

REPERES POUR COMPRENDRE L'URBANISME DE BARCELONE 1979-2004

CADRE GÉOGRAPHIQUE

(Chiffres arrondies)

Ville (commune) : 100 km², entre 2 millions habs. (1970), 1'5(2000) et +1'6 habs 2005
La ville inclue : Ciutat Vella (centre historique, à l'intérieur des murailles jusque mi XIX ème siècle), Eixample (Plan Cerdà, le damier développé entre la démolition des murailles et mi XXème siècle) et les quartiers (communes pendant les siècles XVIII et XIX) « périphériques », la majorité de composition populaire.

Ville-agglomération : 500 km², plus de 3 millions hab

Nommé souvent « aire métropolitaine », c'est le territoire du Plan Général Métropolitain (1976) et de la Corporation métropolitaine (dissoute en 1987, substitué par une « Mancomunitat » (communauté sans compétence sur la planification urbaine) et par deux « Entitats » (établissements publics spécialisés, sur les Transports et sur l'Eau et les Déchets). Le PGM est toujours en vigueur mais il souffert un grand nombre de modifications partielles. A part la ville de Barcelone cette « aire » inclut villes qui ont plus de 100 000 habs (Hospitalet, Badalona, Santa Coloma) ou qui approchent cette chiffre (El Prat, Sant Boi, Cornellà, etc.). Il faut noter la présence de la grande zone logistique au sud (axe Granvia, port, aéroport, tgv), du front de mer à l'est et de la nouvelle centralité industrielle tertiaire au nord (Cerdanyola, zone universitaire et parc technologique).

Région métropolitaine : plus de 3000 km² et de 4'5 millions habs, faible institutionnalisation (délégations du Gouvernement de la Generalitat et Autorité Transport Métropolitain). Malgré que depuis les années 60 est le cadre d'études et de projets de planification (Schéma directeur) et objet de plusieurs lois du Parlement catalan est un cadre de « rencontre » entre les communes et le gouvernement catalan. Il faut considérer l'importance d'un réseau de villes « mûres » assez dynamiques comme Mataró au littoral nord-est et a l'intérieur l'axe Mollet-Granollers, au nord de Barcelone les nouvelles centralités et l'axe Cerdanyola-Sabadell et plus à l'ouest l'axe Sabadell-Terrassa, deux grandes villes de tradition industrielle qu'ont réussi la rénovation économique et urbanistique. Et à l'ouest l'axe du Llobregat, qui unit le sud-ouest de l'agglomération avec un axe de forte tradition industrielle avec la centralité de Martorell. La région métropolitaine s'étend vers le sud-ouest suivant deux autoroutes et un fort réseau de chemin de fer en s'appuyant sur des villes comme Vilafranca del Penedès, Sitges et Vilanova i La Geltrú.

INTROCUION A L'URBANISME DE LA VILLE DE BARCELONE

Précédents

La croissance chaotique des années 60.

Cadre politique : dictature

Cadre économique : « desarrollismo » permissif, emploi, mixité tertiaire et industrie

Cadre social : croissance démographique et ségrégation sociale

Cadre urbanistique : dégradation d'une grande partie de la Vieille Ville, congestion et tertiarisation de l'Eixample, déficits urbanistiques dans les quartier populaires (spécialement à l'est et au nord de la ville). Image de spéculation et corruption.

LA CRITIQUE URBAINE ET L'ALTERNATIVE DE LA VILLE DEMOCRATIQUE

La mobilisation sociale urbaine et le mouvement associatif des quartiers : liaison entre les demandes socio urbaines (équipements, espaces publics, réhabilitation de l'habitat dégradé, transports, etc.) et les revendications démocratiques locales (droits d'association et de participation, élection du gouvernement municipal, décentralisation). Élaboration de plans La Fédération d'Associations de quartier et le projet de ville.

