

Zeitschrift:	Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band:	17 (1996)
Artikel:	Archéologie du réseau routier au nord de Bâle
Autor:	Vion, Eric
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1078099

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Archéologie du réseau routier au nord de Bâle

Eric Vion

Depuis une dizaine d'années, une nouvelle archéologie prend son essor: celle du réseau routier. Beaucoup d'idées reçues ont été profondément révisées. Nombre de vestiges routiers attribués aux romains ne remontent en effet pas au-delà des premières modernisations du 18^e siècle. Dans le même temps, la naissance d'une «science de la forme» désigne un réseau dense de voies antérieures à la fondation de nos villages. Au nord de Bâle, comme ailleurs, l'analyse morphologique révèle un faisceau de grands chemins: Quelles étaient donc les voies qui, depuis le nord, desservaient Bâle?

1. La «nouvelle archéologie routière»

Trois éléments fondent la «nouvelle archéologie routière»: une «approche inversée», des «méthodes de lecture», une «volonté structurelle». Nous ne ferons ici que les résumer.

Une approche inversée par rapport au vieux concept de collection archéologique

Le propre des recherches archéologiques traditionnelles est de collectionner des vestiges. Mais, en matière routière, la collection ne devient jamais assez dense pour permettre la reconstitution d'un réseau. Le vestige enregistré est donc isolé et, parce que dépourvue de contexte, l'interprétation que l'on peut en faire est souvent livrée à l'errance.

Les archéologues n'ont, jusqu'à récemment, pas su dépasser cette approche. Il ont d'abord échoué à rendre plus dense la collection des vestiges:

- Beaucoup de voies anciennes demeurent en effet «invisibles». Elles ont été modernisées! Or, l'archéologue ne sait reconnaître que des vestiges ou des continuités exceptionnelles. Les autres, trop ordinaires, lui échappent: dans la route moderne, il ne saisit pas le tracé préhistorique, romain ou médiéval.
- En s'acharnant à découvrir des «vestiges construits» (chaussées, voies taillées dans le rocher), les archéologues ont ignoré les vestiges les plus fréquents: ceux qui résultent d'une érosion (la route est une surface de frottement et donc d'usure)¹.

1 Eric Vion, «Vestiges routiers, par excellence: les groupes de chemins creux fossiles», in: Mélanges Raymond Chevallier, Caesarodunum tome XXVIII, Université de Tours, 1994.

Ils ont ensuite échoué dans la datation des vestiges découverts. Il est vrai que rien ne ressemble plus à un chemin qu'un chemin... Les manuels ont le tord de toujours montrer des voies dallées qui sont en fait des cas rarissimes; la règle, c'est, au cours des âges, la piste en terre, y compris à l'époque romaine. Mais Rome, justement, a laissé des bornes milliaires aux titulatures pompeuses. Et les archéologues ont été tout naturellement victimes de cette «propagande impériale». Les premières modernisations du réseau routier (17^e–18^e siècles) ayant laissé de forts beaux vestiges, ils ont été très généralement attribués aux Romains². L'idée que le Moyen Age n'a guère créé de routes est, encore aujourd'hui, presque un lieu commun – alors que les fondations des villages et des villes ont entraîné les réseaux en étoile et de profondes restructurations des circulations régionales, bases de nos actuelles communications.

Comment limiter l'errance de l'interprétation? En restituant à tout segment routier son réseau: il y occupe une place relative, tant spatialement que temporellement. Dans le faisceau des tracés successifs d'un itinéraire, tel chemin est ainsi concurrent et antérieur à tel autre.

Comment sortir alors de cette impasse méthodologique traditionnelle où l'assemblage des éléments est incapable de «produire» un réseau et où on ne peut identifier et interpréter correctement ces dits éléments sans réseau? Peut-on accroître la densité de la collection? La fragilité des critères d'interprétations et l'essoufflement des recherches au 20^e siècle indiquent que non. Et, quelques efforts de recherche que l'on fasse, l'équation reste toujours à deux inconnues. Puisque la connaissance du réseau découle de celle des segments qui dépend, elle, de celle du réseau, l'approche traditionnelle est in-dépassable. C'est un cercle vicieux, où l'avance ne peut se faire qu'au prix de tâtonnements et d'errances. Dans l'approche traditionnelle, la multiplication et l'interprétation des segments est difficile ou impossible. Le réseau, trop peu dense, reste inconnu et est incapable d'assurer un contexte restituant la place des segments.

Pour tourner la difficulté, il a donc fallu reformuler l'équation! Les nouvelles recherches doivent s'appuyer au moins sur un élément connu.

- Puisqu'il est la clé de l'interprétation, c'est donc du réseau qu'il faut partir et non des segments.
- Comme le réseau ancien est inconnu (c'est le but de la recherche...), le point de départ doit être le réseau routier actuel ou, quand il est reconstruisable, le réseau précédent nos modernisations des 18^e–20^e siècles. Notre réseau a nécessairement une origine et ses formes actuelles contiennent au moins des fragments des états anciens de circulations. Le problème sera

2 Yves Jeannet, «Voies à ornières du Jura», in: Archéologie Médiévale II, Caen, 1972, pp. 133–184; Eric Vion, «Voies romaines et Etraz: mythes et réalités», in: Bulletin IVS 1990/2, pp. 35–51.

bien sûr de les repérer. Mais tout segment (site, tracé, itinéraire) aura une place relative qui limitera les erreurs d'interprétation.

La «nouvelle archéologie routière» est ainsi bien une approche inversée de la pratique traditionnelle. La première va du réseau aux segments, la seconde collectionnait les parties pour tenter d'atteindre le tout.

Les deux implications principales de la nouvelle approche sont la systématique et la régressivité des recherches:

- Le champ de l'étude est spatialement systématique: la recherche embrasse un vaste territoire régional et non plus un site ou même un itinéraire isolé. Elle prend en compte tous les tracés d'un réseau (des grandes voies aux sentiers; les premières peuvent être déclassées et prendre la forme des seconds).
- Chronologiquement, la recherche est toujours régressive; il faut remonter le temps depuis un réseau cartographiquement connu. Bien que les modernisations des 18^e, 19^e et 20^e siècles ont ajouté beaucoup de «parasites», le réseau actuel peut faire l'affaire. Quelques pays de l'ouest européen disposent d'une cartographie de la première moitié du 19^e siècle «facilement utilisable»³. Les archives cartographiques des Pays-Bas, de l'Angleterre ou d'une partie des cantons Suisses permettent souvent de remonter beaucoup plus haut (16^e–17^e siècles).

