

Depuis 60 ans, elle est la voie la plus importante de Berlin



Bonne ambiance malgré la bruine : en 1958 ouverture du premier tronçon. *Foto : Ullstein*

Pour les automobilistes de Berlin-Ouest, et ceux qui voulaient le devenir, l'année 1956 ne fut pas une mauvaise année. Comme modèle de base, pour 2940 marks il y avait la Goggomobil avec un seul et unique essuie-glace. La BMW Isetta était plus élégante, celle-ci paraissait comme un œuf sur trois roues. Quand l'auto était achetée, on pouvait courageusement rouler pleins gaz, car à l'ouest il n'y avait plus aucune limitation de vitesse depuis 1953. Ce renoncement aux 50 km/h fit considérablement augmenter le nombre d'accidents mortels : mais peu importait.

1956 fut aussi l'année où le sénat de Berlin-Ouest expliqua clairement sa vision d'un avenir qui appartenait : à l'automobile – bien que seuls quelques habitants de Berlin en possédaient une. Deux ans à peine après la fermeture des lignes de tramway à l'ouest, les excavateurs entraient en action entre l'Halenseestraße et l'Hohenzollerndamm. En avril 1956, il y a donc 60 ans, débutait la construction de la première voie express intra-muros de Berlin-Ouest – dénommée Autoroute A 100 depuis 1974. Aujourd'hui, elle est la voie la plus importante de Berlin.

Sur le Kurfürstendamm et Unter den Linden, de beaux livres ont été édités, aucun sur l'A 100. L'autoroute qui s'étire le long du chemin de fer de ceinture comme un C autour du centre, est, parmi les voies de communication de Berlin, la Cendrillon assidue mais grise, sous une chape de bioxyde de carbone, de suie, de benzène. Une voie pour le quotidien, pas pour la flânerie. Mais l'anneau de la ville est aussi le miracle berlinois. Bien qu'il appartienne aux autoroutes les plus chargées d'Allemagne, on s'y trouve très rarement à l'arrêt. Le plus souvent la circulation est fluide. N'importe comment.

Voyage d'étude aux USA

« Dans nos conférences théoriques, nous n'aurions jamais tenu une telle capacité pour possible », dit Ural Kalender, ingénieur dans la voirie et les transports. Dans l'administration du sénat, il s'est penché pendant 35 ans sur la circulation à Berlin, puis finalement pendant 16 ans comme chef de service, jusqu'en 2007. Ensuite le natif de Wilmersdorf a écrit un livre de 2,2 kilos sur le sujet.

L'idée de décharger le centre de la ville grâce à un périphérique n'était pas nouvelle, raconte Kalender. « Elle remonte au plan de construction de 1862. » Dans le plan de construction de routes de 1927, le couloir était fixé. A cette époque, l'architecte de la ville Martin Wagner décrivait la notion d'anneau de la ville. Dans le plan de Berlin de 1948, une voie express était dessinée.

