

Le sentier de Saint Ignace (12 mars 2026)

Belle affluence ce matin à **Ascaïn** : pas moins de vingt marcheurs se retrouvent derrière l'église, s'appêtent, et se dirigent aussitôt vers le quartier **Arraioa**, à l'est du village (côte 20).



À l'extrémité du bourg, nous partons d'entrée sur le « **sentiers de sommets** » en direction du **Bizkartzun**.



Le chemin se redresse et devient immédiatement boueux, à tel point qu'il est nécessaire de slalomer entre les flaques. Sagement, nous allons négliger les fléchages vers la gauche et quitter le « sentier des sommets » pour nous contenter d'une douce promenade, sur la droite, dénuée de dénivelé.



Nous continuons de progresser en pente douce mais certains marchent plus vite que d'autres... Nous avons le plaisir d'être à nouveau accompagnés par notre amie **Jacqueline**, qui nous avait quittés durant quelques mois pour aller voir son chirurgien préféré... Les passages en zone marécageuse se succèdent...



Nous voici un peu plus haut sur une voie goudronnée (côte 110) qui va vite nous mener vers la route du « **Col de Saint Ignace** », reliant **Ascaïn à Sare**. Nous l'empruntons sur trois cents mètres, jusqu'au col.



C'est à proximité du départ du « **Petit train de la Rhune** », au pied de la petite chapelle (côte 169), que nous choisissons de nous installer, le plus confortablement possible, pour le pique-nique.



Au choix : marches d'escalier, bancs de pierre ou pelouse ensoleillée... Il y en a pour tous les goûts...



Avant de repartir vers **Ascaïn** sur une piste cyclable récemment aménagée, en contrebas du parking principal, un petit affichage historique nous rappelle que jadis, passait là une ligne de chemin de fer...

La ligne Saint-Jean-de-Luz/Sare, ancêtre du train de la Rhune



Arrivée du tramway en gare de Saint-Ignace
Collection particulière



Bergère face au train de la Rhune
Collection particulière

Dans un contexte de multiplication des voies de chemins de fer, le département des Basses-Pyrénées (actuel Pyrénées-Ariennes) décide en 1924 de créer la ligne Saint-Jean-de-Luz/Sare. L'idée est alors de relier les bourgs importants aux lignes de chemin de fer Paris-Madrid et Bayonne-Toulouse, déjà bien implantées.

La ligne sera inaugurée le 24 avril 1924 jusqu'à Saint-Ignace puis prolongée jusqu'à Sare le 1^{er} juillet. Le tracé s'étend sur 11 km et permet de rejoindre le col de Saint-Ignace depuis Saint-Jean-de-Luz en 47 minutes. Des courbes sont aménagées le long des derniers kilomètres pour contrer le dénivelé. Quatre gares sont proposées, Ciboure, Ascaïn, Saint-Ignace et Sare ainsi que de nombreuses haltes. A bord du tramway, paysans, touristes et travailleurs sont confondus. Un wagon est réservé pour les marchandises locales : la laine de Sare, le plâtre de Saint-Ignace et le grès des carrières d'Ascaïn. Six allers-retours journaliers sont assurés, sept le vendredi car jour de marché.

Le tracé initial prévoit un terminus à Peyrehorade mais la Première Guerre Mondiale provoque l'arrêt des travaux.

A la sortie de la guerre, la crise économique des années 30 ainsi que l'arrivée de l'autocar viennent compromettre le maintien de cette ligne, déjà déficitaire.

Le tramway cesse alors de circuler (1937), laissant pour dernier vestige l'actuel « petit train de la Rhune ».



Transbordement des touristes pour l'ascension de la Rhune
Collection particulière



Arrivée du tramway en gare de Saint-Ignace




Nous saurons tout sur l'histoire des différentes lignes qui furent aménagées à partir du XIX^{ème} siècle, jusqu'à l'inauguration du petit train que nous connaissons, il y a tout juste cent ans... Le seul ayant survécu...

Le développement des premières voies de chemin de fer en Pays basque français



Le tramway Saint-Jean-de-Luz/Sare devant le restaurant Chez Nicolas (ex-restaurant le Pullman). Collection particulière



Arrivée du tramway en gare de Saint-Ignace
Collection particulière

Dès le fin de Second Empire, un formidable engouement pour les voies ferrées s'empare de la France. Le Département des Basses-Pyrénées et le Pays basque français n'y échappent pas : un quadrillage de territoire par des lignes de train et de tramway est mis en place et les projets fleurissent.

Les déplacements sont facilités : on peut se rendre à Paris depuis Bayonne en passant par Diez et Bordeaux dès 1855, puis depuis Irun dès 1864. La ligne Pau-Bayonne est créée dans le même temps puis étendue jusqu'à Toulouse (1866).

Dans ce contexte, le quartier de la traversée des Pyrénées suscite rapidement de nombreux débats. De multiples propositions sont faites pour relier la France à l'Espagne, parmi lesquelles la fameuse ligne transpyrénéenne « la Paris-Madrid ».

Une ligne de chemin de fer sera mise en place le long de la côte, avec un arrêt à Hendaye (1866). Les échanges se poursuivront pour la traversée des Pyrénées occidentales avec l'inauguration de la gare du col de Sempit en 1922. Parallèlement, le ministre Freyreton lance un plan de développement de lignes intrinsèques, à plus petite échelle. De nombreuses lignes de tramway à voie métrique sont construites. Le territoire basque propose les suivantes :

- Bayonne - Anglet - Biarritz (BAB), en circulation de 1877 à 1952
- Bayonne - Lucq - Biarritz (BLB), en circulation de 1888 à 1948
- Le tramway urbain d'Hendaye, en circulation de 1906 à 1917
- Bayonne - La Barre - Hendaye, « petit train bleu » longeant la côte sur une trentaine de kilomètres, en circulation de 1917 à 1948 (par tramway)
- Saint-Jean-Pied-de-Port - Merdès, en circulation de 1927 à 1936, exploitée uniquement pour le transport de marchandises
- Saint-Jean-de-Luz - Sare, en circulation de 1924 à 1933
- Chemin de fer de la Rhune, ouvert en 1924

La structuration du réseau routier et le développement de l'automobile ont peu à peu remplacé ces lignes. De nouveaux enjeux de circulation sont apparus au fil des décennies : l'urbanisation des villes, la croissance démographique, le tourisme et les enjeux climatiques. Ces tramways, jadis qualifiés d'obsoletes, nous donnent aujourd'hui un aperçu de ce qu'était la Côte basque il y a 100 ans.



LA CÔTE BASQUE

Le réseau basque des Voies Ferrées Départementales du Nord (VFDM).
Collection particulière





Notre retour en pente douce sera agrémenté par l'observation de quelques spécimens animaliers...



Longueur : \approx 8 km

Dénivelé : \approx 150 m

Difficulté : Facile