La «nouvelle archéologie routière» a ainsi pour source principale la représentation du plus ancien réseau routier cartographié (tracés et mentions d'itinéraires). Dans un premier temps, on peut s'en contenter parce que des détails supplémentaires n'ajoutent souvent pas grand chose à la compréhension régionale. Mais pour prendre en compte les formes parcellaires dont les fractures peuvent être révélatrices de tracés disparus ou de lacunes à restituer, c'est bien sûr le paysage dans son entier (plan cadastral détaillé ou photographie aérienne) qui doit faire l'objet d'une analyse. Dès lors, la «nouvelle archéologie routière» n'est qu'une branche spécialisée de «l'archéologie du territoire».

Des méthodes concrètes de travail

Renverser l'approche serait stérile si l'on ne pouvait mettre au point des méthodes de lecture du réseau d'aujourd'hui ou d'hier. Le réseau est en effet ordonné selon la hiérarchie des circulations des 18^e–20^e siècles. L'ordre des circulations plus anciennes a été recouvert et il n'apparaîtra pas sans tris rigoureux. Contrairement à ce qu'affirment nombre d'historiens⁴, la densité

3 En France: le cadastre napoléonien, en Angleterre: les Ordnance Survey Drawings...

4 Eugen Weber, «La fin des terroirs».

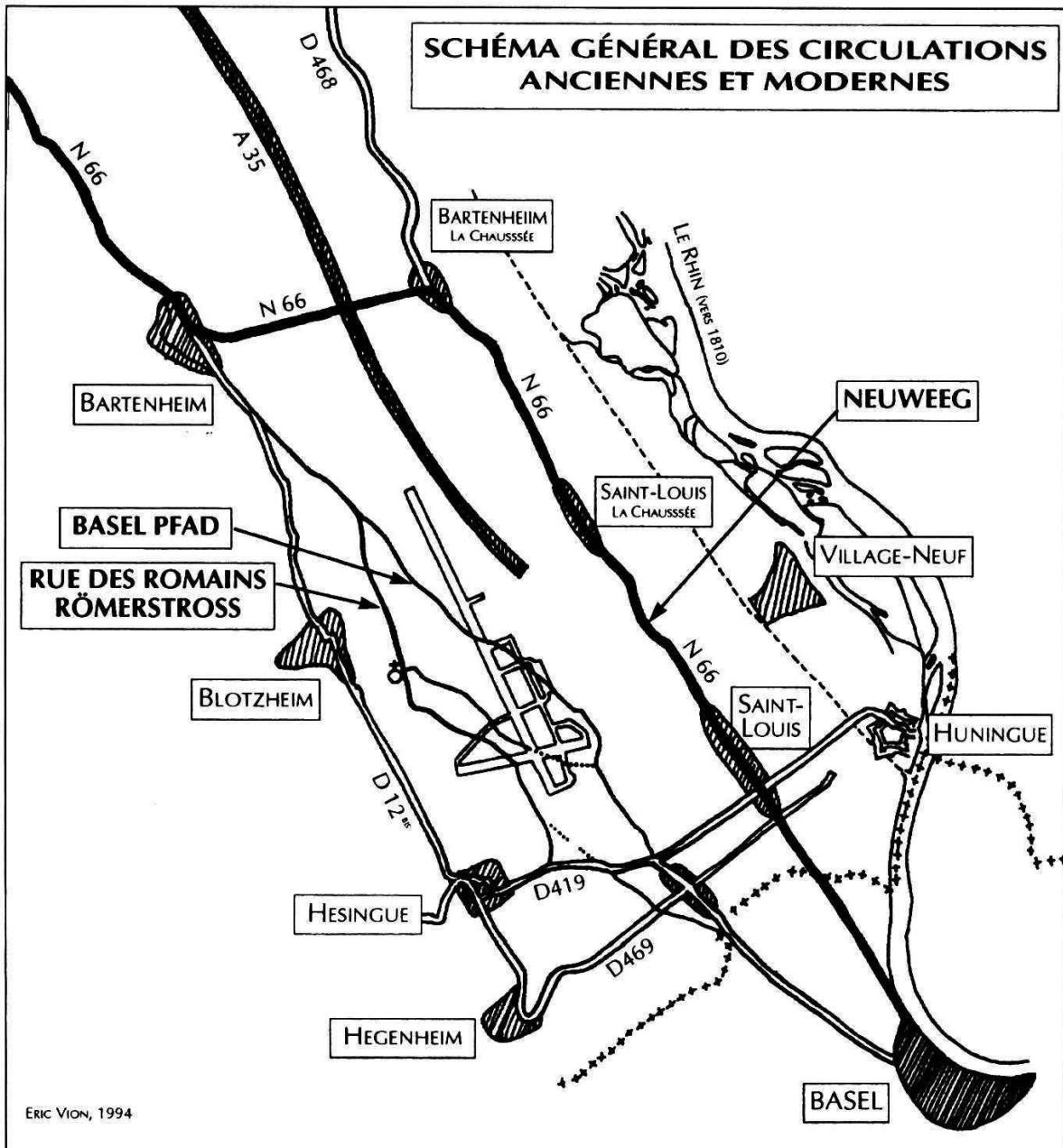


Figure 1 (schéma général des circulations anciennes et modernes)

Immédiatement au nord de Bâle, la topographie semble avoir déterminé deux lignes parallèles de circulation. La première, composée de la D12bis et de la N66 suit le piedmont occidental. La seconde (N66 et D468) se tient en retrait du Rhin. Mais ce schéma déterministe est contredit par l'histoire: il existait une «Rue des Romains» et un «Basel Pfad» qui coupaient à travers la plaine. Ce n'est pas le déterminisme géographique mais les localités (Mulhouse pour la N66; les villages pour les autres routes) qui ont capté l'ancien réseau.

du réseau n'est pas récente. Les relevés des terriers de la fin du Moyen Age montrent que le réseau des chemins du 15^e siècle est aussi dense que celui du 19^e siècle.