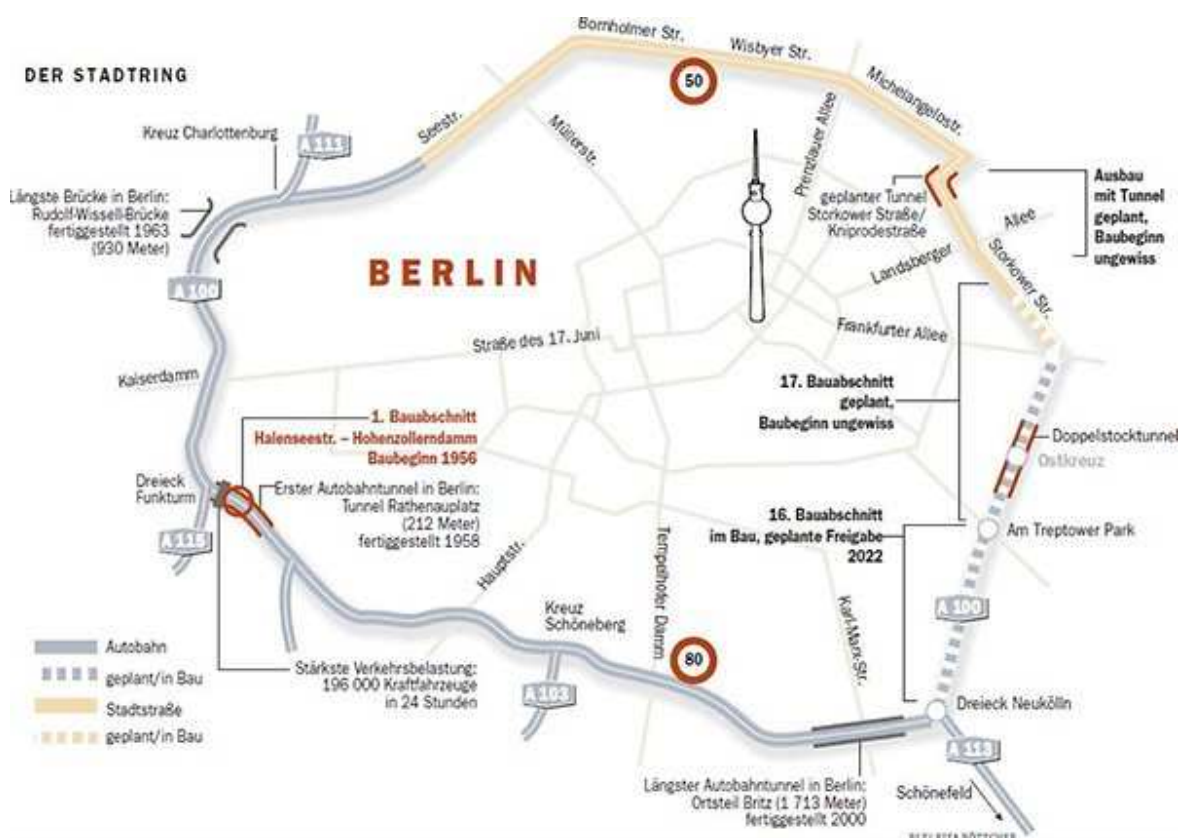
Le projet s'est concrétisé quelques années plus tard, avec le sénateur Rolf Schwedler. Bien qu'en 1955 à Berlin-Ouest il n'y avait que 96 800 automobiles (aujourd'hui elles sont dans tous les arrondissements 1,35 millions) et bien que Berlin était encore une ville de cyclistes. « Schwedler partit aux USA pour voir, comment les américains avaient résolu le problème de construction de routes à niveau d'accès libre dans des villes », rapporte Kalender. Là-bas, le Highway Act avait déclenché un boom des autoroutes. Des quartiers résidentiels étaient démolis, des tronçons ferroviaires étaient aplanis.

Mais pour l'homme politique berlinois du SPD, il n'était pas question de copier l'Amérique du Nord, il voulait dessiner la ville existante en tenant compte des exigences futures du trafic. La décision du sénat en date du 4 juillet 1955 prévoyait non seulement une voie rapide périphérique, mais aussi de nouveaux itinéraires de métro – cette partie du réseau de circulation berlinoise n'avait pas été non plus étendue du temps des nazis. De plus, les planificateurs avaient été prudents au début avec la notion d'autoroute, raconte Kalender. Ce mot était alors rattaché à une « connotation marron » car les nazis avaient prôné la construction comme programme de création d'emplois.

Règles d'utilisation : demi-tour interdit !

Ce n'est qu'à partir de 1962 que les voies express de Berlin-Ouest furent considérées comme des autoroutes fédérales. Il y avait aussi de réelles différences argumentées. Ainsi les voies qui longeaient de près les parties bâties de la ville n'avaient une largeur que de 3,50 mètres – au lieu des 3,75 mètres usuels des autoroutes. Des accès existaient tous les 1,5 à deux kilomètres, une distance plus courte qu'à l'extérieur de Berlin. Et dès le début, l'anneau de la ville fut doté d'arrêts d'autobus si bien que la BVG (Berliner Verkehrsbetriebe = compagnie de transports berlinois) y installa des lignes d'autobus. Elle voulait participer à la modernisation.

Cependant, le principe de fonctionnement était celui d'une autoroute, les règlements étaient identiques. Lorsque les deux premiers kilomètres furent ouverts à la circulation le 26 novembre 1958, le Berliner Morgenpost en rappelait certaines règles : Demi-tour interdit ! Interdit aux piétons, cyclistes et mobylettes !