La critique politico-professionnelle-culturelle à l'urbanisme des années 60. Le rôle des « collègues » professionnels (architectes, architectes techniques, ingénieurs, économistes, avocats, etc.) et de ses revues, ainsi que d'une partie de la presse locale et de certaines associations socio-culturelles (Cercle d'Économie, Amis de la Ville, CEUMT, etc.). La liaison avec les mouvements associatifs. Le **consensus** sur les grands projets dont la ville avait besoin : planification et autorité métropolitaine, infrastructures et mobilité avec transport public à échelle régionale, régénération du centre ville, maintien de la fonction résidentielle, récupérer le front de mer, périphérique (Ronda), centralités et axes de quartier, faire ville dans les quartiers périphériques, urbanisme participatif, etc. Et acceptation comme cadre du Plan Général Métropolitain. La **transition démocratique** (1975, mort de Franco, 1977 légalisation des partis et élections générales, 1979 élections municipales, 1980 élections Parlement de la Catalogne. Le bon usage de la transition municipale (par exemple patrimoine de sol pour équipements et espaces publics).

URBANISME, RÉPÈRES RETROSPECTIVES ET URBANISME PRÉSENT

L'urbanisme de la Barcelone actuelle, de l'urbanisme d'après les JJ.OO. (1992), et même d'après du Forum des Cultures (2004) a ses éléments spécifiques comme montre l'exposition précisément au Palais du Forum, mais s'inscrit aussi dans la continuité de l'urbanisme des années 80.

Après les **premières élections municipales (1979)** se produit la coïncidence entre un gouvernement orienté à gauche mais avec une large assise politique et sociale (le centre-droit catalan participe à la première étape du gouvernement de la ville), le consensus sur les principaux objectifs de l'urbanisme et la priorité aux projets directement exécutables (le cadre du PGM les rendait possibles) et les fortes et majoritaires demandes sociales. Malgré le déficit structurel des finances locales et de l'endettement hérité, dans un cadre de crise industrielle et de chômage croissant, il y avait une voie à suivre : équipements de quartier, espaces publics, animation socio-culturelle de la ville, soutien aux initiatives sociales et économiques. A partir de la moitié des années 80 nouvelle coïncidence favorable : relance économique (européenne, espagnole et de la ville), consolidation politique, culturelle et économique de la ville (leader de la Mairie, décentralisation, stratégie consensuée que débouche en un Plan stratégique citoyen, liquidation de la dette municipale, équipes d'urbanisme de la ville de grande qualité), et finalement candidature olympique et nomination fin 1986. Les JJOO (1992) marquent indiscutablement un point d'inflexion. C'est **l'urbanisme démocratique** des années 80 (les premières élections municipales démocratiques sont en 1979) qu'a créé l'image positive de Barcelone. La stratégie des espaces publics, la décentralisation, les équipements de quartier, le soin apporté à la qualité architecturale, le débat citoyen... et après les grands projets pensés pour la ville d'après 92, non au service de l'événement. C'est alors que la ville trouve ses limites et se propose de les dépasser. Les « **nouvelles centralités** » sont des nodalités destinées à articuler des espaces d'agglomération. La **Ronda** entre décidément dans les territoires périphériques et sa conception se propose de suturer et donner de la qualité à cette périphérie. Le **front de mer**, le troisième grand projet que trouve son opportunité à l'occasion des JJOO, est pensé comme la clé que devrait ouvrir la porte

à la rénovation radicale de l'est de la ville. La ville agglomération semble pouvoir se construire dans un cadre cohérent, mais la dissolution de la **Corporation métropolitaine** (décidé par le Parlement catalan en 1987) créera un obstacle non prévu. Une erreur qu'on paye encore.

URBANISME APRÈS LES JJ.OO. LA RÉPONSE AU GRAND DÉFI DE L'EST.

Comme il arrive souvent aux villes européennes la ville de qualité, bourgeoise et monumentale, se développe à partir des zones privilégiées et symboliques du centre vers l'ouest. L'est et le nord de la ville sont souvent un ensemble disparate et mal articulé de logements populaires, sociaux ou dégradés, zones industrielles et entrepôts, terrains vagues et aires occupées mais mal urbanisées, manque d'équipements et espaces publics, ruptures dues aux voies de communication (routes, chemin de fer), etc. A Barcelone le grand défi que la belle ville montré au monde en 1992 se trouvait au nord et surtout à l'est. Ce défi a été tenu.