Qu'est-ce qui dans un réseau peut distinguer des tracés? Principalement, les formes qu'ils prennent: elles indiquent tout à la fois une hiérarchie (locale-régionale), une appartenance (itinéraire), une place relative (un dépla-

cement du tracé, et donc une antériorité ou postériorité). Par analyse morphologique, il faut donc principalement entendre:

- *Un tri entre formes locales et anomalies:*

Les réseaux en étoile sont séparés de leurs anomalies: Les premiers, dits aussi réseaux locaux, rayonnent à partir des habitats groupés et sont contemporains de leurs fondations. Les anomalies révèlent un autre ordre, celui des «grands chemins» (à l'exception des éléments de cadastres anciens) et remontent généralement à beaucoup plus haut: ils forment la strate la plus ancienne du réseau routier⁵.

- *La détection des itinéraires* (analyse morphologique, 2^e phase):

Elle consiste à rétablir la continuité des anomalies discontinues précédemment révélées en les assemblant avec des éléments des réseaux locaux. Les voies rectilignes ont beaucoup intéressé les archéologues. Elle ne sont qu'un cas particulier de continuité segmentée.

- *La reconstitution des faisceaux des itinéraires* (3^e phase):

Les anomalies signalent souvent des tracés multiples d'un même itinéraire. Il faut y ajouter tous les chemins parallèles pour reconstituer le faisceau virtuel des tracés de l'itinéraire.

- *La révélation des captages locaux et régionaux* (4^e phase):

Dans le faisceau virtuel de l'itinéraire, il faut restituer les mouvements, parfois très complexes. La modernité a beaucoup simplifié les cheminement anciens souvent multiples. Mais la forme assigne souvent une place temporelle relative aux tracés. Le rapport de la voie et de l'habitat indique des captages d'importance locale mais aussi régionale. Les mouvements ne sont pas à sens unique. Nombre de tentatives de captage ont échoué et, parfois, c'est même l'habitat qui a migré ou s'est dédouble. Dans certains cas, il y a probablement eu une volonté politique pour empêcher le captage⁶.

La lecture des formes du réseau aboutit donc à classer l'ensemble des segments soit dans des réseaux locaux – sans autre extension que le terroir⁷ –, soit dans des itinéraires-faisceaux. A l'intérieur des faisceaux, elle propose généralement des séquences chronologiques. Chaque segment a donc bien

5 Eric Vion, «L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles», in: *Paysages Découverts 1*, GREAT, Lausanne, 1989, pp. 67–99.

6 Eric Vion, «Une tournelle dans son contexte routier», in: «Echandens-La Tornallaz, VD, Suisse, Habitats protohistoriques et enceinte médiévale», *Cahiers d'Archéologie Romande* n° 53, Lausanne, 1992.

7 Nous employons volontairement le mot «terroir» par opposition à «territoire». Si le Pays de Vaud (Suisse) fait généralement coïncider les deux, une étude actuellement en cours sur la Beauce montre que nombre de terroirs échappent aux limites communales. Un certain nombre d'entre eux ont même leur centre sur des limites communales. S'ils ont été politiquement absorbés par les communes voisines, ils demeurent néanmoins des réalités géo-historiques.

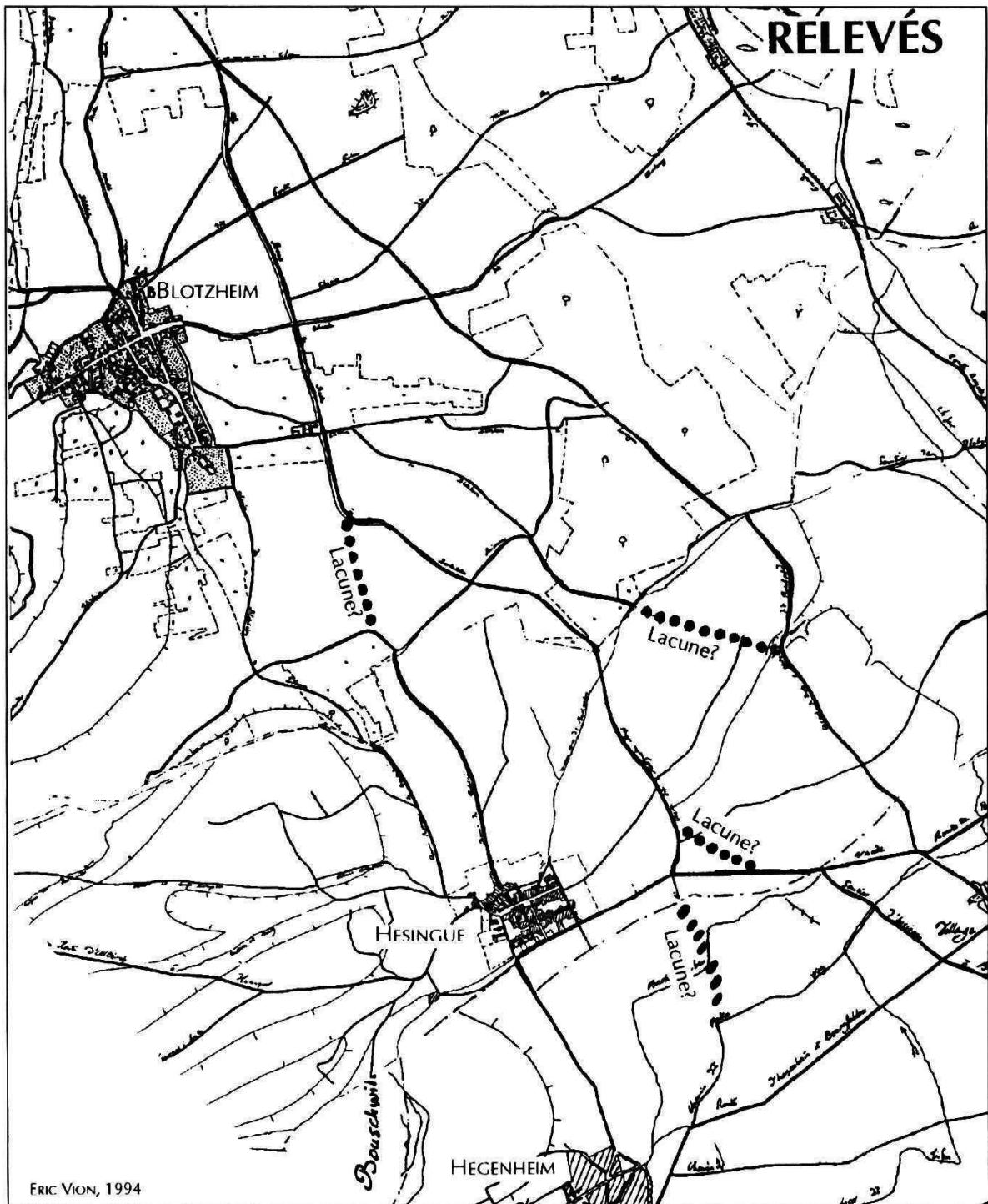


Figure 2 (relevés)