C'était un jour travaillé (mercredi) et il bruinait. Malgré cela, beaucoup de gens étaient venus vers 16 heures pour saluer la première colonne de voitures. Une fanfare de la BVG jouait « C'est l'air de Berlin », ce fut une fête populaire. Les berlinois de l'ouest ne fêtaient pas que la voie rapide large de 27 mètres et le premier tunnel autoroutier de Berlin sous la place Rathenau. « Pour les citoyens, cet investissement était un signe clair que la RFA tenait à Berlin-Ouest », dit Kalender.

La voie express était considérée comme une profession de foi devenue asphalte en faveur de l'île dans la mer rouge de la RDA, et comme un autre exemple de la supériorité de l'ouest. Les berlinois de l'ouest avec leur maire gouvernant Willy Brandt (SPD) avaient toutes les raisons d'être méfiants à l'égard de l'est. Le lendemain de la cérémonie inaugurale à Wilmersdorf, l'Union Soviétique exigeait impérativement que les puissances de l'ouest se retirent et que Berlin-Ouest devienne une « ville libre démilitarisée ». Le 27 novembre 1958 la deuxième crise de Berlin débutait.

Interconnexion dans le nord-est

Ural Kalender débuta en 1972 dans l'administration sénatoriale. « Auparavant, il n'y avait pas eu de critique sur la construction des autoroutes à Berlin-Ouest, c'aurait été de la trahison. Mais le consensus commençait à faiblir », se souvient le septuagénaire. Depuis le renforcement du mouvement étudiant, de plus en plus de citoyens étaient méfiants envers l'Etat. En plus les problèmes que la circulation automobile engendrait, devenaient de plus en plus évidents. En 1971, 532 personnes mouraient dans les deux parties de Berlin suite à des accidents de la route.

Le mouvement pour l'environnement naissant prenait pour thème les bruits et les gaz d'échappement, de jeunes planificateurs s'opposaient à l'idée de la ville régie par la voiture. Quelques-uns d'entre eux (comme Hans Stimmann et Heribert Guggenthaler) entrèrent dans l'administration et proposèrent ensuite des alternatives. Peu à peu des plans mégalos du sénat comme ceux d'enterrer l'Oranienplatz à Kreuzberg sous un échangeur, ou de mettre Zehlendorf dans un tunnel, ou de démolir des immeubles de logements en location à Schöneberg pour construire la tangente vers l'ouest, tous ces plans furent mis aux archives. Mais la A 100 s'est allongée sur 21 kilomètres. Pendant la première période de la construction 20 000 véhicules sur six voies roulaient chaque jour en 1960, ils sont maintenant à la hauteur du Rathenautunnel chaque jour environ 196 000 véhicules.

« Ce succès montre que le Ring est important pour Berlin et que nos prévisions étaient exactes », dit Ural Kalender. Au plus tard le 22/02/2022, le 16^{ème} tronçon de Neukölln et Treptow, considéré comme l'autoroute la plus chère d'Allemagne, sera ouvert à la circulation. Suivra le 17^{ème} tronçon vers la Storkowerstraße, qui passera en dessous de Friedrichshain par un double tunnel.

Dans un avenir plus lointain, le Ring devrait se terminer au nord-est. La Storkower et la Michelangelostraße y seront intégrées. Kalender pense que ce bouclage du Ring est inévitable. « La continuation est nécessaire. Elle s'inscrit logiquement dans l'époque actuelle. » Il écrit déjà un prochain livre sur les plans de circulation dans Berlin, sur l'époque qui a suivi la chute du mur

La A100 en résumé

1956 Des ouvriers du bâtiment se mettent à l'œuvre non loin de l'extrémité ouest du Kurfürstendamm. Environ 2,5 ans plus tard, la première section d'environ deux kilomètres de long de l'actuelle A 100 est terminée à Wilmersdorf. Elle passe le long du chemin de fer de ceinture de l'Halenseestraße à l'Hohenzollerndamm.

1960 Le tracé mène déjà jusqu'à la rue de Mecklenbourg. Les premiers trois kilomètres ont coûté 47,5 millions de marks. Berlin devient une ville consacrée à l'auto. En 1967 le dernier tramway est arrêté à l'ouest, les premiers passages cloutés sont supprimés.

