ; or, la simple observation de la carte de répartition (fig. 1 et 2) montre plutôt une relation avec le tracé des glacis alluviaux que parcourent les puges⁸. Par ailleurs, il convient de rappeler que les tumulus les plus récents de la "vallée de Garlin" remontent à la fin du premier Age du Fer, soit au V^e ou IV^e siècle a.C., et que nous avons peu de renseignements archéologiques fiables sur l'occupation du sol dans notre secteur pour les deux derniers siècles avant notre ère⁹. S'il y a quelques points de convergence entre zones tumulaires et voie antique, comme dans le secteur Latrille /Miramont-Sensacq, ils semblent donc relever plutôt d'un facteur strictement géographique – la présence et l'orientation du couloir naturel – que du emploi d'une hypothétique voirie préceltique. Par contre, il n'est pas impossible qu'une voie de communication ait fonctionné à la fin du Second Age du Fer, reliant des sites défensifs attestés à Aire-sur-l'Adour, à Thèze et près de Lescar ¹⁰.

7. Sur la signification du terme "pouge" en Gascogne, cf. Polge 1959. Sur les caractères de ces chemins en Aquitaine septentrionale, Barrière et Desbordes 1982.

8. Toutefois le fonctionnement de ces puges dès la Protohistoire reste à démontrer archéologiquement ; l'argument de proximité des tumulus n'est pas suffisant à lui seul.

9. Mohen 1980.

10. Cf. Bost 1986. L'auteur postule un état précésarien de la voie romaine Aire-Lescar, qu'auraient pu emprunter les contingents venus d'Espagne Citérieure prêter main-forte aux Aquitains contre Crassus. Pour les données archéologiques, voir Boyrie-Fénié 1995, 46, et Fabre 1994, 112 et 208.

3. LA VOIE ANTIQUE

L'existence de cette route fossile ne fait pas de doute : on en exposera plus loin les multiples preuves. Mais sa connaissance, limitée en fait à certains tronçons, pose de multiples questions, à savoir : la détermination de son tracé ; les raisons, la date et les modalités de sa construction ; le mode et la durée de son utilisation ; l'évaluation de l'impact qu'elle a pu avoir sur le paysage, et notamment sur l'organisation du peuplement ; le moment et les raisons de son abandon. C'est à ces interrogations que nous tenterons de répondre.

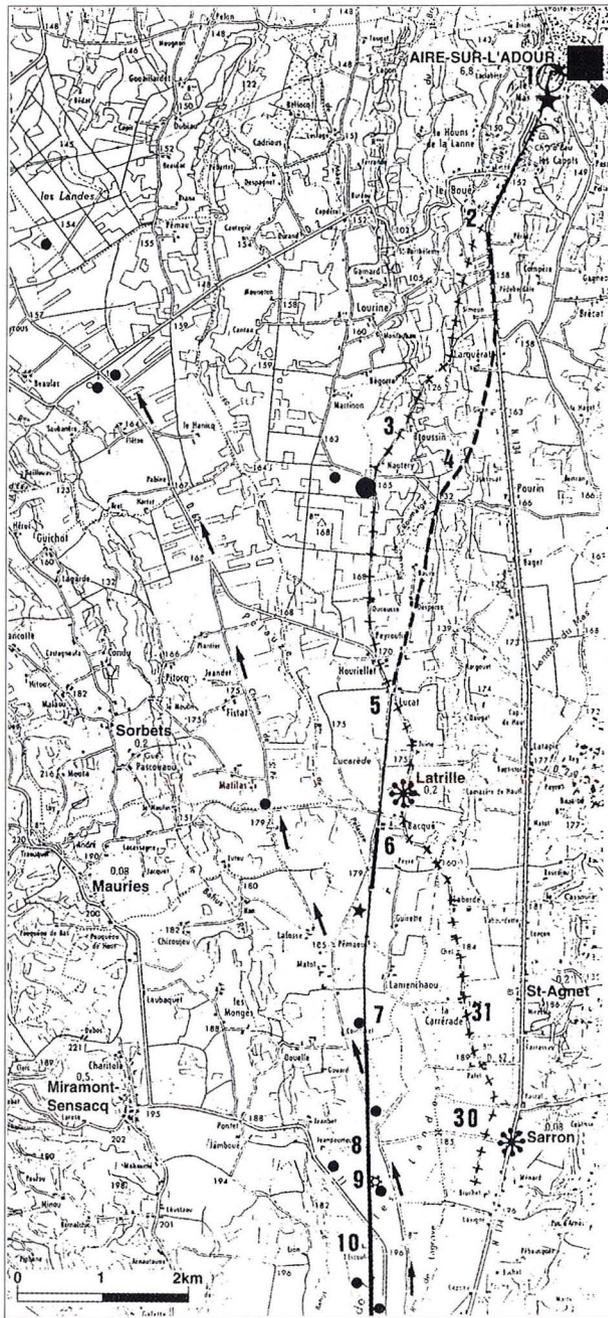
3.1. Le tracé

Les documents 2 à 4 présentent l'état de nos connaissances sur le sujet ; les éléments d'incertitude restent nombreux, en particulier aux deux extrémités de l'itinéraire.

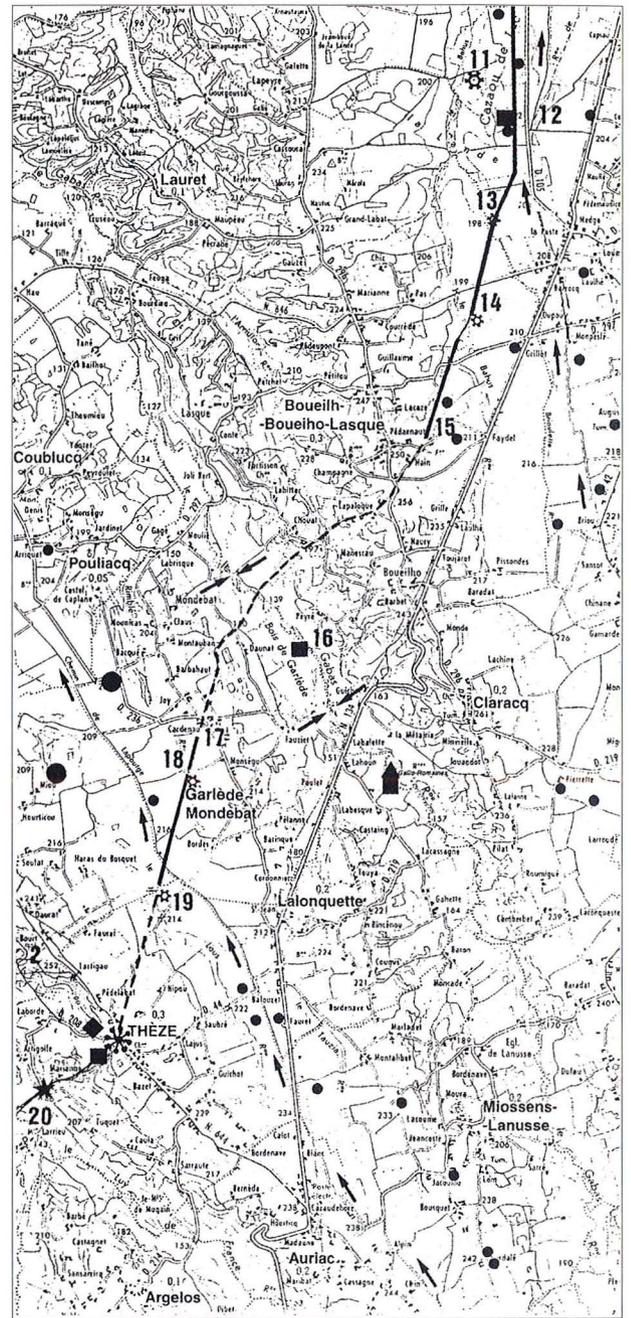
3.1.1. L'extrémité nord (d'Aire-sur-l'Adour à Latrille)

C'est la partie du tracé la plus malaisée à déterminer : en effet, notre seule certitude est le point de départ de la voie, situé au Mas-d'Aire (fig. 2a, point 1) : le toponyme est caractéristique d'une station routière (Mas vient de *mansio*), et on le retrouve par exemple au Mas-d'Agenais (*Ussubium*), station sur la voie Bordeaux (*Burdigala*) - Agen (*Aginnum*) - Lyon (*Lugdunum*) ¹¹. Le Mas est aujourd'hui un quartier d'Aire, juché sur un des éperons qui dominent la vallée de l'Adour et la ville basse. Jusqu'au XVIII^e siècle, la route venant du sud y pénétrait par une porte dont on aurait retrouvé des restes sous la chapelle de l'ancien couvent des Ursulines (actuelle Maison familiale rurale), parcourait l'éperon dans sa longueur, tournait à droite en descendant le coteau, et rejoignait la ville basse par l'actuelle rue de Sainte-Quitterie, où se trouve encore une fontaine dédiée à cette sainte. C'est au moment de la construction de la route royale de Pau que fut tracée la montée directe par la rue

11. Étienne 1962, 131-133.