Le relevé des archives cartographiques des 19^e et 18^e siècles livre un réseau dense de chemins dont il faut remonter le temps. Des tris morphologiques permettent d'organiser cette matière et d'arriver à une seconde carte, celle des interprétations (cf. figure 3).

trouvé sa place dans un contexte et la difficulté méthodologique traditionnelle est résolue.

De l'inventaire aux structures

Les formes traditionnelles de l'inventaire aboutissent à classer les segments identifiés dans des époques bien définies (romaine, Haut Moyen Age, etc.). La «nouvelle archéologie routière» s'en accorde fort mal. Beaucoup des séquences chronologiques détectées sont en effet relatives. Le fait que tel chemin soit plus ancien que tel autre n'est pas un indicateur précis du temps du déplacement. Découper en périodes revient à présenter des tracés détachés du faisceau auxquels ils appartiennent et donc à les priver de leur contexte! Figer des chronologies relatives en périodes est un exercice réducteur, dangereux et fermé. L'inventaire de formes est un état figé; la saisie du mouvement est au contraire un modèle dynamique. Autant dire que si la recherche est régressive, la présentation des résultats doit aussi l'être. Inscrites dans la longue durée, les structures indiquées par les mouvements sont trans-temporels.

La forme ne doit ainsi jamais être étudiée sans le mouvement. Sans ce dernier, pas de cohérence. La compréhension structurelle naît de la réunion du temps et de l'espace dans un même contexte. On ne peut plus, à mon sens, étudier une période particulière (du réseau routier, du paysage) sans risquer l'errance de l'interprétation.

2. Les voies au nord de Bâle

Méthodes et résultats ont surtout été développé en Suisse romande. Depuis deux ans, d'autres terrains ont été délimités en France, en Espagne et en Angleterre afin de trouver des comparaisons et d'enrichir le catalogue des formes et des analyses régionales. La présente étude, encore assez sommaire, porte sur les réseaux des chemins des communes de l'extrême sud de la plaine d'Alsace.

De cette région de la porte nord de Bâle, le territoire de Blotzheim occupait autrefois près du tiers de la superficie. Il reflétait l'importance passée de la localité, attestée entourée de murs et de fossés en 1253. La construction de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (1958) a entraîné d'importants transferts. Une partie importante du territoire de Blotzheim a été attribué à Saint-Louis.

Les circulations actuelles ont été captées par Mulhouse

Si l'on quitte aujourd'hui Bâle pour Colmar et Strasbourg, Mulhouse est un passage obligé. Trois routes s'offrent à l'automobiliste et elles témoignent

bien que les itinéraires actuels, bien que moins divers qu'autrefois, sont encore constitués d'un faisceau de tracés. Le premier est l'autoroute A35 sur lequel on ne s'étendra pas ici, vu son jeune âge. La seconde route est la Nationale 66. Elle traverse d'abord Saint-Louis, localité-rue. Mais à hauteur des deux Bartenheim, sa ligne se brise: la chaussée décroche pour rejoindre le bord occidental de la plaine qu'elle suit jusqu'à Mulhouse. Il existe enfin une troisième route, bien que plus secondaire. Partant de Bourgfelden ou d'Allschwil, elle rejoint Bartenheim par Hésingue et Blotzheim (D12bis).

En a-t-il été toujours le cas? Au 19^e siècle, Mulhouse n'avait pas encore capté «toute» la circulation. La route de Strasbourg passait en effet par Neuf-Brisach. La Nationale 68, aujourd'hui déclassée en Départementale 468, était un axe sub-rectiligne qui restait parallèle au Rhin⁸. En 1803, les plans de Blotzheim l'attestent comme «Grande Route de Basle à Colmar et à Strasbourg»⁹. A hauteur de Bartenheim, la circulation ne décrochait que partiellement. En 1818, les plans de Bartenheim distinguent la «Route de Neuf-Brisach à Basle» de celle de Colmar¹⁰. Du 19^e au 20^e siècle, les écoulements de circulations et le classement routier ont donc varié. Mais ces circulations sont restées inscrites dans un schéma de base relativement facile à cerner. Abstraction faite de l'autoroute, il y a deux voies qui partent de Bâle. Le premier chemin, en direction de Mulhouse, longe le piedmont occidental. Le second, en direction de Kembs et de Neuf-Brisach, suit la limite des anciens marais ou prés humides des bords du Rhin. Ils déterminent tous les deux un chapelet de villages séparés par la grande forêt de la Hardt qui vient mourir, au sud, à Blotzheim.

Le décrochement des deux Bartenheim n'est qu'un raccord entre ces deux voies et traduit surtout la force d'attraction de Mulhouse.

Dépasser le déterminisme géographique...

Le piedmont occidental et le Rhin sont des limites naturelles et les routes les épousent... Faut-il donc parler de déterminisme géographique? On pourrait ainsi conclure à la permanence des axes routiers. Mais ce serait aller trop vite car le schéma moderne des circulations n'a rien de «naturel». Il résulte du captage par les localités de voies antérieures... En l'occurrence, ce ne sont pas les routes qui sont déterminées mais plutôt les villages! La première vague habitée, la plus occidentale, occupe le piedmont occidental (Hegenheim, Hésingue, Blotzheim, Bartenheim, etc. forment une ligne). Sur ce contrefort, elle est bien à l'abri des inondations et exploite des terroirs variés

⁸ Archives Départementales du Haut-Rhin (ADHR), Odile Kammerer et Dominique Dreyer, Répertoire numérique de la Série S, Travaux publics et Transports 1800–1870, p. 10.

