

## La vague verte *Pour décrocher le label de la ville la plus vélo-friendly: Berlin tente un sprint final. Devant elle, Copenhague, leader incontesté. La cité des bords de Spree est sur le point d'adopter une législation qui donnera la priorité au vélo au détriment de la voiture.*

Imaginez le quai Gustave-Ador ou le quai d'Ouchy transformé à plein-temps en voie piétonne, seulement ouverte au trafic des transports en commun. Ce que la ville de Genève ou de Lausanne réalise ponctuellement, celle de Berlin va l'achever définitivement à compter de 2019 sur l'avenue Unter den Linden. Un symbole fort dans la course à distance entre les grandes métropoles.

### 100 kilomètres d'autoroutes à vélo

Une évolution logique dans une ville à la topographie étendue mais plate, où chaque habitant ou presque possède son deux-roues, où le vélo est un art de vivre. Les jours de doux soleil, la ville se targue d'avoir, sans statistique scientifiquement établie, plus de trajets domicile-travail accomplis à la force du mollet qu'en véhicule motorisé. Selon le chercheur Bastian Chlond, directeur de l'Institut technique des trafics (IVT), un trajet sur trois effectué en Allemagne se fait à vélo. Ce développement positif, notamment pour la santé de ses habitants, mène cependant vers un autre problème: « Si les infrastructures urbaines ne sont pas adaptées au nombre croissant de cyclistes, la bicyclette risque de perdre du soutien, et donc des adeptes. » Pour contourner ce risque, Berlin fait donc le pari d'adapter le trafic routier au vélocipède, et non l'inverse.

### Moyens financiers conséquents

Concrètement, la nouvelle municipalité élue en septembre 2016 se fixe dix objectifs. Parmi lesquels: l'aménagement d'un réseau de 350 kilomètres de petites rues principalement destinées aux vélos; le marquage de pistes cyclables bien identifiées, de 2 mètres de large sur tous les grands axes; la création de 100 kilomètres « d'autoroutes à vélos » larges de 4 mètres, afin de permettre aux « turbocyclistes » de dépasser les cyclistes flâneurs en toute sécurité. Le plan de mobilité prévoit encore 50 « vagues vertes », c'est-à-dire ces zones où les feux seraient synchronisés pour permettre aux cyclistes de ne pas mettre pied à terre à chaque croisement. L'ensemble sera accompagné d'un réaménagement des carrefours les plus dangereux, de 100 000 nouvelles places de stationnement à proximité des gares et des stations de métro... Pour la deuxième partie de la législature, à partir de 2018, la mairie ambitionne même de mettre à l'essai un projet-pilote déjà expérimenté à Paris: la possibilité offerte au cycliste, au stop ou même au feu rouge, de tourner à droite ou de rouler tout droit si aucune circulation ne vient.

### Les cyclistes ont pris conscience de leur pouvoir

Pour atteindre ces objectifs, la municipalité va engager des moyens financiers conséquents, avec un budget annuel moyen de 48 millions de francs (45 millions d'euros). Cette volonté n'est pas seulement le fruit des négociations impulsées par les écologistes avec les deux autres partis nouvellement élus: sociaux-démocrates et extrême-gauche. C'est surtout la volonté populaire qui s'est imposée au politique. Lassé des promesses non tenues, consterné par les statistiques de mortalité routière (une dizaine de cyclistes tués par an depuis 2000 à Berlin, 675 blessés graves en 2015), un collectif de citoyens amateurs de la petite reine a lancé le projet d'un référendum d'initiative populaire sous la bannière « Volksentscheid Fahrrad ». En quelques semaines, plus de 100 000 signatures ont été récoltées, soit cinq fois plus que nécessaire. Et le vélo s'est imposé dans la campagne électorale. Les cyclistes ont exercé une telle pression que leurs propositions ont

parfois été reprises intégralement par la nouvelle municipalité. Les associations se sont félicitées de l'accomplissement du « Pas de géant », tout en restant vigilantes sur le calendrier des avancées. Quitte à agiter la menace du référendum si le dossier ne chemine pas assez vite. À Berlin, les cyclistes ont pris conscience de leur pouvoir et veulent l'exercer dans les rues. ■



## Berlin creuse l'écart

par David Philippot



**Deux-roues.** La municipalité met le turbo pour décrocher le label « vélo-friendly ».

**« Le vélo s'est imposé dans la campagne électorale. »**