Après 1992 le souffle politique et financier s'affaiblit mais la ville se récupère rapidement. Les privés investissent un espace qu'est devenu très valorisé et la politique urbaine reprend les objectifs et les projets structurants en tenant compte de la nouvelle situation. La coopération du public avec le privé devient la règle et faire ville dans les limites de son territoire semble inévitable, car comme on verra plus loin un autre grand défi, le métropolitain, est loin des capacités d'action de la ville.

Le défi du nord et de l'est de la ville est complexe et les réponses sont diverses. Les quartiers du **Nord (Nou Barris)**, populaires, résidentiels, mal urbanisés et mal équipés, mal communiqués aussi avec la ville, peu visibles, méritent une action publique forte, sur le logement et sur les équipements et les espaces publics. Si l'action publique initiale réussit le privé suivra, car ces quartiers sont populaires mais la population n'est pas marginale. La taille en plus permet penser à des opérations avec une certaine valeur de centralité.

Par contre, à l'Est, l'axe du **front de mer, du Village Olympique à le fleuve Besòs**, est une opération déjà lancée à la fois par l'initiative publique et privée et son développement est laissé principalement au privé. L'opération qui suit au V.O., el **Front marítim**, s'inscrit dans un cadre urbanistique intégré au prolongement du damier de Cerdà dans le Poble Nou et devient une très correcte opération de construction de ville. Mais les deux importantes opérations que suivent et se suivent, d'une évidente vocation de centralité, l'une privée, **Diagonal mar**, l'autre publique et privée, **zone Forum**, sont plus polémiques.

Toujours à l'Est deux autres opérations, avec une fort potentiel de centralité, s'initient aux années 90, l'une est en plein développement, **le Plan 22@** de rénovation du vieux quartier du **Poble Nou**, et l'autre est moins développée et plus complexe, le grand **Axe de la Meridiana**, dont l'élément central est la nouvelle gare **TAV (TGV)**.

Les « **nouvelles centralités** » définies aux années 80 (Plan Busquets) et renforcés par les projets que l'opportunité olympiques a permis (ou a crée des conditions favorables) de réaliser (axe du front de mer, rondas, grands équipements culturels, etc) sont toujours présentes dans l'urbanisme municipal mais ne coïncident pas toujours avec les « nev projets » (1994) qu'intéressent les acteurs privés.

L'opération **Diagonal Mar** est probablement l'exemple d'un grand projet d'initiative privé que semble contredire les critères de l'urbanisme citoyen antérieur. Une opération fermée sur elle même, de tours isolées, non intégrée dans la continuité de la ville, ni du construit ni des espaces ouverts. Comme l'opération Forum qui l'a suivi peu après à laquelle on se réfère plus loin.

Par contre à la même époque, dans les années 90, se développe la grande transformation d'un grand quartier, ou somme de quartiers populaires, **Nou Barris**, la zone nord de la ville, initiée aux années 80. Nou Barris, un ensemble de quartiers populaires, où habitent 170 000 personnes, en grande partie immigrés du reste de

l'Espagne qui se sont installés dans une zone presque non urbanisée dans des logements précaires. La transformation de cette zone entre les années 80 et maintenant est spectaculaire : grands équipements commerciaux, de loisir etc. culturels, accès par le transport public, rénovation radicale des logements sociaux ou auto construits infimes, espaces publics de qualité, etc. C'est sans doute une des opérations complexes plus réussies. Cette zone est entraînée de devenir un centre d'attraction pour une population populaire que ne doit se déplacer pour trouver une grande partie des offres du centre ville. Le grand espace central est un cas exemplaire de création d'un complexe d'équipements et d'espaces ouverts intégrateur, monumental et fonctionnel, le tout avec une grande qualité de l'architecture et du design. Le résultat est un paysage urbain d'une grande beauté.

