



Atelier Projeturbain, n° 34

«Nouvelles centralités, quels modèles?»

Barcelone [Espagne]

Barcelone, Jeudi 20 et vendredi 21 septembre 2007

Barcelone. Visite thématique. Axe Sud.

Notes sur le rythme de transformation d'une plaine agricole en ville de services.

La partie centrale de l'agglomération de Barcelone est le siège de plusieurs transformations urbaines. L'espace délimité par le fleuve Llobregat, la Gran Via, la colline de Montjuïc et la Méditerranée constitue un bon exemple de cette mutation. Les flashes de 1950 et 1980 permettent de retracer le cadre historique. Ils donnent aussi la mesure de la vitesse à laquelle cet espace évolue. Il deviendra en effet, au terme d'une nouvelle période de trente ans, vers 2010, une importante zone de services de la ville centrale.

1950: Plaine agricole.

Jusqu'à la première moitié des années 50, la surface agricole située sur la rive gauche du delta du Llobregat remontait largement au-delà du tracé actuel de la Gran Via. Les cultures, irriguées par divers canaux, atteignaient pratiquement le centre historique de l'Hospitalet de Llobregat.

Avant cette époque, le principal aménagement urbain avait été réalisé à l'une des extrémités de cette localité : l'urbanisation de la place d'Espagne et de la colline de Montjuïc, à l'occasion de l'Exposition universelle de Barcelone, en 1929.

1980. Les polygones industriels.

L'année 1953 marque un tournant décisif pour le régime franquiste. L'établissement de relations diplomatiques avec les États-Unis lui vaut d'être reconnu internationalement. Par ailleurs, c'est à la fin de cette année que la première voiture fabriquée par SEAT sort des usines de la Zona Franca. Pour les historiens, 1953 correspond à la fin de la période d'autarcie et au début du développement systématique.

Le Consorci de la Zona Franca, un organisme public, met alors en marche le processus d'urbanisation d'un polygone industriel portant son nom, sur les terrains des usines SEAT. À ce jour, le polygone de la Zona Franca demeure un des plus grands (400 ha) de Barcelone et de son aire urbaine. C'est là et dans les autres polygones du canton du Baix Llobregat qu'est installée l'industrie métallurgique, composée en bonne partie de sous-traitants de SEAT.

Le secteur alimentaire est aussi très présent dans la Zona Franca. Les halles de Barcelone y sont transférées vers le milieu des années soixante. Elles se trouvaient jusque là dans un quartier ancien de la ville, «el Born». Les halles, dénommées maintenant MERCABARNA, occupent une surface de 90 ha à l'intérieur du polygone.

2010. Les services de la ville centrale.

I - Le plan Delta. Située à proximité du port et de l'aéroport, la zone du delta du Llobregat occupe une position stratégique qui conditionne en grande partie sa future

transformation. Les accords intervenus entre les trois administrations (locale, autonome et centrale) en matière d'investissements en infrastructures se sont traduits par l'élaboration d'un plan appelé plan Delta. Ses volets principaux sont les suivants :

- Agrandissement de l'aéroport en vue de passer de 20 à 40 millions de voyageurs par an. Construction d'une troisième piste (2006) et d'un nouveau terminal (opérationnel à partir de 2008).
- Déviation du fleuve Llobregat afin de situer son embouchure 2 km plus au sud (2006).
- Agrandissement du port, rendu possible grâce à la déviation du fleuve. Création de la nouvelle Zone d'Activités Logistiques (ZAL). Nouveaux bassins portuaires destinés au trafic de conteneurs...
- Mesures environnementales : station d'épuration des eaux usées du Llobregat, protection de la ligne de côte...

II - La Gran Via, la place Cerdà et la place Europa. Le nouvel aspect de la Gran Via témoigne à lui seul de l'ampleur des transformations en cours. Il y a encore quelques années, c'était une autoroute disgracieuse reliant la ville centrale à l'aéroport et à la côte sud. Le premier changement important a lieu en 1999 avec le réaménagement de la place Cerdà: l'échangeur à trois niveaux entre la voie rapide urbaine Ronda del Mig et la Gran Via devient un grand rond-point en surface sous lequel ne passe que l'avenue. Un des autres grands projets d'infrastructures est la semi-couverture de la Gran Via. La solution retenue a obligé à faire passer en contrebas la partie du trafic interurbain de la Gran Via, afin de pouvoir construire, en surface, des rues latérales qui n'existaient pratiquement pas jusque là. Et, ce qui est plus important encore, il s'agissait de permettre le passage d'un côté à l'autre de cet axe, ce qui était impossible avant d'abaisser le niveau de l'autoroute. Les projets de construction, dont certains sont déjà terminés, donnent un aperçu du futur aspect de cette partie de la ville : la place Europa (2007) avec quelques bâtiments déjà en service, l'hôtel Hesperia (2006), la Cité judiciaire (en construction)...