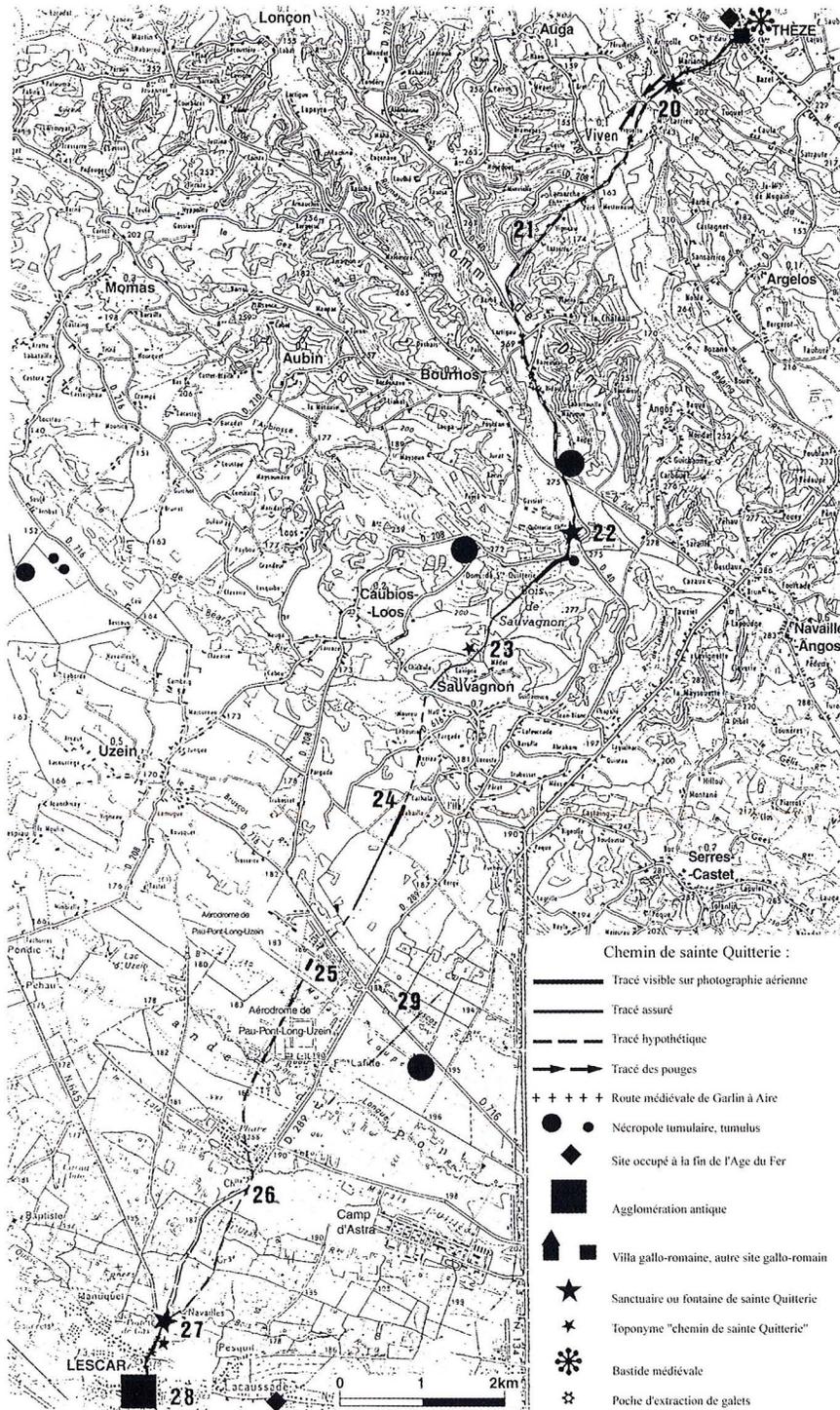


a



b

Fig. 2a-b-c : Tracé de la voie antique. D'après un fond de carte IGN au 1/50.000^e, réduit au 1/70.000^e.
 a. Partie nord ; b. Partie centrale ; c. Partie sud.



Félix-Despagnet, qui passe devant le sanctuaire Saint-Pierre du Mas, où est vénérée sainte Quitterie. L'emplacement du Mas convient fort bien pour une station, mais seules quelques observations anciennes et non contrôlables y signalent des vestiges antiques. C'est dans la partie centrale de la ville basse que se développa l'agglomération gallo-romaine ¹².

A partir du Mas, nous pouvons raisonnablement supposer que notre voie rejoignait d'abord le tracé de l'actuelle N134 (Aire-Pau) jusqu'au hameau du Boué (fig. 2a, point 2). Le problème vient alors d'un franchissement, celui du vallon assez encaissé où coule le Broussau, que la route devait traverser pour rejoindre le premier tronçon identifié, situé à Lucat, sur la commune de Latrille (point 5). Comme il est fréquent, l'érosion qui ronge les versants et qui colmate les fonds a oblitéré les vestiges. Deux solutions sont possibles, en fonction du relief et des chemins existants : soit la voie rejoignait, par Pouric et Cabé, le chemin actuel qui descend obliquement le coteau et franchit le Broussau à l'ouest de Larquérat, pour remonter en suite sur le plateau par Troussin, vers Nautery (point 3), puis contournait le vallon du Roumatgé pour gagner Lucat par Houriellet ; soit elle se détachait de l'actuelle N134 plus au sud, passait le cours d'eau à hauteur de Lasouat (point 4), et remontait sur le pédoncule du plateau séparant les vallons du Broussau et du Roumatgé. Sur cet éperon, court un chemin rural au tracé en baïonnette qui mène vers Lucat par Baure et Peyroulin, héritier possible de l'ancien axe. C'est ce tracé que nous estimons le plus probable.

3.1.2. La partie centrale (de Latrille à Thèze)

La première trace archéologiquement certaine de la voie se situe au lieu-dit Bacqué, commune de Latrille (fig. 2a, point 6) : une large bande plus claire se dessine dans les labours, parallèlement au chemin qui conduit de Latrille à Miramont-Sensacq (clichés du 29/04/1984 et

du 10/06/1986), sur une longueur de 300 m environ, avec une orientation 005° ¹³. Le contrôle au sol a montré que la trace vue d'avion correspond à une zone où la terre est parsemée de petits galets gris. L'examen de la carte topographique au 1/25000^e de l'IGN amène à constater que cette trace se trouve exactement prolongée par des chemins existants ; au nord, un chemin rural reprend son axe, avec un léger décrochement à hauteur de Juine, jusqu'au hameau de Lucat, déjà signalé, au nord duquel on a observé d'avion, dans le maïs, une trace linéaire bien orientée, mais qui n'est pas apparente au sol. Le tracé n'est donc assuré que jusqu'à Lucat (point 5). Au sud de Bacqué, par contre, la continuité est plus nette : le tracé est repris par le chemin qui mène à la ferme de Pémaou, et sert aussi de limite entre les cantons de Geaune et Aire (fig. 2a, point 6). A ce point, la voie s'infléchit de quelques degrés, vers le 359°, reste limite cantonale et de parcellaire jusqu'à Cousturet, où elle frôle un tumulus. Le cadastre ancien y indique un chemin rural, aujourd'hui disparu (fig. 2a, point 7).

A son entrée sur la commune de Miramont-Sensacq, la voie perd toute relation avec le paysage actuel : sur 4,4 km, elle se manifeste uniquement par la vue aérienne, où l'on retrouve la traînée claire résultant de la concentration anormale de galets gris (fig. 3 et 4). Elle coupe la pouge dite "Chemin de Saint-Pé", la route actuelle de Garlin à Geaune (D11), passe sous la ferme de L'Escoulier (fig. 2a, point 10), file en droite ligne dans le couloir parsemé de tumulus, pénètre dans les Pyrénées-Atlantiques, se coude brusquement vers le sud-ouest sur le territoire de Garlin (fig. 4). Sur tout ce tronçon, la trace est bien attestée par de nombreux clichés : photographies verticales de l'IGN (notamment 79-1343.1643/300), vues obliques de 1984, 1986, 1989, 1991. Elle est continue, mais s'estompe un peu au sud du tronçon, ce qui, nous le verrons, s'explique par le médiocre état de conservation de la chaussée.

12. Moreau 1983, 4. Les traces antiques observables au Mas-d'Aire se ramènent à très peu de choses : Cabanot *et al.* 1985, 5-6, 15-17, 24-25.

13. Nord géographique.

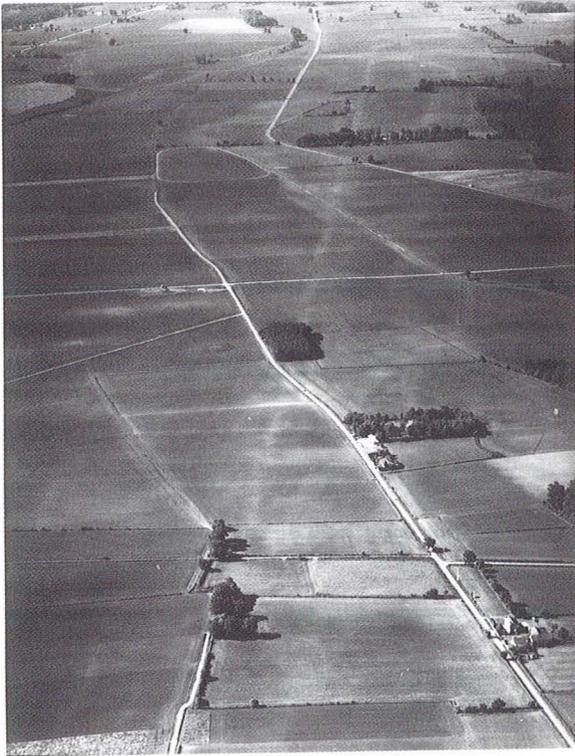


Fig. 3 : La voie antique à Miramont-Sensacq, dans la "vallée de Garlin". Au premier plan, à gauche, tumulus non loin du chemin de Saint-Pé (tracé sinueux) que croise la voie matérialisée d'abord par une haie, puis par une trace plus claire dans les labours.

Cliché pris du nord, le 21.05.1989.



Fig. 4 : La voie antique au Cazaou de Luc (Miramont-Sensacq).

1. ferme de L'Escoulier ; 2. site gallo-romain ; 3. tumulus ; 4. inflexion de la voie vers le sud-ouest, avec section en déblai sur le versant est du vallon du Bahus. On distingue à cet endroit la chaussée centrale encadrée de deux fossés.

Vue prise du sud, le 21.05.1989.

Du fait de son changement de direction, la route recoupe maintenant les ruisseaux qui vallonnent le plateau : elle franchit la Brioulette par un encaissement encore bien marqué dans la topographie sur le versant est du vallon (fig. 2b, point 13, et fig. 4), puis le Béus, et chaque franchissement s'accompagne d'un léger gauchissement de l'orientation, qui se fixe aux alentours de 020°. Sur la commune de Boueilh-Boueillo-Lasque, on suit encore la trace, sous forme de traînée claire, sur certaines vues obliques, jusqu'au lieu-dit Pédarnaut (point 15), puis la route se perd dans les collines qui bordent la vallée du Gabas.

L'obstacle que représente cette vallée était certainement franchi quelque part autour de la jonction des finages de Boueilh-Boueillo-Lasque,

Claracq et Garlède-Mondebat, à l'aide d'un gué aménagé fait de galets accumulés, comme il en existe encore pour des chemins ruraux tout proches (par exemple le gué du chemin d'Augé, mentionné déjà sur le cadastre de 1812, qui relie Chouat à Mondebat). Nous n'avons pas découvert ce gué fossile, mais il existe d'autres indices, qui malheureusement ne sont pas toujours fiables, ni concordants : d'abord, un site gallo-romain existerait au bord du Gabas, dans le Bois de Garlède, au lieu-dit "Glisia du Coutet" (fig. 2b,



Fig.5 (ci-contre) : La traversée par la voie de la “Vallée de Thèze”. La bande claire qui trahit la présence de la chaussée passe le ruisseau de la Rimblé, puis le chemin de Lapoutge, que borde un tumulus (tache sombre sur la droite). Ensuite elle franchit le Lous par un gué encore existant (sous le bosquet derrière le silo), et se dirige vers Thèze (en haut à gauche).
Vue prise du nord-est, le 21.05.1989.

point 16)¹⁴. D. Etchecopar, qui rapporte ce témoignage, précise que “rien n'est venu confirmer ce fait”, et une reconnaissance sur le terrain menée en sa compagnie n' a permis de constater aucun vestige antique, en cet endroit où le couvert boisé, il est vrai, rend bien difficile toute détection¹⁵. Si ce site a bien existé, il pourrait s'agir d'un relais (*mutatio*), placé à mi-distance des villes-étapes d'Aire et Lescar¹⁶. En effet, ce possible site est à peu de chose près dans le prolongement du tronçon attesté plus au nord. Le versant oriental

14. Lauffray *et al.* 1973, 125. Les auteurs y voient un moulin, dépendant de la grande villa qu'ils ont fouillée à 1,8 km en amont, au lieu-dit “Arrière deus Glisias” : “la prise d'eau et le canal de fuite sont bien visibles” et ils supposent que la voie franchissait le Gabas sur le gué qu'offrait le barrage de la retenue d'eau. Ils ajoutent que des tesselles de mosaïques y ont été signalées.