2022 Le 16ème tronçon de la A 100 (Neukölln-Treptow) est fini. Les frais sont estimés à 472,9 millions d'euros. Des maisons avec 110 appartements ont été démolies, 300 jardins ouvriers ont disparu, environ 450 grands arbres abattus.

Référence à l'article traduit : Das ist seit 60 Jahren die wichtigste Straße Berlins



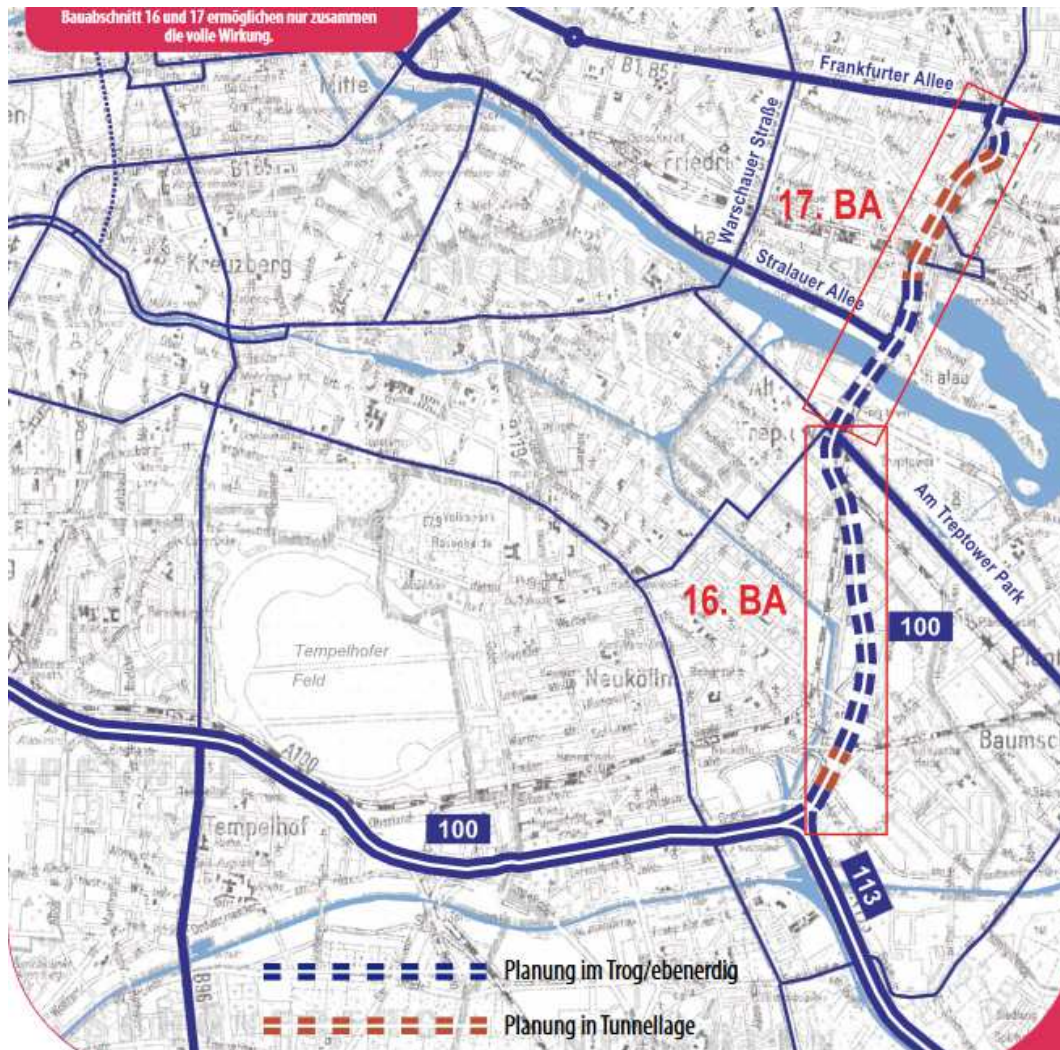
BMW Isetta 250



Goggomobile



Messerschmidt KR 200



17ème tronçon en tunnel

16ème tronçon en surface

Die Autobahn A 100 verteilt den Verkehr rund um die Innenstadt.