Qualité qui manque à l'architecture et à l'organisation des espaces de l'opération **Forum des cultures** (2004). Mais l'ambition du projet et la capacité d'évolution de ce grand espace de presque 20 ha permet espérer une transformation positive. En partie cela dépendra de l'articulation avec le développement de la zone autour : front de mer dans les deux sens, les opérations de réhabilitation ou de construction ex novo des quartiers proches et le nouveau paysage produit par la récupération du fleuve Besòs. Le bilan est nécessairement contradictoire et précipité. L'opération Forum a été polémique mais l'option de faire une centralité en une zone marginale mais avec des atouts favorables a été courageuse. La ville finira pour se l'approprier, mais c'est une centralité que sera pendant longtemps intermittente.

Autant la zone Forum et Diagonal mar sont polémiques, autant la conception du plan pour la transformation du vieux quartier industriel, tout proche, **le Poble Nou** et plus spécialement le **Plan 22@** ont reçu un large consensus, même si on peut discuter l'exécution ou la gestion de certaines opérations. Le plan 22@ a la volonté de créer une zone qui attire la nouvelle économie de la connaissance en préservant la mixité avec la résidence, en partie populaire, et créant une ambiance urbaine aimable. Dans ce cas les éléments de centralité commencent à être présents, même si parfois certains de ces éléments semblent trop évidents (comme la tour Agbar).

Dans cette vaste partie de la ville qui va de la montagne au nord (Nou Barris) à la mer au sud (Poble Nou et Forum) on trouve au centre l'opération d'une échelle plus grande : l'axe de la **Meridiana**, de la place de Les **Glòries** (que le Plan Cerdà voulait qu'elle soit centre de la ville moderne) aux limites de la ville vers le nord (Nou Barris). Une opération de plusieurs centaines d'hectares, que transforme le quartier populaire et industriel de **Sant Andreu**, polarisée par la nouvelle **gare du TGV** (TAV) et la récupération pour la ville d'une zone ségréguée par les vieilles gares et le chemin de fer.

C'est une opération de nouvelle centralité d'une échelle supérieure, encore peu visible et que prendra 10 ou 15 ans à se développer. Difficile à évaluer, mais intéressant d'analyser comment s'établiront les relations entre usages et usagers des différentes zones et fonctions. Un défi important et non facile à résoudre.

Cette vaste zone du Nord et Est de la ville sera l'objet d'une présentation détaillée et d'une visite le premier jour de l'Atelier. Et on aura aussi l'occasion d'en discuter le deuxième jour.

Il serait faux de croire que la ville se transforme seulement dans cette partie de la ville qu'on vient de décrire, du Nord, chemin vers les plaines industrielles, vers l'Est, vers le littoral del Poble Nou et le Forum. C'est dans cet ensemble complexe de situations de opérations, cette diversité d'espaces et de temps, d'échelles d'intervention et de modes de gestion, de mélange de consensus et de conflits, c'est donc dans cette partie de la ville que le changement est plus visible. Et c'est la raison que c'est la zone de la ville qu'on a choisie initialement comme zone à visiter pour les participants à l'Atelier et que sera discuté aussi dans le débat du jour suivant.

LA VILLE SE TRANSFORME AUSSI AU CENTRE ET AU SUD.

Les deux autres visites auront pour objet des cas extrêmes et significatifs. Le centre historique, **Ciutat Vella**, une opération initiée à la fin des années 80, une intervention de faire ville sur la ville, centre sur le centre, et centralité sur la marginalité tout en gardant aussi le contenu populaire et patrimonial de la zone. Et l'autre visite sera l'**Axe Gran Via Sud**, un exemple de projet de centralité entre le bord sud de la ville de Barcelone, la plus grande commune de la périphérie principalement de résidence populaire et une grande zone logistique qui inclut port, aéroport, tgv, etc. plus une grande zone industrielle (Zona Franca).