15. Etchecopar 1982. Il reste cependant le toponyme, un des plus fiables pour signaler des vestiges romains, et la tradition locale.

16. Selon le tracé retenu, Aire est à 21 km, Lescar à 23. Sur la terminologie des établissements routiers, cf. Chevallier 1972, 33, 213 et 218. Les fouilleurs de Lalouquette font de la villa elle-même un gîte d'étape, à l'origine. Cela paraît peu vraisemblable, compte tenu de la distance qui la sépare du passage présumé de la route, et l'on sait que les domaines préféreraient s'implanter à l'écart des voies.

de la vallée du Gabas est particulièrement abrupt à cet endroit ; topographiquement, le cheminement le plus indiqué descend du coteau par Lapaloque, aboutissant à 700 m au nord du Glisia du Coutet, comme nous l'avons figuré sur la fig. 2b ; mais on ne peut exclure un tracé direct par le raidillon, puisque c'est la solution apparemment adoptée par la voie pour escalader l'escarpement qui domine l'Adour¹⁷.

Comme la voie redevient apparente après le franchissement de la vallée, au sud de Cardenau, sur la commune de Garlède-Mondebat (point 17), elle pouvait s'y raccorder, soit en empruntant le vallon qui mène à Barbahaut, soit en escaladant le versant obliquement vers Coutet, solution plus directe, et qui a nos préférences.

La route réapparaît donc lorsqu'elle traverse obliquement la “vallée de Thèze” (fig. 5), où les conditions sont identiques à celles observées au sud d'Aire, et avec une orientation à peine modifiée (015°). La bande claire se voit sur les photographies verticales de l'IGN (1965, bande 1344-1644, couple 228-229), et mieux encore sur certaines vues obliques (1986,1989). On la suit sur 1,7 km : depuis les parcelles au sud de Cardenau, elle passe un chemin rural où son pavage se distingue encore, englobé dans les recharges récentes (fig. 2b, point 18), puis franchit le petit ruisseau de la Rimblé, croise le Chemin de Lapoutge qui suit l'axe du couloir, jalonné de nécropoles tumulaires, et traverse enfin le Lous. L'emplacement de ce franchissement est marqué par un gué que nous avons reconnu en 1991, profitant d'un étiage très

17. Actuellement, la N 134 contourne l'éperon du Mas par une déviation.

marqué du ruisseau (cf. *infra*, p. 244). Ensuite, la voie n'est plus visible, mais il suffit de prolonger son axe pour aboutir exactement à l'église de Thèze, à 1,7 km de là.

3.1.3. L'extrémité sud du tracé (de Thèze à Lescar)

Elle pose des problèmes un peu différents de l'autre terminaison : ici nous disposons de quelques jalons solides, mais les indices sont quelquefois contradictoires.

Le village de Thèze est installé sur une crête dominant la vallée du Luy de France. Du côté sud-ouest, cette crête se prolonge en un vaste pédoncule incliné, relié à elle par un étroit ensellement occupé par une motte castrale (Le Castéra). Le pédoncule était entouré d'un rempart de terre dont il reste quelques éléments, et on y a trouvé du mobilier de la fin de l'Age du Fer (amphores Dr.1 notamment) et de l'Antiquité. La voie traversait ce plateau et rejoignait un vallon qui permet, en passant par le hameau de Marianne, de descendre la côte de Tuquet, jusqu'au fond de la vallée, où existe un gué (fig. 2c, point 20) ; elle devait ensuite remonter l'autre versant par Lasserre (point 21), puis suivre le tracé repris par la D 40 : ici, la dissection poussée du plateau obligeait la route à obliquer vers le sud-est pour rester sur l'étroite lanière, vestige d'un glaciaire disparu, où s'égrènent aujourd'hui les hameaux de la commune de Doumy.

Ainsi parvenait-elle à la tête du vallon de l'Aubiosse, où se niche aujourd'hui un sanctuaire de pèlerinage dédié à sainte Quitterie, qui passe pour avoir été édifié sur des fondations romaines, et sur lequel nous reviendrons (point 22). Nous pouvons affirmer que la voie passait à cet endroit : en effet, les photographies de l'IGN montrent nettement la voie par une double trace linéaire claire, correspondant sans doute aux renforcements latéraux de la chaussée, qui se dirige vers le sud-ouest, suivie exactement par la limite communale entre Sauvagnon et Caubios-Loos (fig. 6), et descend du plateau en droite ligne par un épaulement, parvenant au fond d'un vallon à l'ouest du Bois de Sauvagnon (point 23). Restent deux collines à franchir, pour lesquelles nous sommes tirés d'embarras par le cadastre

ancien, qui indique un "Chemin de sainte Quitterie" suivant la limite communale¹⁸. Aujourd'hui disparu, ce chemin passait la première colline et contournait la seconde par un petit vallon, débouchant dans le couloir alluvial du Luy de Béarn à l'ouest de Sauvagnon : c'est le tracé que nous proposons pour la voie antique.

A nouveau en terrain plat, celle-ci franchissait le Luy de Béarn au nord de Cathala, et reprenait son orientation habituelle (015°) : elle est visible en labour dans quelques-unes des petites parcelles au sud de Cathala (point 24), où nous avons pu voir son pavage conservé dans une des limites qu'elle recoupe. Elle se poursuit sous un chemin rural, et se perd à nouveau à la traversée du Bruscos, puis sous les installations de l'aérodrome de Pau-Uzein. C'est probablement dans ce secteur que la voie a été identifiée pour la première fois : l'abbé Pédebucq signale en effet la découverte, vers 1910, d'une chaussée faite d'un "simple lit de galets roulés, sans *nucleus*", située au Pont-Long. C. Lacoste, rapportant le fait, précise qu'elle passait exactement entre Caubios et Sauvagnon, se dirigeant vers le bois de Doumy. Il l'identifie à juste titre comme la route romaine de Lescar à Aire¹⁹.

Ici le tracé est à nouveau incertain : la voie passait certainement dans ce secteur, comme l'indique le toponyme "Pont-Long", caractéristique des chaussées antiques franchissant des zones marécageuses comme l'était celle-ci jusqu'au XIX^e siècle²⁰ ; mais elle n'a pas laissé de vestiges bien nets ; certes, on a repéré sur l'aérodrome, entre la piste et le taxiway, une bande claire marquée au sol par quelques galets (fig. 2c, point 25), qui est dans l'axe de la limite communale Uzein-Sauvagnon, elle-même longée par un "Chemin des Allemands" dont le nom dit assez la construction récente, mais qui peut avoir repris un tracé plus ancien. L'ensemble est un peu décalé vers l'ouest par rapport au tronçon précédent. Si l'on adopte cette solution, il faut

18. Sur l'identification de la voie romaine avec le chemin de sainte Quitterie, cf. *infra*, p. 252-253.

19. Lacoste 1956, 10.

20. Sur le toponyme, voir Chevallier 1972, 99. Sur la nature du terrain, Lerat 1963, 106.

supposer que la voie, pénétrant sur la commune de Lescar, s'infléchissait vers le sud, passait sous les installations militaires du Pont-Long, et rejoignait, juste après le franchissement de l'Uillède, le vieux chemin de sainte Quitterie, qui, longeant une chapelle (point 26), conduit à la "patte d'oie" dite "Croix de sainte Quitterie" (point 27), et gagnait Lescar (point 28) après avoir franchi l'Ousse, puis le Lescourre. C'est l'hypothèse la plus vraisemblable, malgré les inflexions que cela donne au tracé.

Il existe bien sûr une possibilité différente : J. Seigne signale en effet la découverte, sur des photographies aériennes réalisées après défrichement, d'une voie enfouie à l'est de l'aérodrome, au lieu-dit "Les Terrailles"²¹ (fig. 2c, point 29). Cependant la liaison entre ce point et le tronçon attesté au sud du sanctuaire de Doumy aurait obligé la route à passer au beau milieu des collines abruptes de Sauvagnon, et il est bien plus logique de penser, soit qu'il s'agit d'une variante qui, des Terrailles, aurait rejoint le sanctuaire en suivant le tracé de la D 40 actuelle, soit que les vestiges des Terrailles correspondent à une route postérieure. En effet, les constatations que nous avons effectuées au sud du sanctuaire de Doumy viennent confirmer les données de la tradition : aussi bien C. Lacoste, dans son *Béarn gallo-romain*, que M. l'abbé Beyrie, dans ses notes sur sainte Quitterie et son culte²², affirment l'existence d'une voie romaine passant entre Caubios et Sauvagnon, en direction de la chapelle de Doumy.

Conclusion sur le tracé

Telles sont donc les données que nous avons pu recueillir sur l'itinéraire suivi par cette route. Elles confortent l'hypothèse de départ d'une voie ancienne reliant Aire-sur-l'Adour à Lescar, par Latrille, Thèze et Doumy, et nous croyons avoir proposé un tracé plus fiable que nos prédécesseurs, qui ne disposaient pas, il est vrai, de cet auxiliaire essentiel qu'est l'avion. Par exemple, J.-E. Dufourcet affirmait fort justement : "Le chemin de sainte Quitterie qui est

évidemment une voie romaine, faisait communiquer Aire au nord avec Éauze, et au sud avec la grande voie de Dax à Toulouse ; il se prolongeait même très probablement, vers le sud, jusqu'à Ostabat, pour y aller rejoindre la route d'Espagne"²³. Mais il faisait passer le chemin, et donc la voie, par Pimbo et Arzacq, ce qui n'est guère vraisemblable, et en désaccord avec l'évidence archéologique. Sur bien des points, d'ailleurs, nos données ont, elles aussi, besoin d'être précisées ou confirmées, mais dès à présent nous pouvons examiner de plus près la structure de notre monument.

3.2. Construction de la voie

Nous disposons, à propos de la structure de la chaussée et de l'équipement du tronçon étudié, d'informations fragmentaires, qui se recoupent cependant de façon satisfaisante, et montrent, ici comme ailleurs, à quel point les constructeurs de ces voies romaines savaient s'adapter aux conditions locales et en tirer parti.

