Freizollstrasse : une route pour enjamber la Suisse

Autor(en): **Faes, Carole**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **41 (2004)**

Heft 1599

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1019125

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Une route pour enjamber la Suisse

La construction d'une route entre deux communes allemandes traversant le territoire suisse butte contre une frontière toujours infranchissable.

Dans le nord-est bâlois, 740 mètres d'asphalte réveillent les passions. Deux villes allemandes, Weil am Rhein et Lörrach, sont séparées par une colline, la Tüllingenhügel, et par une rivière, la Wiese. Une petite route serpente bien par-dessus la colline, mais elle ne résout pas les problèmes liés au trafic quotidien. Selon un contrat conclu entre la Suisse et l'Allemagne en 1977, une route doit relier ces deux communes en empruntant le chemin le plus court: un pont permettra à la Zollfreistrasse de traverser la rivière Wiese qu'elle longe ensuite à travers une forêt, pour disparaître dans un tunnel et ressortir de l'autre côté de la frontière. Pour corser l'affaire, ce «raccourci» se situe intégralement sur le territoire de la commune bâloise de Riehen.

Le contrat de 1977 résout la question de la nationalité de cet itinéraire en lui donnant le statut de zone franche, ce qui évite aux Allemands se rendant en Allemagne de passer deux douanes en l'espace d'un kilomètre. En contrepartie, la nouvelle douane autoroutière suisse a été entièrement construite sur le territoire allemand.

Pendant vingt ans, les recours se sont abattus sur cet imbroglio frontalier, cherchant la faille permettant de rompre le contrat entre les deux Etats voisins. En 2002, le permis de construire est finalement délivré dans l'indifférence la plus totale et les travaux auraient dû commencer le 16 février 2004.

Les écologistes à la rescousse

C'était sans compter Martin Vosseler, activiste connu et ancien opposant à la construction de la centrale nucléaire de Kaiseraugst. Mi-janvier, il entame une grève de la faim pour éviter l'abattage d'une centaine d'arbres. La population découvre que cette route traverse une des dernières forêts en zone alluviale de la région. Les tentes dressées au bord de la Wiese se multiplient et l'opposition s'organise. Quelques manifestations plus tard, Barbara Schneider, municipale en charge du Département des travaux du canton de Bâle Ville, affirme qu'il s'agit d'un projet fossile et suspend l'abattage des arbres. Ce revirement n'est pas sans susciter l'ire des élus allemands qui ont rempli leur part du contrat et s'imaginent déjà patienter encore quelques décennies avant l'obtention de la nouvelle autorisation de construire!

Le 7 avril, une commission s'est réunie pour discuter de la réouverture des négociations souhaitée par le canton. Selon ce dernier, l'évolution de la sensibilité écologique ainsi que les solutions apportées actuellement aux problèmes de trafic rendent caduc l'accord de 1977. Le verdict est non. La route devra être construite. Les Allemands se réjouissent, eux qui voient dans cette route le signe d'une gestion commune du trafic engendré par l'agglomération trinationale. Entre cohésion urbaine et défense du biotope, la Zollfreistrasse, malgré son nom, franchit toujours deux fois la frontière. *cf*

L'éloge du vide

En supprimant la possibilité d'appropriation de l'espace urbain par l'automobiliste, la place de la gare de Baar dans le canton de Zoug est devenue un exemple de cohabitation.

Les concepteurs ont imaginé une place exempte d'éléments routiers car l'absence de repères pour les usagers de l'espace public, qu'ils soient automobilistes ou piétons, représente en fait l'aboutissement de la modération de trafic. Aucune signalisation ne vient guider l'automobiliste. Aucune ligne jaune ne restreint la mobilité du cycliste. Aucun passage pour piétons ne vient aider l'habitant de la cité ou le visiteur étranger. Seule exception : un marquage spécifique a été prévu pour les malvoyants.

Les piétons traversent la place de long en large. Les automobilistes contournent les piétons à vitesse modérée, zone 30 oblige. Les bus croisent les voitures, tantôt à droite, tantôt à gauche, en flagrante contradiction avec les prescriptions de la loi sur la circulation routière. L'équilibre est précaire, mais il fonctionne. Cette place de 130 mètres de long pour 35 mètres de large est d'une grande sobriété. Les dalles de béton rectangulaires qui la composent atténuent l'aspect hétéroclite des bâtiments environnants.

Cependant, les concepteurs ne se sont pas seulement contentés de créer du vide. Ils ont apporté un soin tout particulier à un aménagement urbain de qualité qui met en valeur cette place et la rend unique. Ainsi, une colonne de lumière d'une hauteur de douze mètres et un plan d'eau rectangulaire lui confèrent une touche d'exclusivité.

Cette place démontre bien que l'avenir appartient à la mixité du trafic en milieu urbain.

Philippe Vorlet

Extrait d'un article paru dans *Rue de l'Avenir*, 4, 2003.
Bulletin du Groupe conseil romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation (GCR).

www.rue-avenir.ch