⁹ 21 Thermidor, an 1, Paris: Archives Nationales, F31/155.

¹⁰ 1818–1819, Colmar: Archives Départementales du Haut-Rhin (ADHR), 3P474.

(coteaux et plaine). La seconde vague est venue se fixer sur la route orientale (N66 prolongée de la D468), en situation plus précaire. Métaphoriquement, la première vague est à l'abri des «inondations épidémiques», la seconde seulement en marge du pays inondé à l'état endémique. Au sud et dans le périmètre étroit de cette étude, les localités sont d'ailleurs d'un aspect plus récent que celles du piedmont. Elles résultent de dédoublements sur la route: Bartenheim–La Chaussée par opposition au référent Bartenheim, même chose à Blotzheim (aujourd'hui Saint-Louis–La Chaussée). En outre, au 18^e et 19^e siècles, ces dédoublements ne sont encore que des hameaux ou des maisons éparses. Saint-Louis, enfin, est une création de Louis XIV. Faut-il généraliser cette chronologie à l'ensemble des villages de la voie de Neuf-Brisach? Je ne serais encore le dire.

Les anomalies du réseau local de Blotzheim

L'analyse morphologique du réseau de Blotzheim révèle trois anomalies traversantes:

- La première est l'axe Bâle–Saint-Louis–Neuf-Brisach. L'anomalie est continue et a pris au cours du 19^e siècle les appellations suivantes: «Route de 2^e classe dite du Rhin de Bâle et de Huningue à Strasbourg et Spire par Neuf-Brisach et Marckolsheim» (an VIII–an XII); «Route de 2^e classe n° 64 de Strasbourg à Bâle» ou «n° 51 de 2^e classe dite du Rhin de Bâle à Nimègue par Marckolsheim, Strasbourg et Lauterbourg» (an XII – 1812); «Route nationale de 3^e classe n° 86 de Bâle à Nimègue» (1812–1824); «Route nationale de 3^e classe n° 68 de Bâle à Strasbourg» (1824–1870)¹¹. Au 1809, le secteur traversé par la route porte le nom de «Neuweeg»¹². Pour cette partie, aujourd'hui intégrée à Saint-Louis, le dictionnaire indique que «La Chaussée, anciennement Chaussée Neuve (Neuweg), est le nom donné à la nouvelle route établie en bordure de la terrasse au Moyen Age»¹³. Mais, bien qu'ils n'aient pas cherché son tracé dans le détail, d'autres auteurs y voient plutôt une voie romaine. En 1935, Robert Forrer la décrivait ainsi: «La ligne part de Bâle ou d'Arialbinnum – qu'on cherche à Burgfelden –, longe la terrasse rhénane et touche Mons Brisiacus, Brisach, qui à cette époque semble avoir appartenu encore à la rive gauche du Rhin. A Brisach, il y avait certainement un de ces fortins de Drusus, peut-être aussi un autre à Cambete-Kembs (...)»¹⁴. Un ouvrage collectif

11 ADHR, Série S, catalogue.

12 ADHR, Atlas de Blotzheim 1809, 3P suppl. 19, section F.

13 «Le Haut-Rhin, dictionnaire des communes, histoire et géographie, économie et société», sous la direction de Raymond Oberlé et Lucien Sittler, Colmar, 1980–1982, p. 1308.

14 Robert Forrer, «L'Alsace romaine», Paris, Leroux, 1935, p. 27. Voir également la carte en fin de volume (pl. XLI). NB. Kembs se trouve au nord de Bartenheim–La Chaussée.

récent reprend cette idée: «De Bâle, par la Hardt et Marckolsheim, la «route militaire du Rhin» gagnait Argentorate par les bourrelets de rive, et se poursuivait sur Seltz et Lauterbourg»¹⁵.

- La deuxième grande anomalie traversante est celle d'un tracé connu au 18^e siècle comme «Chemin Basel Pfad»¹⁶. En 1803 (an XI), la carte conservée aux Archives Nationales l'atteste sans le nommer. En 1809, seule sa partie inférieure est dessinée¹⁷. Mais comme elle porte le nom de «Chemin de Bartenheim à Bale» on peut tenir pour sûr qu'il ne s'agit que d'un oubli. Ce chemin, aujourd'hui recouvert par l'aéroport de Bâle–Mulhouse, a entièrement disparu.
- La troisième anomalie traversant le terroir de Blotzheim, plus proche du village, est un doublet du précédent. Au 18^e siècle, elle est mentionnée comme «Chemin die Alté StraSs» ou comme «die Alté StraSs». En 1803, elle est «Chemin appelé du Alte Straas de Basle». En 1809, les mentions témoignent également que Blotzheim a capté la circulation. Si le haut du tracé porte la mention de «Chemin de Bartenheim à Bâle», le bas indique en effet «Chemin de Blotzheim à Hesingue» (ce qui n'a topographiquement pas de sens car il existe un chemin direct). Le centre, à hauteur de Blotzheim, ne porte pas de mention sinon deux ajouts postérieurs au crayon (donc non datés): «Alte Strasse» et «Rue des Romains». Cette dernière mention est conforme aux plaques posées actuellement *in situ* «Rue des Romains – Römerstross».

Le long de la «Rue des Romains», on remarque un édifice religieux dédié aujourd'hui à «Notre Dame du Chêne». Le dictionnaire en fait un lieu de pèlerinage très fréquenté, notamment au 14^e siècle, par les Bâlois et Sundgauviens¹⁸. Il suppose que l'église du village est plus ancienne que Notre-Dame du Chêne et indique que la première était tombée au rang de chapelle à la fin du Moyen Age¹⁹. Le plan du 18^e siècle atteste l'édifice avec la mention «Enclos de l'église paroissiale». A la même époque, lui faisant face dans le carrefour, un autre bâtiment est inclu dans un «Enclos du couvent des Capucins»²⁰. En 1809, les deux chemins qui viennent du village sont qualifiés de «Rue de la Chapelle» et de «Chemin de Blotzheim à la Chapelle dit Kirchveeg». La carte au 1:25000 fait du

15 M. N. Denis, A. Finck, J.-R. Haeusser, M. Munch, J.-Y. Mariote, H. Noun, M.-C. Peillon, M. Schneider, «Strasbourg», Paris, Chr. Bonneton éd., 1993, p. 16.