3.2.1. Description de la chaussée

Nos renseignements à ce sujet proviennent de sources diverses : à la sommaire notice de l'abbé Pédebucq, déjà évoquée, s'ajoutent les constatations effectuées au sol en divers points de l'itinéraire, et surtout les observations réalisées sur la commune de Miramont-Sensacq en deux endroits différents : un sondage pratiqué par Pierre Sillières au lieu-dit "Cazaou de Luc" (fig. 2b, point 12 et fig. 6) en 1989, et le relevé d'une coupe permis par un nettoyage de fossé, un peu plus au nord (fig. 2a, point 8). Dans les deux cas, la structure est très légère : après avoir aplani le terrain en place (limon argilo-sableux), on y a posé un voile de petits galets (5 à 10 cm), sans hérisson de soutien. Ce lit était arraché en partie par les labours dans le sondage. On a observé dans le sondage un renforcement latéral fait d'une saignée large de 30 cm et profonde de 15, comblée par deux ou trois rangs de galets. Dans la coupe, la chaussée était mieux conservée, ce qui a permis de constater dans sa partie centrale

21. Coupry 1973, 472.

22. Beyrie 1985, 1.

23. Dufourcet 1888, qui confond à tort la voie antique et le chemin médiéval ; Sorbets 1895, 1, 20-21.

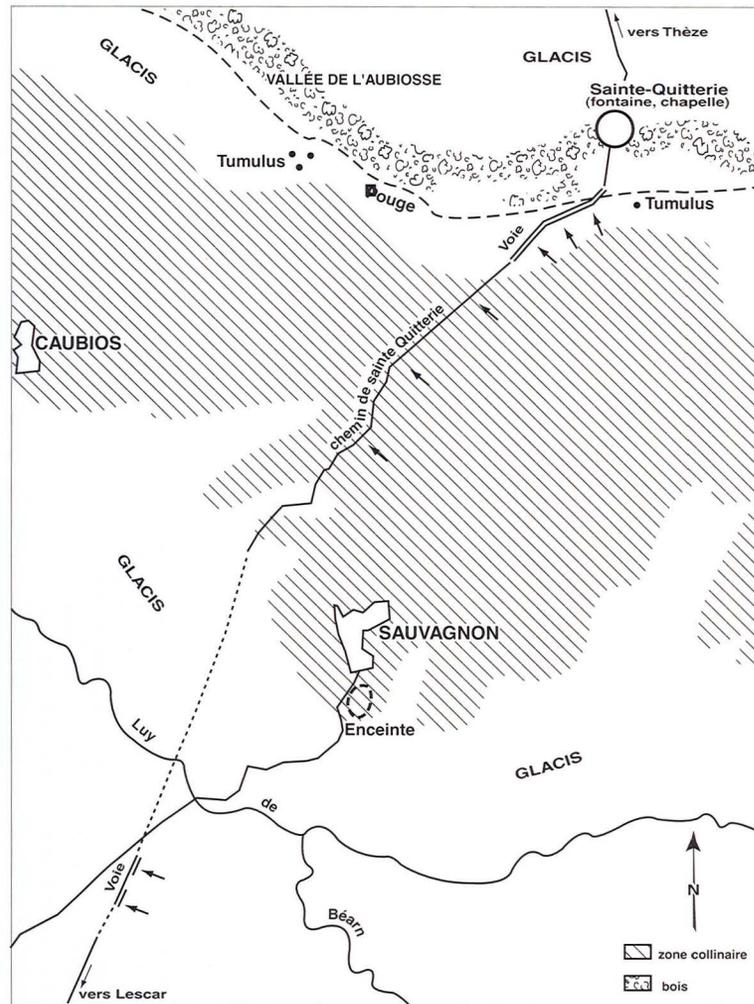


Fig. 6 : Le secteur de Doumy, vue aérienne verticale. On distingue au sud du sanctuaire (cercle) la trace claire de la voie, avec ses renforts latéraux, dans un labour profond. Elle se poursuit sous forme d'un chemin rural disparu depuis (flèches). D'autres traces, plus ténues sont visibles au sud-ouest de Sauvagnon, en bas du cliché. Document IGN, 1965, bande 1544-1744, n° 071.

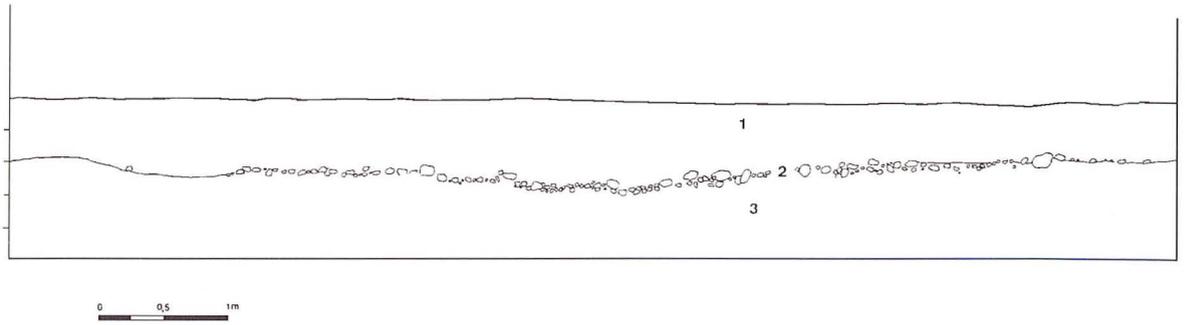


Fig. 7 : Vue en coupe de la voie au lieu-dit Les Landes (Miramont-Sensacq). Relevé D. Roux et F. Didierjean, 1986.
Légende de la coupe : 1. couche arable ; 2. empierrement de petits galets ; 3. roche en place (limon argilo-sableux).



Fig. 8 : Franchissement de la Brioulette, sur la commune de Garlin (fig. 2b, point 13).
La voie, qui apparaît surtout par deux lignes plus sombres dans le maïs mûrissant (fossés latéraux ?),
est bordée par une anomalie de pousse (flèches) qui correspond à une zone déprimée :
c'est une des poches d'extraction des petits galets constituant la chaussée.

un empierrement plus épais (10 à 15 cm), avec un probable rechargement, et d'estimer sa largeur à 6,20 m, soit 22 pieds, ce qui est dans la norme pour les voies antiques.

La construction de la route semble homogène sur tout le trajet : nous avons reconnu des traces de l'empierrement de galets au sud de Cardenau (Garlède-Mondebat), et au sud de Cathala (Sauvagnon), où il était protégé par une limite de champ. On distingue sur photographie aérienne les renforcements latéraux du pavage, au sud de la chapelle Sainte-Quitterie. Deux particularités ont été relevées dans les tronçons apparents : le passage en déblai, au franchissement de la Brioulette, rive est (Garlin), où l'on distingue sur vues obliques, dans le maïs, le pavement central encadré de deux traces plus sombres, sans doute des fossés de drainage (fig. 4) ; le gué au passage du Rimblé (point 19), qui est constitué d'un amoncellement de galets de taille moyenne, bien calibrés, encadrés par des bordures faites de galets plus gros, le tout mesurant 10,40 m de large. La structure est actuellement inaccessible, sous un fourré inextricable... qui la protège efficacement.

3.2.2. Origine des matériaux

La technique employée pour la construction de la route peut paraître bien rudimentaire, et la chaussée bien légère pour une circulation intense. Mais il faut considérer que les couloirs alluviaux traversés sont couverts de limons stables et compacts, relativement perméables, qui constituent par eux-mêmes un soubassement tout à fait acceptable, et qui de plus pouvaient être utilisés comme liant pour les galets du pavement.

L'emploi de ces petits cailloux roulés, assez inhabituel, est une illustration de la capacité des ingénieurs romains à tirer parti des ressources locales : nous avons en effet remarqué que, là où la route franchit un cours d'eau, si modeste soit-il, sur une des vallées perchées, on observe en bordure du tracé un enfoncement pratiqué sur le versant est du vallonement, visible par une pousse différentielle du maïs (fig. 8). Les emplacements des quatre anomalies repérées sont indiqués sur la carte détaillée du tracé (fig. 2a-b-c). Généralement, l'enfoncement ne

30 mètres sur 20, et le colluvionnement a fortement adouci les pentes.

Mais la trace détectée à Miramont-Sensacq au sud-ouest de la ferme de L'Escoulier (fig. 2a, point 11) est plus importante : à 150 mètres à l'ouest de la voie, le flanc d'un vallonement très amolli descendant vers le Bahus est creusé d'une vaste excavation subcirculaire, dont le diamètre atteint environ quarante mètres et la profondeur huit, et dont les versants sont en pente raide sauf vers le sud-est, où est ménagée une sorte de rampe d'accès. Ces excavations sont évidemment en relation avec la route, et nous avons retenu la suggestion de L. Laüt qui propose d'y voir des carrières, ou plutôt des poches d'extraction des galets employés pour l'empierrement. Ceux-ci forment par endroits des bancs sous-jacents au limon, et se sont accumulés le long des ruisseaux où ils sont plus accessibles. Les contrôles au sol ont confirmé l'abondance des petits galets sur ces emplacements. Le décaissement du passage de la Brioulette a probablement été pratiqué dans le même but.

3.2.3. Date de la construction

Les éléments dont nous disposons pour dater la réalisation de l'ouvrage se résument à peu de choses : notre choix de l'emplacement pour le sondage évoqué plus haut, à Miramont-Sensacq, tenait surtout à la découverte, par avion, d'un petit site archéologique au Cazaou de Luc, à proximité immédiate de la voie (fig. 2b, point 12). La cueillette au sol laissait présager un petit établissement gallo-romain (quelques fragments de *tegulae*).

La fouille a permis de recueillir un peu de mobilier gallo-romain précoce, dont un tesson de céramique sigillée de La Graufesenque, forme Drag. 15/17, datable du milieu du 1^{er} siècle p.C., et un fragment d'urne à décor peigné et impressions digitées sur le col, qui est datée de la première moitié du 1^{er} siècle²⁴. Les structures identifiées tiennent de la cabane de chantier occupée peu de temps : ligne de galets formant solin, foyers temporaires en creux, pas de

dépasse pas trois mètres, les dimensions voisinent

24. Sur ce type de céramique, voir Réchin 1987. Pour l'urne à impressions digitées : Merlet & Watier 1988.

véritable couche d'occupation.

En ce qui concerne la voie, on n'a retrouvé qu'un fragment de céramique commune recueilli sous le pavement de galets, de facture tout à fait semblable à celle du site voisin, mais de forme indéterminée... L'indice est mince ; heureusement, il est étayé par la découverte, lors des reconnaissances de la voie, de deux tessons de céramique "de tradition indigène" : le premier fut trouvé dans le pavage au moment du nettoyage de la coupe décrite plus haut, au lieu-dit "Les Landes" ; le second gisait parmi les galets épars sur le tracé de la route, au sud de Cathala (Sauvagnon). Il est donc probable que la route a été construite au début de l'Empire, vraisemblablement dans la première moitié du 1^{er} siècle, si l'on admet que l'occupation du site gallo-romain a coïncidé avec la réalisation de l'ouvrage. Cette chronologie n'a d'ailleurs rien d'original, c'est celle d'un grand nombre de voies romaines de Gaule.