III - Entre la Gran Via et la Ronda Litoral. Avec l'avenue Diagonal, la Gran Via est une des artères les plus importantes de Barcelone. Le fait que son axe soit parallèle à la ligne de côte suffirait à le démontrer. Il n'est donc pas étonnant qu'elle ait servi de fil directeur à Cerdà (1859) dans son projet de réaménagement d'un quartier de la ville, appelé depuis «Eixample», dont le schéma est aujourd'hui bien connu. Mais la transformation de l'espace compris entre la Gran Via et la Ronda Litoral ne peut se limiter au réaménagement d'une rue, aussi importante soit-elle. On examinera par la suite les modifications entreprises dans les deux grandes zones trapézoïdales situées en bas de l'avenue et séparées par la voie rapide. En définitive, le réaménagement qui a été entamé dans la Gran Via doit permettre la création d'une trame urbaine dense et de qualité jusqu'à la mer. À cet égard, il est indispensable de mentionner la construction de la ligne 9 (L-9) qui reliera cet espace à l'ensemble du réseau de transport public ferroviaire souterrain. Du point de vue de l'articulation urbaine que nous évoquions précédemment, il s'agit bien entendu d'une aide importante.

Le nouveau parc de la Foire de Barcelone à l'Hospitalet Sur la vaste étendue de terrain comprise entre la Gran Via et la Ronda Litoral, les premiers changements se dessinent. Lorsque les travaux d'agrandissement seront achevés, en 2011, le parc d'exposition de la Foire de Barcelone comptera 240 000 m² supplémentaires (d'abord, les pavillons de Joan Busquets et, ensuite, ceux de Toyo Ito). La construction de la tour de bureaux (cabinets Toyo Ito et B720) destinée à être intégrée dans l'ensemble de la place Europa a déjà commencé ; elle en est aux structures. Il existe d'autres projets, avant tout tertiaires, tels que la City Metropolitana, promue par le consortium de la Zona Franca et conçue par Jean Nouvel, et le Districte 38, une promotion privée comportant des immeubles conçus par les cabinets FOA et

Arata Isozaki. Ces projets viennent confirmer un phénomène déjà constaté : le passage d'un usage industriel à un usage tertiaire et de services est une réalité.

Le nouveau quartier de La Marina. Le site du nouveau quartier de La Marina jouxte les terrains du parc des expositions. Il s'agit d'un projet résolument résidentiel, dont la promotion est assurée par la mairie de Barcelone. Le site est une friche où subsistent un petit nombre d'activités industrielles et d'habitations qui seront intégrées à l'ensemble. Le projet prévoit à terme la création de 10 000 logements.

IV - Entre la Ronda Litoral et le port. La transformation du polygone de la Zona Franca. En 1993, le constructeur automobile SEAT inaugure une nouvelle unité de production à Martorell, à 30 km en amont du fleuve. L'entreprise, qui avait été le moteur de l'industrialisation locale, abandonne lentement ses anciennes installations. Le Consorci de la Zona Franca récupère peu à peu ses terrains et en entreprend le réaménagement. Avec la construction du Parc logistique (en façade: bâtiments tertiaires dus à Ricardo Bofill; à l'intérieur: entrepôts logistiques), la partie des terrains donnant sur la Ronda Litoral est pratiquement réaménagée. Mais le métro (L-9) doit bientôt arriver jusqu'au polygone et on ne sait toujours pas à quel usage seront destinés les 40 ha que SEAT occupe encore, mais doit restituer au consortium. À première vue, le logement et le tertiaire sont les usages les plus indiqués, ce qui ne veut pas dire qu'on abandonnera totalement l'usage industriel. À titre d'exemple, MERCABARNA, a mis en place un plan d'expansion et consolidera donc son implantation au sein du polygone. Pour clore ce chapitre, signalons qu'un problème important reste à résoudre : la liaison ferroviaire et autoroutière avec le port, qui ne peut se faire sans traverser les terrains du polygone.

V - La colline de Montjuïc et le Parc Central. Le nouveau Plan directeur de la colline de Montjuïc (en cours d'instruction administrative en 2007) a adopté la signature de « Parc Central ». Compte tenu de l'ampleur des transformations entreprises dans le sud de l'agglomération barcelonaise, ce choix n'a rien de surprenant.

Jaume Carné.
Architecte
Septembre 2007
Barcelona Regional

Chiffres clés

Agrandissement du port de Barcelone

- 1 - Dock sud : 4 095 mètres
- 2 - Dock est : 2 169 mètres
- 3 - Deuxième estuaire : Canal de 145 mètres. Tirant d'eau : 11,5 mètres Digue d'abri : 1 500 mètres
- 4 - Quai «Moll Adossat» : Longueur : 700 mètres Surface : 12 ha
- 5 - Quai des matières inflammables : Surface : 69 ha
- 6 - Zone d'Activités Logistiques. ZAL Prat. Surface : 160 ha
- 7 - Quai «Moll Prat». Première phase de 60 ha en service en 2008.
- 8 - Mesures correctives. Plage de la Bunyola. 2 000 mètres

Place Europa

Surface totale : 33 ha

Superficies construites en surface, par usage :

Logements : 160 000 m² (1 600 habitations)

Bureaux : 210 000 m²

Hôtellerie : 20 000 m²

Commerce : 43 000 m²

Total : 433 000 m²

Cité judiciaire

Surface totale : 4,5 ha

Superficie construite en surface : 195 000 m²

City Metropolitana

Surface totale : 11 ha

Superficies construites en surface, par usage :

Bureaux : 75 000 m²

Commerce : 20 000 m²

Industrie : 58 000 m²

Hôtellerie : 12 000 m²

Total : 165 000 m²

Districte 38

Surface totale : 3,5 ha

Superficie totale construite en surface : 70 000 m² (bureaux).