16 ADHR, C1159-7, sans date (18^e siècle, postérieur à 1738, cf. note 20). Deux cartes à l'échelle de 100 perches de 2 pieds du Roi. Seul le brouillon porte des mentions d'itinéraire ou les noms des chemins.

17 ADHR, 3P suppl. 19. Ce «Basel Pfad» est attesté du «Chemin dit Viehweeg» à la limite communale sud.

18 Dictionnaire (op. cit., note 13), p. 205.

19 Ibidem, p. 204.

20 ADHR, C1159-7. Ce couvent fut créé en 1738 (le plan est donc postérieur à cette date), supprimé en 1791, rouvert en 1800 et pillé en 1815. Cf. dict. (op. cit., note 13), p. 205.

chemin diagonal un chemin de croix²¹. A titre de comparaison, le canton de Vaud connaît plusieurs églises paroissiales disparues, situées à l'écart du village et sur des routes importantes. Par exemple, à Essertines-sur-Yverdon et à Dommartin²².

A Blotzheim, les anomalies issues du tri morphologique et les mentions récoltées dans les anciens plans sont en corrélation classique si on les compare au matériel déjà enregistré ailleurs en Europe. Les mentions indiquent d'une part des chemins de grande communication, c'est à dire menant à une ville (ici Bâle) dont le territoire ne touche pas directement le terroir communal considéré, d'autre part des chemins désuets (Alte Strasse, Pfad). Les grands chemins dégradés en sentiers ne sont en effet pas rares dans les plans des 17^e au 19^e siècles. Parmi tant d'autres, voici en 1680, à Villars-le-Terroir, le grand chemin de Morges à Payerne réduit en sentier: «Terre de la commune, cy devant en grand chemin n'y ayant à présent plus qu'un petit»²³.

Autres anomalies à Bartenheim et Hésingue

Le territoire de Bartenheim ne livre pas à proprement parler d'anomalies²⁴. Le «Basel Pfad» et la «Rue des Romains» font en effet jonction avant leur entrée dans le terroir de cette commune. Ils sont dès lors partie intégrante du réseau local de Bartenheim. Mais à regarder au plus près le plan de 1818, il est probable que le cœur de Bartenheim était originellement à l'écart de la route. C'est l'extension du bâti qui a inclu la route dans le village. L'ancienne bretelle à la fondation originale porte d'ailleurs encore significativement le nom de «Chemin dit Weyer de Bartenheim à Blotzheim». C'est donc que l'on considère que le centre de Bartenheim n'est pas sur la route...

A Hésingue, la «Rue des Romains» et le «Basel Pfad» sont prolongés par deux anomalies. Le raccord des plans provoque de petits décalages. La «Rue des Romains» est désormais attestée comme «Chemin dit Holzmatten StraSs». Il est à noter que l'«Holzmatten StraSs» ne rejoint pas comme elle devrait la direction de Bourgfelden. Peut-être a-t-elle été attiré par le village ou même capturée par le ruisseau qui la rejoint. Peut-être faut-il restituer des lacunes. La chose sera envisagée plus loin.

A défaut de sa destination, l'autre garde son nom: «Chemin de Basle à Blotzheim dit Baselpfad».

21 CN 1047 – Basel.

22 Eric Vion, «Chemin du Nord Vaudois» à paraître aux éd. Cabedita, 1994 et encadré in: *Paysages Découverts* 1, p. 131.

23 ACV, GB 98 a.

24 Les analyses morphologiques ont été faites sur les plans suivants, déposés aux ADHR: Bartenheim, 1818–1819, 3P474; Hésingue, an XI, 3P453 (hors consult.); Hegenheim, 1089, 3P452 (hors consult.); Village-Neuf, 1847?, 3P460 (hors consult.); Huningue, 1809 pour les plans, 1847 pour la carte, 3P454 (hors consult.); Saint-Louis, ibidem, 3P459 (hors consult.).

Il faut enfin signaler que le chemin qui arrivait en diagonale depuis Blotzheim s'interrompt brusquement à la limite communale (chemin intermédiaire entre la «Rue des Romains» et le «Basel Pfad»). Il faut donc restituer une lacune sur le territoire d'Hésingue. Dans le réseau local de ce village, elle aurait constitué une anomalie. Je propose de la brancher sur le «Basel Pfad» à hauteur du coude que celui fait à l'occasion du passage d'un ruisseau.

3. Interprétations

Une voie primitive

Le «Basel Pfad» assure à la ville de Bâle une communication directe en direction du bord ou piedmont occidental de la plaine d'Alsace. Les mouvements enregistrés (captages par Notre-Dame du Chêne et Blotzheim) le désignent comme le plus ancien chemin de Mulhouse (y compris à une époque où cette localité n'était pas encore fondée). Le «Basel Pfad» joignait directement Bourgfelden à Bartenheim.

Le «Chemin neuf»

La voie de Bâle à Strasbourg par Neuf-Brisach est attestée comme «Chemin neuf» (Neuweg) et les auteurs se contredisent sur son origine, romaine ou médiévale. Au début du 19^e siècle, elle était route principale. Elle a aujourd'hui été captée par Mulhouse (la Nationale 66 recouvre l'ancienne Nationale 68 et laisse, au nord de La Chaussée-de-Bartenheim, une Départementale 468).

La question de l'origine de cette route doit être laissée ouverte. La nécessité d'une «voie militaire» à quelque distance du Rhin est une hypothèse d'un grand intérêt mais contredit le qualificatif de «Chemin neuf». Osons une hypothèse conciliatoire: un chemin nouveau qui reprendrait au Moyen Age une ancienne voie romaine. Des exemples de ce ce type ne sont pas rares (plusieurs exemples de tels mouvements en Pays de Vaud, en Beauce, etc.). Remarquons que les localités qui jalonnent ce «Chemin nouveau» ne sont probablement pas toutes si neuves que cela.