3.3. La voie et son environnement

Il est nécessaire à présent de passer à une vision plus globale : quel était l'intérêt d'une telle liaison, et comment s'insère-t-elle dans le vaste ensemble du réseau routier de l'Empire romain ? Peut-on évaluer l'importance du trafic ? Quel impact a eu la route sur la structuration du paysage local ?

3.3.1. La place de la voie dans le réseau régional

A première vue, la route Aire-Lescar n'avait qu'une importance réduite ; en effet, elle ne figure sur aucun des itinéraires antiques bien connus (fig. 9) : *l'Itinéraire d'Antonin* mentionne une route de *Caesaraugusta* (Saragosse) à *Beneharnum* (Lescar), et une autre, des *Aquae Tarbellicae* (Dax) à *Tolosa* (Toulouse), qui passait par Lescar²⁵ ; la Table de Peutinger semble indiquer le départ d'une route vers Aire depuis Éauze, mais elle est fâcheusement mutilée à cet endroit. Si l'on s'en tient aux sources écrites, il n'y avait donc aucune liaison de la Garonne aux

Pyrénées entre les voies littorales de *Burdigala* (Bordeaux) à Dax, et la route intérieure menant d'*Aginnum* (Agen) à *Lugdunum Convenarum* (Saint-Bertrand-de-Comminges). Or, Lescar se trouve au débouché d'un important passage transpyrénéen venant de Saragosse, qui passait par le Somport. Il n'a pas échappé aux chercheurs, depuis longtemps, qu'il fallait prolonger vers le nord ce cheminement, pour rallier la vallée moyenne de la Garonne par Aire et Éauze. De là, on pouvait gagner Bordeaux en suivant la route décrite dans "*l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*", par Sos et Bazas, ou prendre à Sos, capitale des Sotiates, une bifurcation vers le nord-est, qui par la "Ténarèze" filait vers la Garonne, franchie vers Buzet, et rejoignait la route conduisant de Bordeaux à Lyon par Cahors, Rodez, Javols et Feurs²⁶.

Le tronçon Lescar-Aire constituerait donc (avec son prolongement, le trajet Aire-Éauze, encore à explorer) à la fois le chaînon manquant d'une sorte de rocade parcourant l'intérieur de l'Aquitaine pour assurer une liaison rapide entre le nord de l'Hispanie et le cœur de la Gaule, et un élément d'un itinéraire menant des Pyrénées à la basse vallée de la Garonne, en contournant les Landes par l'est. Sans être un axe d'importance majeure, notre voie paraît donc être plus qu'un chemin d'intérêt local, assurant la liaison entre deux cités.

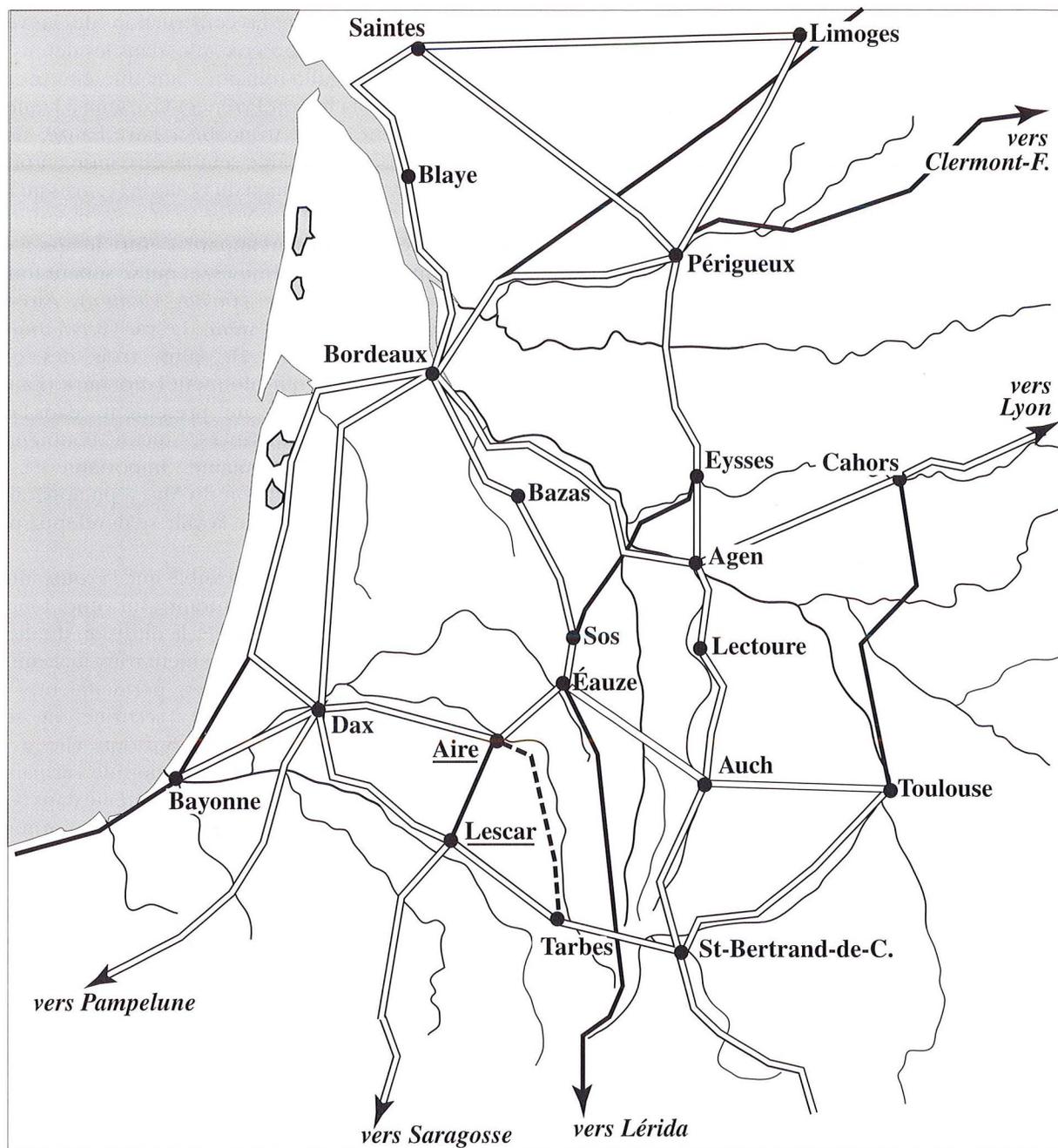
3.3.2. L'utilisation de la route

Il n'existe pour l'instant aucune trace directe qui permette d'apprécier la fréquentation de notre itinéraire ; nous pouvons seulement déduire de la légèreté de la construction, et de l'enfoncement central avec rechargement observés aux Landes, que la chaussée fut utilisée, et sans doute assez longtemps, mais qu'elle ne dut pas supporter un trafic très intense, qui aurait entraîné des réparations plus importantes²⁷. Celui-ci se serait aussi manifesté par la présence de relais, tavernes et autres lieux de repos le long du trajet ; or, le trajet Aire-Lescar tel que nous l'avons reconstitué, mesure 44 km, ce qui est

26. Clémens 1981, 83-90, et Cadenat 1982, 203.

27. Bon exemple à Éauze, où les rechargements successifs du *cardo* ont surélevé la chaussée d'un mètre : Schaad *et al.* 1992, 86.

25. Fabre 1973, 10-12 ; 1994, 51-52.



- ==== Voies attestées par les itinéraires
- Voies connues par ailleurs
- - - - Voies supposées

Fig.9 : Carte schématique des principaux itinéraires antiques de l'Aquitaine méridionale.

beaucoup pour une seule étape : la distance moyenne franchie en une journée variait entre 30 et 36 km, d'après les itinéraires reconstitués pour d'autres voies. Il est donc probable qu'entre les deux *mansiones* existait au moins un relais (*mutatio*), qu'il faudrait chercher au milieu du trajet ; les seuls sites qui pourraient convenir, dans l'état actuel de nos connaissances, sont ce mystérieux "Glisia du Coutet" de Garlède-Mondebat, mentionné plus haut, dont l'emplacement est tout à fait adéquat²⁸, et le site du Castéra de Thèze. Mais tout cela reste bien hypothétique.

Il existe peut-être une trace, très indirecte, de la circulation passant par notre route : on a relevé, parmi les nombreuses monnaies recueillies sur le site d'*Ussubium* (Le Mas d'Agenais) une proportion anormalement élevée de monnaies romaines d'origine ibérique, frappées dans la première moitié du 1^{er} siècle p.C.²⁹. Mais il est vrai qu'elles ont pu y parvenir par d'autres moyens.

3.3.3. La route romaine et le paysage antique

L'existence de la voie semble sans grand effet sur le peuplement : les vestiges gallo-romains sont rares le long de l'axe ; citons le petit site du Cazaou de Luc, qui, on l'a vu, semble une installation peu durable, le possible relais du Glisia du Coutet, le Castéra de Thèze où l'occupation semble faible ; l'origine antique du sanctuaire de Doumy reste à prouver. Les quelques villas connues se trouvent le long des vallées (fig. 1), leur répartition ne semble pas liée à la présence de la voie³⁰. Les couloirs alluviaux de Garlin et de Thèze étaient probablement couverts de landes, et l'on ne peut s'attendre à trouver sur ces sols ingrats une occupation rurale dense à l'époque antique³¹.

Toutefois, deux constatations s'imposent : d'abord, les quelques villas fouillées

(Lalonquette, Taron, Lescar) ont commencé à se développer au milieu du 1^{er} siècle p.C., moment le plus probable de la construction de la voie. D'autre part, on observe que, dans les débuts de l'Aquitaine gallo-romaine, aucune cité ne se trouve sur la liaison Pyrénées-Garonne à laquelle appartient notre tronçon, à part Éauze, dont l'organisation urbaine semble être mise en place elle aussi vers le milieu du 1^{er} siècle³² ; mais quatre siècles plus tard, la *Notice des Gaules* mentionne quatre cités qui sont apparues entre-temps, à des moments mal déterminés, et qui se situent toutes sur cet axe : Bazas (*Civitas Vasatica*), Aire-sur-l'Adour (*Vicus Julii - Atura*), Lescar (*Beneharnum*), et Oloron (*Iluro*). De plus, trois des cinq agglomérations qui jalonnent l'itinéraire (Éauze, Lescar et Oloron) ne présentent, dans l'état actuel des connaissances, aucun témoignage d'occupation pré-romaine importante³³. A propos d'Aire, la station du Mas a pu apparaître avec la voie, tandis que la ville se développa plus tard en contrebas...

Il n'est donc pas impossible que la route ait eu un certain effet structurant, sur une longue période : elle a pu favoriser la diffusion du mode d'exploitation rural proprement romain, là où les conditions naturelles le permettaient, en apportant une certaine sécurité et des communications facilitées. Surtout, elle a dû constituer un élément de fixation de l'armature urbaine qui a fini par s'imposer, même dans cette région assez reculée. Ainsi, on peut formuler l'hypothèse que cet équipement, conçu vraisemblablement pour répondre au besoin (administratif et militaire surtout) de liaisons à moyenne et longue distance, aurait contribué

28. Chevallier 1972, 213, souligne que les relais sont souvent placés à un gué ou au bas d'une côte rude. Ici, les deux conditions sont réunies.