La ville se transforme aussi sur elle même, et dans son centre. Le changement de **Ciutat Vella** est visible depuis les années 90, mais la dynamique transformatrice est toujours active. C'est le centre symbolique de l'ensemble de l'agglomération, de la Catalogne entière. Donc l'action publique doit se produire à trois dimensions. Le quartier, ou les quartiers, pour les 100 000 personnes qui y résident. C'est l'intervention à petite échelle, la présence de l'architecture, de l'espace public plutôt réduit. Mais c'est l'ensemble de la ville, ou une bonne partie de ses habitants que travaillent, consomment ou utilisent cette vieille ville quotidiennement ou très souvent. Et Ciutat Vella doit les accueillir. Et ensuite il y a les populations métropolitaines et d'ailleurs, touristes ou visiteurs de l'Europe et du monde, qui l'investissent chaque jour, usagers intensif de cette ville que doit produire et offrir un certain sens, une richesse complexe de vie urbaine.. C'est une transformation initiée il y a 20 ans et qu'on est en mesure d'évaluer. Et que les participants à l'Atelier pourront visiter et aussi discuter le jour suivant.

A l'autre bout de la ville un axe de centralité se développe, entre Barcelone et l'aéroport, **la Gran Via-sud**, à partir d'une initiative conjointe ou complémentaire de la ville de Barcelone, de la ville de L'Hospitalet, commune de 300000 habs, unie à Barcelone et la Generalitat. L'axe qui va de la Place de Espagne, bord du centre de Barcelone, à la place Europe, grand espace public entouré de tours de bureaux et de logements, est en soi-même un des plus grands projets qu'ont été faits en Catalogne. Et d'autres opérations l'entourent : une grande zone commerciale, la cité judiciaire, la foire et un peu plus au sud, la cité aéroportuaire et la reconversion d'une zone industrielle de El Prat. Le tout dans un mosaïque de communes, zones naturelles protégées, ensembles de logements sociaux, centres commerciaux isolés, tissu industriel en crise ou en reconversion, autoroutes et chemins de fer, les nouvelles installations portuaires, le maintien de la principale zone industrielle (Zona Franca) de la région, axe de nouvelle économie de la connaissance parallèle au canal , etc. C'est une opération, ou un ensemble d'opérations, de centralité à grand échelle, mais que pâtit de la diversité (ou de l'excès) d'acteurs publics et du manque d'un cadre urbanistique métropolitain cohérent et capable de garantir l'articulation et la qualité des projets.

Cette visite aura un complément le jour suivant, au débat de l'Atelier, car la séance de l'après-midi s'ouvrira avec une présentation sur les grands projets de centralité métropolitains (voir la note de Manuel Herce dans ce dossier) et une explication du l'Axe de Granvia Sud et du projet Centre directionnel de Cerdanyola, à la périphérie nord de Barcelone, para les responsables de la gestion de ces projets.

NOTE FINALE. Nouvelles centralités et déficit métropolitain.

Nous avons choisi de prendre comme ligne principale de l'analyse et le débat de l'urbanisme de Barcelone les projets plus récents, les uns presque finis, d'autres en procès ou tout au début. Ces projets ont deux éléments en commun : on peut les appeler producteurs de « nouvelles centralités » et avoir une vocation métropolitaine.

Mais, on l'a dit, il manque une structure métropolitaine capable de prendre en charge un développement cohérent de l'agglomération, moins encore de la région. N'oubliez pas que la ville a un peu plus de 90km² pour 1.600.000 hab., l'agglomération 500km² pour le double et la région plus de 4 millions pour un territoire 3000km². Les villes de l'aire métropolitaine multiplient les initiatives, souvent ambitieuses, mais le plus souvent comme une initiative locale. La ville de Barcelone maintient son dynamisme, les privés investissent un espace qui est devenu très valorisé et la politique urbaine reprend les objectifs et les projets structurants en tenant compte de la nouvelle situation. La coopération du public avec le privé devient la règle et faire ville dans les limites de son territoire semble inévitable. Donc les nouvelles centralités se rétrécissent dans la ville centrale. Et celles qui se localisent dans la région risquent de construire des palais dans des espaces mal articulés et manquant de richesse urbaine.