La «Rue des Romains»

Le doublement du «Basel Pfad» par la «Rue des Romains» ne s'explique pas par des raisons topographiques ni par la présence du village de Blotzheim. Ce dernier ne se serait en effet pas contenté d'attirer la voie mais l'aurait plus simplement capté. Et c'est d'ailleurs ce qu'il a fait puisqu'au 18^e siècle le «Basel Pfad» est un sentier et la «Rue des Romains» une «Alte Strasse». Il faut donc chercher ailleurs.

L'existence de Notre-Dame du Chêne, église paroissiale à l'écart du vil-

INTERPRÉTATIONS

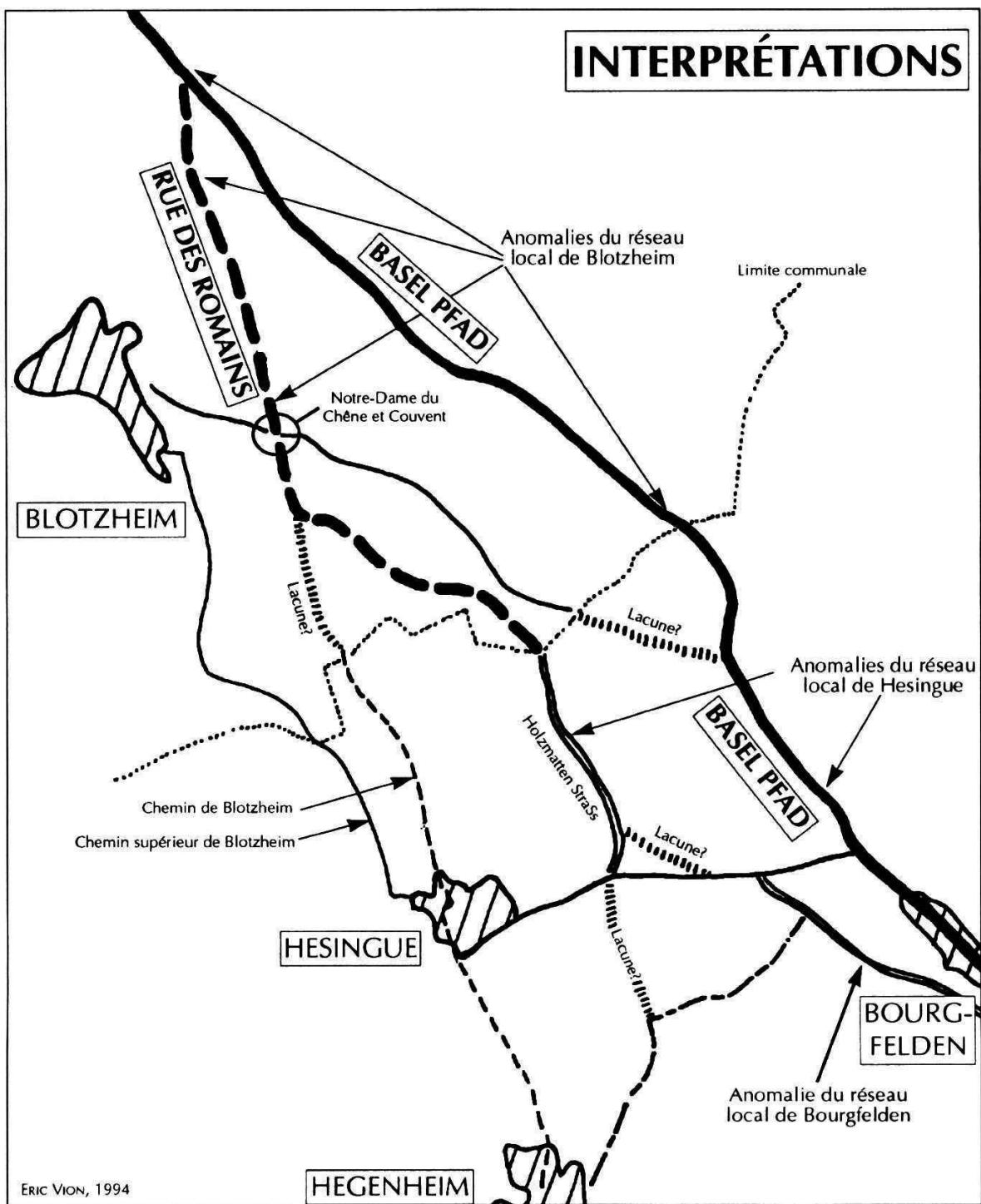


Figure 3 (interprétations)

Dans les réseaux locaux qui rayonnent à partir des villages, l'analyse morphologique signale des anomalies, trace des grands chemins disparus. Selon le scénario que nous proposons, le «Basel Pfad» est la voie primitive (dégradée en sentier) et la «Rue des Romains» sa dérive liée au lieu de pèlerinage de Notre-Dame du Chêne. Mais celle-ci se prolongeait probablement en direction d'Hésingue et d'Hegenheim pour entrer en Suisse à Allschwil.

lage et centre de pèlerinage suffit à expliquer le détournement de l'axe primitif attesté ultérieurement comme «Basel Pfad». La «Rue des Romains» est donc une dérive du «Basel Pfad» et une fois de plus, la toponymie n'indique pas le plus ancien des tracés²⁵. Le terme de «Rue des Romains» ou «Römerstrass» ne doit pas faire illusion. Sa forme indique qu'il est postérieur à l'empire romain et l'on sait à quel point, pour les traditions populaires, tout aménagement important est un «travail de Romains».

Mais peut-être n'est-elle pas que la dérive du «Basel Pfad»... Notre-Dame du Chêne, dont on pense qu'elle ne remonte pas au delà du 12^e siècle, pourrait masquer un état antérieur. Il faut en effet tenir compte d'un double fait:

- du coude peu naturel de la «Rue des Romains» au sud de Notre-Dame du Chêne
- de l'existence même de ce tronçon coudé qui ne fait que doubler un autre chemin venant de Blotzheim.

Il est ainsi tentant de raccorder directement la «Rue des Romains» à Hésingue et de restituer ainsi une ligne droite d'Allschwil à Bartenheim, plus ou moins parallèle à la route actuelle (cette dernière étant beaucoup plus sinuueuse autrefois). Un élément plaide fortement pour cette hypothèse. De Hésingue se détachaient en 1804 deux chemins en direction du nord. Le premier est attesté comme «Chemin supérieur de Blotzheim». C'est la route actuelle avant son redressement. Le second est le «Chemin de Blotzheim» qui n'est attesté en l'an XII (1804) que jusqu'à la limite communale de Blotzheim... Or, s'il conduit bien à Blotzheim (ce qui est le cas, puisqu'on a pris la peine de différencier un «Chemin supérieur»), il faut donc restituer, sur le territoire de Blotzheim, une lacune. Jusqu'au coude de la «Rue des Romains», il ne reste qu'un peu plus de 200 m...