29. Cadenat 1987. Comme il s'agit de monnaies recueillies dans des tombes, leur enfouissement est sans doute largement postérieur à leur période d'émission.

30. Fabre 1973 et 1994 ; Laüt 1990 ; S'y ajoutent nos propres prospections.

31. Lerat 1963 26-27 : les glacis sont couverts de "terres douces", qui ont la réputation plus ou moins méritée d'être quasi-stériles, ou peu favorables à la culture tout au moins. Par contre, les terres des versants doux du Vic-Bilh sont plus généreuses, et celles des moyennes terrasses des rivières du Béarn ont toujours eu la réputation de constituer de bons terroirs. En effet, seuls deux sites modestes ont été repérés sur glacis, et encore sont-ils situés en bordure...

32. Schaad *et al.* 1992, 88.

33. *Id., ibid.*, colloque cité, les notes sur Lescar, par F. Réchin, p. 125-129, et sur Oloron, par G. Fabre, p. 149-151, à compléter par Bost & Fabre 1983. Il faut toutefois préciser qu'aucune de ces villes n'a fait l'objet de fouilles en extension, et qu'il est toujours hasardeux de tirer des conclusions à partir de quelques sondages.

aussi à la structuration du paysage à l'échelon local.

3.4. La disparition de la route

Actuellement, le paysage ne garde presque aucun souvenir de la voie romaine, ce qui dénote un abandon ancien. Pour préciser l'époque auquel il eut lieu, nous avons peu d'indices, tous indirects.

De certains, on peut induire que la route était toujours en usage, par exemple, les remparts de Lescar et Aire³⁴ ; au V^e siècle, c'est à Aire que fut promulgué le Bréviaire d'Alaric, et s'il semble excessif de faire de cette ville une seconde capitale du royaume wisigoth, ce n'était probablement pas la misérable bourgade que nous dépeint M. Rouche³⁵. Plus tard, au VI^e siècle, nous voyons se constituer avant 587, sous les ordres d'Ennodius, un duché regroupant Aire et Lescar, afin de contenir les Vascons³⁶ ; un tel regroupement s'explique mieux par la volonté de contrôler un des axes possibles de leur pénétration. C'est vers 675 que nous avons les dernières informations sur Aire et Lescar³⁷.

Ensuite, c'est le silence. L'information la plus pertinente concerne la destruction complète de *Beneharnum* par les Normands, en 841³⁸ ; la ville ne resurgira qu'au XII^e siècle, sous le nom de Lescar. C'est donc entre le VII^e et le IX^e siècles que la voie, privée de débouché, a dû cesser d'être utilisée pour des liaisons à longue distance. Mais son souvenir s'est perpétué sous la forme d'une légende, celle de sainte Quitterie.

4. LE CHEMIN DE SAINTE QUITTERIE

4.1. De la légende au culte

La légende de Quitterie, la sainte peut-être la plus vénérée de la Gascogne, est dans ses versions actuelles le fruit de nombreux enrichissements, souvent fantaisistes, des époques postérieures au Moyen Age. Les hagiographes espagnols et portugais se la sont en quelque sorte appropriée en faisant preuve d'une imagination fertile que la faiblesse des sources historiques facilitait³⁹.

Nous savons effectivement bien peu sur l'origine réelle de la légende de Quitterie, qui appartient au groupe de ces saints céphalophores, portant à bout de bras la preuve de leur sacrifice. Grégoire de Tours était informé, semble-t-il, d'événements miraculeux qui s'étaient produits à Aire, et connaissait, à côté de ceux de saint Girons et saint Sévère, le nom de Quitterie, puisqu'il envisageait d'intégrer une vie de sainte Quitterie à son *Gloria Confessorum*⁴⁰. Il ne réalisa pas ce projet, puisque la rédaction de l'ouvrage est restée inachevée. On ne peut assurer qu'il aurait situé son martyr à Aire, comme l'historiographie bollandiste l'a fait avec une vraisemblance qui rallie une quasi-unanimité⁴¹.

Quitterie, donc, originaire de la Galice, serait la fille d'un roi goth nommé Cattillius. Vers l'âge de 13 ans, elle aurait embrassé la foi chrétienne grâce à la révélation d'un ange. Refusant d'épouser l'homme que son père lui destinait, elle s'enfuit de la maison paternelle et, passant les Pyrénées par le col du Somport, elle se serait rendue à *Atura*, sur le mont Colombien, où elle trouva refuge. Mais Germain, son futur époux, lancé à sa poursuite, la retrouva et, comme elle le repoussait encore, et surtout refusait de renoncer à sa foi, il lui fit trancher la tête devant les murs de la cité. Elle ramassa sa tête coupée et, selon la légende, gravit une colline au sommet de laquelle elle mourut. Suivant certaines versions

34. Higounet 1971, 102. Toutefois, Rouche 1979, 268 et 623 doute de l'existence de ces fortifications, dont quelques traces subsistent cependant.

35. Rouche, 1979, 271, lui dénie même le caractère urbain, s'appuyant sur le fait que Grégoire de Tours (*Liber in gloria confessorum*, 50) la nomme *vicus*. Il est vrai que les traces archéologiques du rempart demandent confirmation, ainsi que la tradition du "Château d'Alaric" dominant la ville. Mais Grégoire a peut-être évité le terme de *civitas* en raison de l'absence d'unité ethnique du territoire qu'elle administrait : Bost & Fabre 1983, 35. D'ailleurs, même si la ville n'était pour Alaric qu'une base d'opérations militaires, comme l'avance M. Rouche, cela implique l'existence de communications utilisables, et donc de routes. Bonne mise au point sur le rôle d'Aire à cette époque dans J. Cabanot *et al.* 1985, 16.

36. Rouche 1979, 88.

37. *Id.*, *ibid.* 271.

38. Higounet 1971, 151.

39. Baudot & Chaussin 1935, 422-424. Mise au point et bibliographie : Cabanot *et al.* 1985, 18-20.

40. Grégoire de Tours, 107.

41. *Dictionnaire* 1912, 1, col. 1210-1215 ; *Bibliothèque* 1968, 10, 1334-1335.

rapportées dans des Actes de la Chartreuse de Coblence et la Chronique de Bodecken ⁴², un habitant du pays vint recueillir son corps pour l'inhumer dans une église Saint-Pierre voisine. Cette tradition orale situe le martyr à la date du 22 mai 477. Son culte s'est développé à l'église Saint-Pierre du Mas-d'Aire où l'on reconnaît pour son tombeau un très beau sarcophage décoré du IV^e siècle ⁴³.

D'après la notice la concernant dans la *Vie des saints*, il semble que ce soit vers le VIII^e ou le IX^e siècle que l'on commence à lui attribuer des miracles et à l'invoquer comme martyr. En Gascogne, la dévotion à sainte Quitterie s'est répandue largement : des églises, plusieurs chapelles associées à des fontaines miraculeuses, lui sont dédiées, de même que des chapelles à l'intérieur d'églises secondaires. L'on sait aussi que certains hôpitaux fréquentés au Moyen Age par les pèlerins jacobites possédaient une chapelle dévolue à la jeune martyre d'Aire ⁴⁴. Le culte de sainte Quitterie est étroitement lié à des fontaines miraculeuses qui auraient des vertus nombreuses ; l'eau des ces sources guérirait la folie, les maux de tête, la peste. Ces croyances sont évidemment fondées sur la légende qui rapporte les faits et gestes miraculeux de la jeune fille tout au long de sa fuite. Ainsi on raconte qu'arrivée dans une cité, elle aurait sollicité une aide de ses habitants ; devant leur refus, elle aurait d'un seul geste tari toutes les sources de la contrée. Mais ce sont surtout les jaillissements miraculeux d'eaux curatives qui ont laissé des traces dans les récits populaires et ont fixé des lieux de prière. Le plus célèbre d'entre eux est évidemment la source, fondatrice en quelque sorte de la légende, qui a jailli dans l'église du Mas-d'Aire où se trouvait son tombeau. Deux versions au moins ont coexisté à propos des circonstances de son apparition. L'une veut que Quitterie ait fait jaillir l'eau d'un rocher aride en le frappant d'un bâton afin de remercier les habitants d'Aire de l'avoir accueillie ; l'autre

rapporte que cette eau aurait jailli après sa mort, à l'endroit où sa tête avait roulé au sol ou reposait. Une autre source miraculeuse aurait surgi à l'endroit où son bras, coupé par un des hommes envoyés sur ses traces par son père, serait tombé. C'est encore une source où Quitterie se serait arrêtée pour se désaltérer : autant d'histoires qui expliquent la prolifération de ces lieux de piété. Il nous en est resté des toponymes qui, encore aujourd'hui, évoquent le souvenir de la voie antique disparue.

4.2. Quelques jalons pour un tracé

L'importance du culte à la sainte se manifeste, on l'a dit, par l'existence, dans toute la région, d'églises et d'autels qui lui sont dédiés. Mais il a laissé d'autres signes, plus intéressants pour nous, car directement liés à la voie : ce sont des toponymes concernant des fontaines (*houn* en gascon) et des chemins.

En Béarn, cinq *Houns de Sainte Quitteyre* ont été dénombrées par C. Lacoste dans les communes d'Aubous, de Juillacq, de Doumy, d'Uzan et de Lescar ; les propriétés magiques et curatives de ces fontaines ont été tôt reconnues ⁴⁵. Il convient d'en ajouter deux : celle attestée au pied de la côte du Tuquet à Thèze, qui a également fait l'objet d'un culte, abandonné, semble-t-il, de nos jours, et celle mentionnée par l'abbé Beyrie à Caubios. Parmi ces sept emplacements, pas moins de quatre sont situés sur le tracé antique repéré archéologiquement (fig. 2a-b-c). Ce sont :

— La fontaine mentionnée au pied de la côte de Tuquet menant à Thèze, sur la route de Doumy à Thèze. Elle était signalée par une croix, d'où l'appellation de la parcelle concernée dans le cadastre : *La Crouts*. ⁴⁶.

— La fontaine située aux sources de l'Aubiose à Doumy dans les bois qui appartenaient aux barons de Doumy (domaine de Sainte-Quitterie). Ce ruisseau est d'ailleurs régulièrement appelé au XVIII^e siècle *ruisseau de Sainte-Quitterie*. La source, ainsi que la chapelle qui lui est associée, sont mentionnées sur la carte de Cassini (fig. 10). Un

42. Baudot & Chaussin 1935, 423.

43. Maurin *et al.* 1992, 301-305 ; Cabanot *et al.* 1985, 63-68.

44. Pour les églises, voir J. Cabanot *et al.* 1985, 20. Voir aussi Beyrie 1985. Il s'agit des hôpitaux du Somport et de Roncevaux.

45. Lacoste 1952, 63-70, et 1965, 63-76.

46. Matrices cadastrales de Thèze, ADPA, 1 G6, 1835, parcelle n° 279.

pèlerinage à sainte Quitterie a lieu tous les ans dans ce sanctuaire, le 22 mai, faisant pendant à des cérémonies organisées au Mas-d'Aire. Une visite sur les lieux nous a permis de localiser, à l'ouest de la chapelle, un site archéologique caractérisé par un abondant mobilier céramique d'époque moderne, vestige probable d'une hôtellerie liée au pèlerinage.

— Une fontaine que l'abbé Beyrie situe “à un kilomètre de là”, à Caubios, “au bord de la voie romaine, ...perdue dans un touya”, et qui aurait été autrefois visitée par les fidèles⁴⁷.

— La fontaine située au carrefour des chemins conduisant vers Sauvagnon et Mazerolles sur la commune de Lescar, où se trouvait, outre une croix, la *houn de Sainte Quittere* mentionnée dans un censier de 1643, et une chapelle dont les ruines étaient encore visibles dans les années 1940⁴⁸.

A Aire même, il faut ajouter, à la fontaine jaillissant dans la crypte de l'église du Mas, une autre fontaine de sainte Quitterie, située au pied de l'escarpement nord du Mas, où une tradition situe le lieu du martyre, au pied de l'ancien château⁴⁹.

Les plans cadastraux anciens fournissent en outre deux mentions d'un “chemin de sainte Quitterie”, qui, dans les deux cas, coïncide avec la route romaine. La première concerne un chemin séparant les deux communes de Latrille et de Miramont (fig. 2a, point 7), la seconde un autre chemin, disparu depuis, correspondant à la limite des communes de Sauvagnon et de Caubios au sud du sanctuaire de Doumy (fig. 2c, points 22 à 23). Ces deux tronçons séparent d'ailleurs des communes qui sont parmi les plus anciennes connues dans la région : vraisemblablement, la voie était encore visible, et

peut-être localement praticable, au moment où furent délimités les terroirs, ce qui explique qu'elle serve de limite communale uniquement à ces endroits.

Ce faisceau d'indices nous paraît suffisamment concordant pour que l'on puisse affirmer qu'il y a bien identité entre la voie antique et le Chemin de sainte Quitterie, comme l'affirmaient les historiens locaux et la tradition, sans le démontrer réellement. Le trajet de la jeune martyre dans sa fuite ne fait que refléter la circulation de cette époque entre les deux parties du royaume wisigoth d'Euric, de part et d'autre des Pyrénées, tout comme les démêlés de la sainte avec sa famille “païenne” rappellent les difficultés entre les rois Wisigoths hérétiques ariens et leurs sujets romanisés, restés catholiques⁵⁰...

Ainsi disparut la voie romaine... Mais le couloir de circulation qu'elle empruntait subsista ; aussi nous a-t-il semblé utile de montrer comment il fut employé dans les siècles postérieurs, où la documentation est moins chiche, afin de mieux percevoir la signification de la route antique dans une évolution constante des courants de circulation, à travers la longue durée.

5. APRÈS LA VOIE ROMAINE

On peut distinguer deux phases dans l'évolution des courants de circulation, la charnière se situant au XVIII^e siècle.

5.1. Chemins médiévaux et modernes

Nous n'avons guère de renseignements directs sur les chemins utilisés au Moyen Age, force est donc de procéder par recoupements ; nous savons que la vallée de Garlin ne fut pas utilisée comme passage vers l'Espagne par les pèlerins de Saint-Jacques ; les chemins indiqués par le *Guide du pèlerin* sont orientés nord-est/sud-ouest (fig. 1) ; l'un d'eux, le chemin de Moissac, passe par Aire, mais se dirige ensuite vers Roncevaux par Pimbo, Larreule et Ostabat. Un autre, le chemin de Provence, arrivait à Lescar par

47. Beyrie 1985.

48. Lacoste 1952, 63-70.

49. Description du sanctuaire du Mas dans Marquette 1981, 112-118.

Il en ressort qu'il a probablement existé là, dès le Haut Moyen Age une nécropole, vraisemblablement autour d'un lieu de culte christianisé. Mais les rares éléments antiques observables sont de provenance incertaine, y compris le sarcophage sculpté. La seconde fontaine est le site n° 54, *ibid.* 130-131.

50. Rouche 1979, 46, rapporte un fait significatif : “Il y a même, peut-être vers 507 ou 508, un évêque de Lescar, Galactorius, qui souleva vainement ses ouailles contre les Wisigoths”.



Fig. 10 : Extrait de la carte de Cassini pour le secteur étudié (feuille 106), avec le tracé de la route royale du XVIII^e s. (actuelle N 134).

Morlaas, puis gagnait Ostabat ou Oloron. Nous savons aussi que la frontière entre la Gascogne anglaise et la vicomté de Béarn passait entre Garlin, béarnaise, et Miramont-Sensacq, où résidait dès le XI^e siècle le vicomte de Tursan, et où Edouard I^{er} fit construire en 1274 un château pour surveiller la frontière. Ici, il nous suffit de suivre S. Lerat : “Adversaires, les vicomtes de Béarn et les représentants du roi d'Angleterre s'efforcèrent, en peuplant et en fortifiant leurs régions limitrophes, d'assurer le mieux possible le contrôle de leurs frontières...notamment par de multiples implantations de villages”⁵¹.

En effet, les bastides sont particulièrement denses le long de ce couloir (fig. 2a) où la facilité de circulation était devenue de fait un inconvénient... Du côté anglais, Miramont est bastide en 1243, Latrille et Sarron le deviennent en 1315, alors qu'en Béarn, Garlin reçoit ce statut en 1302. Il s'agissait surtout “d'occuper le terrain” pour éviter un grignotage par l'adversaire de zones laissées vides (fig. 2a-b-c).

Existait-il au Moyen Age une route le long de la vallée de Garlin ? Oui, très probablement : un chemin qui contourne par l'ouest l'enceinte rectangulaire de Sarron est appelé sur le cadastre de 1812 “chemin de Garlin à Latrille” (fig. 2a, point 30), et on relève plus au nord un toponyme “La Carrerade” (point 31) qui correspond au tracé actuel de la D 62, qui conduit vers Latrille, et qui rejoint Aire par Lucat et Nautery, soit un tracé plus occidental que celui que nous proposons pour la voie antique : nous voyons dans ce chemin l'héritier médiéval de la route romaine, dont on remarque le cours plus sinueux, qui cherche d'abord à relier les villages, même au prix d'un détour. Il est apparu sans doute assez tardivement, après l'implantation des bastides.

Ce n'était sans doute pas le seul itinéraire utilisé, ni même le principal : en effet, Terride insiste en 1569 sur le chemin de Saint-Pé, que l'on considérait selon lui comme “le meilleur chemin de la région”⁵². Il semble que les anciens cheminements “naturels” qui suivaient les glacis

51. Lerat 1963, 90.

52. Lacoste 1978, 38-39.

alluviaux aient alors constitué les axes principaux de circulation, notamment pour les transports : en effet, le Vic-Bilh produisait à l'époque moderne des vins qui furent un temps fort appréciés, et s'exportaient vers les pays de la mer du Nord et de la Baltique⁵³. Ils étaient voiturés jusqu'aux ports aménagés à Saint-Sever, Mugron, Hinx, où l'Adour devenait navigable ; pour y parvenir, ils devaient obligatoirement emprunter le chemin de Saint-Pé (vers Mugron) ou le chemin de Lapoutge (vers Hagetmau et Saint-Sever). Ce trafic décline passé le milieu du XVIII^e siècle, qui est précisément le moment où se produit une modification d'importance : la construction de la route royale. Mais il reste, pour attester la fréquentation de ces pouges à l'époque médiévale et moderne, un semis de fermes et de hameaux qui s'égrènent le long de leur parcours ; elles correspondent au recul progressif des landes au profit des cultures. La carte de Cassini (fig. 10) fournit un état de ces défrichements vers 1760 ; on remarque que les landes ne subsistaient de façon importante que de Sarron à Boueilho, de Lalouquette à Thèze, ainsi que sur le Pont-Long : ce sont précisément les secteurs où les fermes sont rares ou absentes, et où la voie antique s'est conservée jusqu'à nous.

5.2. De la route royale à l'autoroute

Peu avant 1750, sont entrepris les travaux destinés à doter Pau, devenue depuis le XV^e siècle la capitale du Béarn, d'une liaison commode et rapide avec la capitale⁵⁴. Les premières mentions remontent à 1747, où fut construit le pont d'Aire et tracée la rue passant devant le sanctuaire du Mas, et à 1749, où des propriétaires sur les terres desquels passait la route se plaignent de n'avoir pas été encore indemnisés : preuve qu'il s'agit bien d'un tracé nouveau. La construction fut assez longue, puisque ce n'est qu'en 1757 que la route fut ouverte sur tout son parcours. On retrouve

nettement dans son tracé des caractères de la voie antique : utilisation des couloirs naturels autant qu'ils coïncident avec la direction choisie, mais franchissement résolu des obstacles en coupant les vallées sans chercher à les contourner ; prédilection pour des tronçons rectilignes où les accidents topographiques mineurs sont "effacés" par une légère inflexion (à l'ouest de Garlin par exemple). Les agglomérations sont presque systématiquement évitées : les seules exceptions sont Sarron et Saint-Agnet, où l'étréoussse du couloir disponible ne laissait guère d'autre choix ; toutes les autres bourgades sont laissées à distance. Ce n'est certes pas un hasard, mais plutôt la traduction géographique d'une volonté politique : la route royale, devenue ensuite nationale, est l'expression de la volonté centralisatrice qui s'impose alors en France, et qui pense le réseau routier d'abord en outil de liaison entre centre et périphérie. Cette conception se retrouve avec l'autoroute A 64, dont le tracé suit souvent celui de la voie romaine pour aboutir à l'échangeur de Lescar.

CONCLUSION

Ce travail a en fait débordé de son cadre initial : nous nous proposons d'étudier un segment de voie romaine, et nous pensons avoir montré qu'effectivement, les traces révélées par la photographie aérienne correspondent à la voie antique qui fut construite entre *Vicus Julii* (Aire-sur-l'Adour) et *Beneharnum* (Lescar), vraisemblablement vers le milieu du I^{er} siècle p.C., et qui faisait partie d'un des itinéraires transpyrénéens reliant la Gaule à la péninsule ibérique. Nous en avons déterminé le tracé, avec un degré de certitude variable ; les sondages et les prospections ont établi que la construction de l'ouvrage était légère, et utilisait au mieux les ressources locales. La route semble avoir joué un rôle structurant au cours de l'Empire romain, favorisant l'éclosion de villas à proximité, et la promotion au rang de cité des bourgades qu'elle traversait. Il s'est vérifié que l'on pouvait accepter comme valide la tradition assimilant cette route au "chemin de sainte Quitterie", martyr dont la légende perpétue en fait le souvenir de l'axe routier qui cesse d'être utilisé au cours du Haut Moyen Age.