Cette ligne droite jusqu'à Allschwil pourrait annoncer des chemins antérieurs à la fondation de Bâle ou, tout au moins, une circulation hors les murs.

Reste que la «Rue des Romains» est aussi prolongée en direction de Bâle par un chemin spécifique. Sur Hésingue, il prend le nom de «Holzmatten StraSs». Son extrémité ne se dirige pas franchement sur Bourgfelden. Est-ce un effet de l'attraction du village d'Hésingue? Faut-il restituer une lacune en direction d'Hégenheim? Ou au contraire en direction de l'anomalie de Bourgfelden? Cette dernière réclame en effet une continuité et il est certain que le «Basel Pfad» ne s'y raccorde pas puisqu'il débouche sur le village de Bourgfelden. Il est encore trop tôt pour le dire et de nouvelles recherches, notamment sur le parcellaire, permettront peut-être d'en savoir plus.

25 Eric Vion, «Voies romaines et Etraz...», op. cit., note 2.

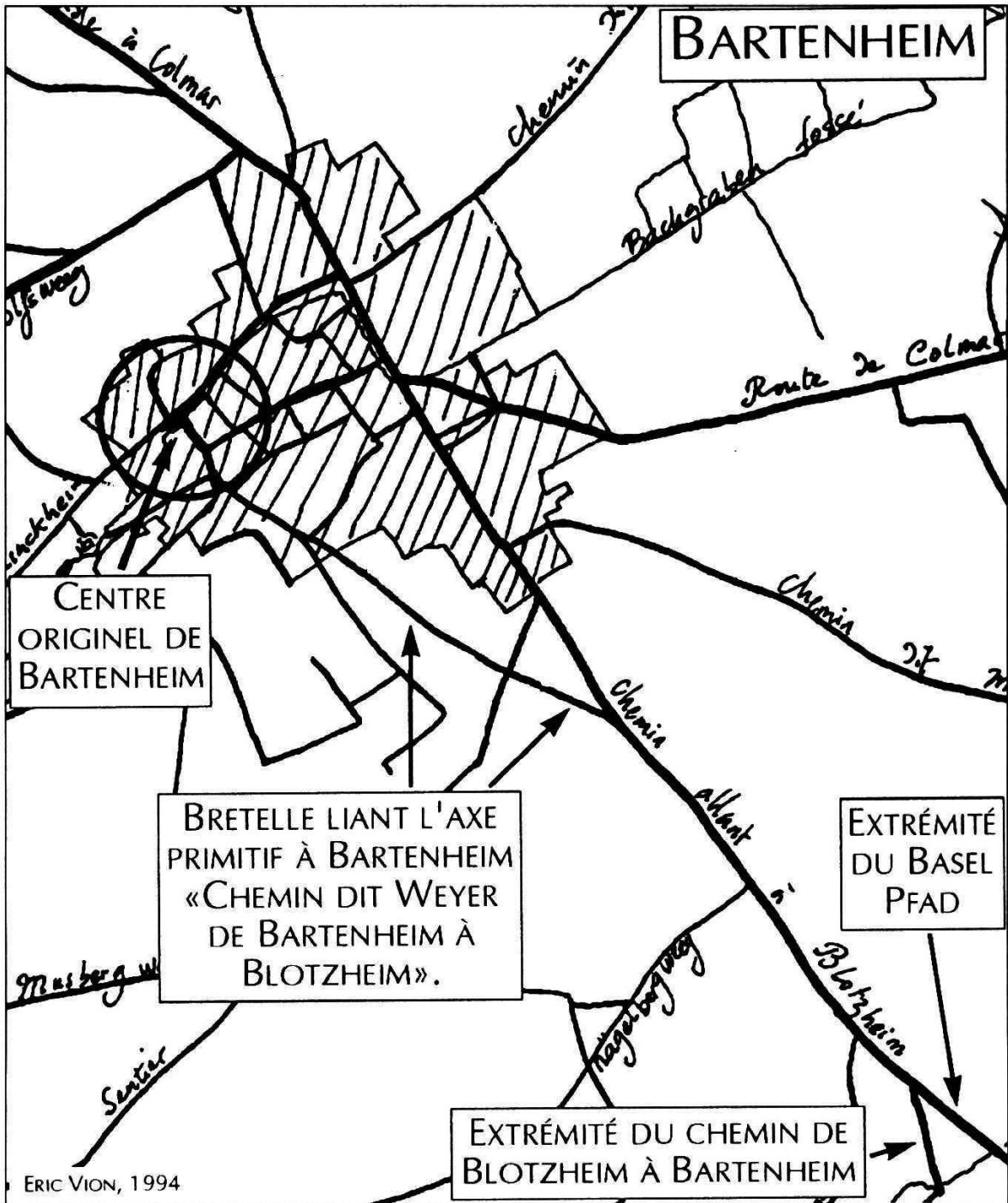


Figure 4 (Bartenheim)

En apparence, la voie traverse le village de Bartenheim. Mais un examen attentif de la carte de 1818 montre que le centre du village a été primitivement fondé à l'écart de la route. Sa bretelle sud est encore bien visible. C'est l'extension du bâti qui a rejoint la route.

Pour conclure

Quoiqu'il en soit, voici une moisson d'hypothèses sur lesquelles on peut travailler. La plaine d'Alsace naissante a offert des possibilités de circuler. Mais pas n'importe lesquelles. Les risques d'inondation et la forêt de la Hardt ont rejeté les villages sur le piedmont occidental. Ceux-ci ont tôt fait de capter les quelques chemins antérieurs et directs qui s'étaient aventurés dans la plaine et de les rassembler au pied du coteau. Hors la plaine, il est probable que les chemins devenaient encore plus multiples dans la campagne de Bâle. Là encore, de nouvelles recherches devront restituer aux chemins déjà repérés un exutoire.