53. Lerat 1963, 163-164.

54. Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques ; C 347 -348 : établissement de divers devis relatifs à la construction de la grand-route de Pau à Bordeaux (années 1740-1741) ; C 349 : lettre de Trudaine à l'intendant d'Etigny sur l'indemnisation des propriétaires (année 1749) ; C 353 : devis relatifs à la construction de ponts sur la route Pau-Aire, notamment sur la paroisse de Sauvagnon (années 1766-1767).

Mais il y a plus : nous avons eu la chance d'avoir à faire à un espace dont, pour certaines parties, l'exploitation intensive est très récente : sur les glacis alluviaux qui forment les "vallées" de Garlin, de Thèze et du Luy de Béarn, les défrichements ne se sont terminés qu'après 1960. La trace des "fossiles" laissés par le passé y est encore toute fraîche, et l'on peut y appréhender l'histoire de la circulation depuis un passé fort lointain. Le couloir s'étendant d'Aire à Garlin, en particulier, montre bien l'existence de trois types de circulation dont l'existence, le rôle et l'importance relative connaissent selon les époques des changements considérables :

Le premier type correspond à des chemins permanents, dont le tracé est directement commandé par le relief, et qui jouent un rôle dans les communications à moyenne distance : ce sont les puges, dont on trouve des indices du fonctionnement dès la Protohistoire, et qui sont d'ailleurs les seuls éléments structurants que l'on puisse proposer pour cette période. Leur permanence est attestée par la fixation sur elles du parcellaire, mais ce ne sont pas elles qui déterminent l'implantation des noyaux de peuplement.

Le second type consiste en liaisons directes qui s'établissent en fonction d'impératifs bien plus larges : il s'agit d'éléments appartenant à un réseau de communications à longue distance, dont la création répond au besoin de relier des centres de pouvoir fort éloignés, dans le cadre d'ensembles politiques très étendus. Tel est le cas pour la voie romaine, la route royale, et l'autoroute, dont le tracé est beaucoup moins dépendant du relief, et dont les effets structurants sont moins perceptibles à l'échelon

local, comme le montre la répartition des villas gallo-romaines.

Le troisième type est représenté par le chemin médiéval de Garlin à Aire ; ici, c'est la liaison à caractère local qui dicte le cheminement, ce qui donne au tracé son aspect sinueux, et le chemin est étroitement intégré au façonnement par l'homme du paysage local (parcellaire, habitat).

La perception que nous pouvons avoir de la circulation dans ce petit secteur, pour incomplète qu'elle soit, montre la grande variabilité du réseau. On peut, à titre d'hypothèse, proposer le schéma suivant : les puges ont le rôle dominant pendant la Protohistoire, puis s'effacent devant la voie romaine, mais resurgissent au Moyen Age pour assurer les liaisons régionales, tandis qu'un réseau local se constitue pour accompagner la mise en valeur progressive des campagnes. A cette époque les liaisons transpyrénéennes convergent vers Saint-Jacques, les grands axes évitent donc notre couloir, mal orienté. Il retrouve son intérêt à l'époque moderne, où la recomposition d'une entité politique de grande envergure entraîne au XVIII^e siècle la création de la route royale, étonnamment semblable à la voie romaine disparue, dont elle aurait probablement repris le tracé si la capitale du Béarn ne s'était déplacée à Pau. Elle s'est surimposée au réseau local dont elle est complémentaire, tout en provoquant l'effacement complet des puges, réduites souvent au statut de chemins ruraux, car elles constituaient un réseau rival qui n'avait plus de raison d'être. Et l'histoire n'est sans doute pas finie.

ABRÉVIATIONS PARTICULIÈRES

BSB : Bulletin de la Société de Borda.

BSSLA Pau : Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Pau.

CVB : Cahiers du Vic-Bilh.

BIBLIOGRAPHIE

Barrière, B. et J.-M. Desbordes (1982) : "Vieux itinéraires en Limousin et Périgord", in : *Flaran 2. L'homme et la route en Europe au Moyen-Age et aux temps modernes, Flaran, 1980, Auch, 231-240.*

Bats, M. et J. Seigne (1971) : "La villa gallo-romaine de Saint-Michel à Lescar", *BSSLA de Pau*, 6, 29-71.

— (1972) : "La villa gallo-romaine de Saint-Michel à Lescar", *BSSLA Pau*, 7, 19-79.

- Baudot, RP et RP Chaussin (1935) : *Vie des saints et des bienheureux selon l'ordre du calendrier avec l'historique des fêtes*, 5, Paris, 422-424.
- Beyrie (Abbé), (1985) : "Sur les pas de sainte Quitterie en Béarn", *Campanes deu Pount-Loung*, journal interparoissial, 33.
- Bibliothèque (1968) : *Bibliotheca sanctorum*, Instituto Giovanni XXIII della Pontificia Università Lateranense, Rome.
- Bost, J.-P. (1986) : "P. Crassum... in Aquitaniam proficisci iubet : Les chemins de Crassus en 56 avant Jésus-Christ", in : *Hommage à Robert Étienne*, REA, 88, 21-39.
- Bost, J.-P. et G. Fabre, (1983) : "Quelques problèmes d'histoire dans deux cités d'Aquitaine méridionale à l'époque gallo-romaine", *Aquitania*, 1, 25-29
- Boyrie-Fénié, B. (1995) : *Les Landes*, 40, (CAG), Paris.
- Braudel, F. (1979) : *La Méditerranée et le monde méditerranéen*, 1, Paris.
- Cabanot, J., G. Fabre et F. Legrand (1985) : *Aire-sur-l'Adour, Eglise et abbaye du Mas*, Dax.
- Cadenat, P. (1982) : *Recherches à Ussubium*, Agen.
- (1987) : "Ussubium et l'Espagne dans l'Antiquité", in : *Le Sud-Ouest et la Péninsule Ibérique, Actes du XXXVII^e Congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest*, Biarritz, 45-52.
- Chevallier, R. (1972) : *Les voies romaines*, Paris.
- Clémens, J. (1981) : "Aux origines d'une région historique : Ténarèze et Peyrigne en Agenais", *Annales du Midi*, 93, 83-90.
- Coupry, J. (1973) : "Informations archéologiques. Circonscription d'Aquitaine", *Gallia*, 21, 451-473.
- Dictionnaire (1912) : *Dictionnaire d'Histoire et de Géographie Ecclésiastique*, 1, Paris.
- Didierjean, F. (1988) : "Apport de l'archéologie aérienne à l'étude des nécropoles tumulaires des Chalosses", in : *Actes du XLII^e congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest, Dax, 1986 = B.S.B.*, 410, 73-82.
- Dufourcet, J.-E (1888) : "Les voies romaines et chemins de Saint-Jacques dans l'ancienne Novempopulanie", in : *Congrès Archéologique de France, 5^e session*, Dax-Bayonne, 241-264.
- Etchecopar, D. (1982) : "La carte gallo-romaine du Vic-Bilh", *Cahiers du Vic-Bilh*, 8, 7-20.
- Étienne, R. (1962) : *Bordeaux antique*, Bordeaux.
- Fabre, G. (1973) : *La présence romaine entre l'Adour et les Pyrénées*, Pau, 10-12.
- (1992) : "Oloron", in : *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et Archéologie, 2^e Colloque Aquitania, Bordeaux (septembre 1990)*, Aquitania Suppl. 6, Bordeaux.
- (1994) : *Pyrénées-Atlantiques*, 64, (CAG), Paris.
- Goudineau, C. (1988) : "Le pastoralisme en Gaule", in : *Pastoral economies in classical antiquity*, Cambridge, 160-170.
- Grégoire de Tours, *Liber in Gloria Confessorum*.
- Higounet, Ch., éd. (1971) : *Histoire de l'Aquitaine*, 1, Toulouse, 102.
- Immerzeel, M. (1995) : "L'emploi du marbre pyrénéen pour la production de sarcophages paléochrétiens en Gaule : la Provence et les Pyrénées", in : *Les marbres blancs des Pyrénées. Approches scientifiques et historiques*, Entretiens d'archéologie et d'histoire 2, Saint-Bertrand-de-Comminges, 207-222.
- Lacoste, C. (1956) : *Le Béarn gallo-romain*, dactyl., Archives Départementales des Pyrénées-Atlantiques.
- (1952) : "Les fontaines de sainte Quitterie en Béarn", *BSSLA Pau*, 12, 63-70.
- (1965) : Les fontaines consacrées des Pays landais, *BSB*, 89, 63-76.
- (1978) : "Le chemin de Saint Pé en Vic-Bilh", *Cahiers du Vic-Bilh*, 2, 38-39
- Lauffray, J., J. Schreyeck, et N. Dupré (1973) : "Les établissements et les villas gallo-romains de Lalouquette", *Gallia*, 31, 123-156.
- Laüt, L. (1990) : "L'occupation du sol dans le Vic-Bilh à l'époque gallo-romaine", *APO*, 10, 70-81.
- Leblant, E. (1886) : *Les sarcophages chrétiens de la Gaule*, Paris,
- Lerat, S. (1963) : *Les pays de l'Adour*, Bordeaux.
- Marquette, J.-B., éd. (1981) : *P.O.S.H.A. d'Aquitaine, II, Aire-sur-l'Adour*, Bordeaux.
- Maurin, L., J.-P. Bost et J.-M. Roddaz (1992) : *Les racines de l'Aquitaine*, Bordeaux.
- Merlet, J.-C. et B. Watier (1988) : "La fosse Marcus Porcius", in : *Dax et ses origines*, Dax, 55-63.
- Mohen, J.-P. (1980) : *L'Age du Fer en Aquitaine*, Paris.
- Moreau, J. (1983) : *Supplément au dictionnaire de géographie historique de la Gaule et de la France*, Paris.
- Polge, H. (1959) : "Une appellation générique de chemin de l'extrême sud-ouest gallo-roman : pouche, poudge, poutge", *Revue Internationale d'onomastique*, 11, 205-210.
- Pothier, E. (1900) : *Les tumulus du plateau de Ger*, Paris.
- Réchin, F. (1987) : "Les céramiques communes de l'oppidum de Bordes (Pyrénées-Atlantiques)", *Aquitania*, 5, 203-211.
- (1992) : "Lescar", in : *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et Archéologie, 2^e Colloque Aquitania, Bordeaux (septembre 1990)*, Aquitania Suppl. 6, Bordeaux, 106-109.
- Rouche, M. (1979) : *L'Aquitaine des Wisigoths aux Arabes (418-781)*, Paris.
- Schaad, D., M. Martinaud, G. Colmont et J.-M. Paillet (1992) : "Éauze (Gers) Elusa", in : *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et Archéologie, 2^e Colloque Aquitania, Bordeaux (septembre 1990)*, Aquitania Suppl. 6, Bordeaux, 82-89.
- Sorbets, C. (1895) : *Histoire d'Aire-sur-l'Adour*, 1, Paris.
- Vieillard-Troiekouroff, M. (1978) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques-de-Compostelle*, Mâcon.