

# BARCELONE: PÉRIPHÉRIQUES SANS FEU TRICOLORE



© ELOI BONJOCH

BARCELONE A ÉTÉ DOTÉE DE BOULEVARDS PÉRIPHÉRIQUES QUI DÉCONGESTIONNENT LE TRAFIC URBAIN. DU MILLION DE VÉHICULES ENTRANT ET SORTANT CHAQUE JOUR DE LA CAPITALE, LA MOITIÉ EMPRUNTE CES NOUVEAUX ITINÉRAIRES SANS FEU TRICOLORE NI PASSAGE À NIVEAU.

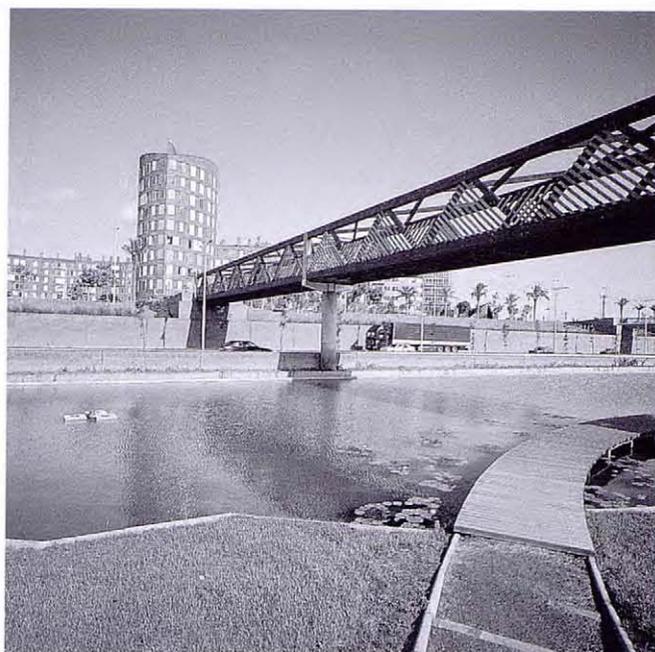
JOAN SUBIRÀ | ROCAMORA JOURNALISTE

**E**n six ans, Barcelona a été dotée d'un réseau routier contournant la ville qui allège la circulation urbaine. Du million de véhicules entrant et sortant chaque jour de la capitale, la moitié emprunte ces nouveaux itinéraires sans feu tricolore ni passage à niveau. On peut aujourd'hui faire les quelque quarante kilomètres de cette nouvelle ceinture en une demi-heure.

En 1986, lorsque Barcelone fut nommée ville hôte des Jeux de la XXV<sup>e</sup> Olympiade, il n'existait qu'un tronçon urbain, mal achevé, de ce qu'on appelait à l'époque le "Second périphérique": celui qui allait de l'avenue de la Vall d'Hebron au boulevard de Valldaura. Un tronçon du "Périphérique du littoral" était en train d'être construit en dehors de la ville et de la commune. Cette voie

rapide allait de l'autoroute A-2, sur la commune de Sant Joan Despí, à Bellvitge, sur celle de l'Hospitalet de Llobregat, d'où il rejoignait la Zona Franca et le Morrot, à la hauteur du port et de Montjuïc.

Le tracé des périphériques de Barcelone avait été approuvé en 1962 au sein d'un plan de grands axes urbains. La construction du Premier périphérique se



© ELOI BONJOCH

heurta à l'opposition d'associations de quartiers et d'organisations démocratiques antifranquistes, dont les nombreuses protestations et mobilisations paralysèrent la construction du demi-cercle du premier périphérique qui aurait éventré une série de quartiers du nord-est de Barcelone, tels que le Guinardó, Sant Martí de Provençals et le Poblenou. Le tunnel de la Rovira, qui devait relier le Premier et le Second périphériques, ne fut pas non plus achevé.

Cependant, après l'instauration de la démocratie, le vent tourna et un certain nombre de ceux qui s'étaient opposés à la construction des périphériques entrèrent au conseil municipal ou au gouvernement autonome et commencèrent à s'intéresser à la mise en place d'un réseau de boulevards périphériques destinés à alléger le trafic urbain. Le concept de voie rapide ouverte à coups de bulldozer déchirant les quartiers fut toutefois modifié. On opta alors pour des périphériques en grande partie enfouis et permettant une meilleure liaison entre les quartiers.

La voie de chemin de fer du Poblenou –la première de la péninsule– constituait alors l'obstacle majeur à la construction d'une voie rapide contournant

la ville. Tel un carcan, elle emprisonnait le quartier qu'elle séparait de la plage, et empêchait l'ouverture de nouvelles rues parallèles à la côte.

Lorsque la décision fut prise de construire le village olympique au Poblenou, les voies, que la Renfe avait jusque-là refusé de retirer, furent supprimées. Ensuite, il fallut penser à enfouir le tronçon du Périphérique du littoral qui passait devant le village olympique, afin d'éviter que se reproduise l'effet tenaille que le train avait provoqué jusque-là. La proximité de la mer et la faible profondeur de la nappe phréatique constituaient d'autres obstacles à surmonter. Finalement, il fallait résoudre le problème d'écoulement des eaux de pluie. En effet, périodiquement, les jours de très mauvais temps, le Poblenou et certaines des rues de la partie basse du quartier de Ciutat Vella étaient complètement inondées. L'amélioration des galeries des égouts et des collecteurs d'eau de pluie a constitué une partie importante, bien que peu connue, de la construction du Périphérique du littoral. Le nouveau réseau de galeries a en tout vingt kilomètres de long et vingt-deux mètres carrés de section moyenne. Commencé en 1988, il a coûté 17 000 millions de

pesetas à la société Holding Olímpic. Conformément à un accord signé le 30 novembre 1987, ce fut le ministère des Travaux publics qui fut chargé de la construction du Périphérique du littoral car c'était lui qui avait construit les tronçons allant du Llobregat au port de Barcelone. La Generalitat en revanche fut chargée de l'achèvement des travaux du Second périphérique et du tunnel de la Rovira et de ses accès. Le ministère, la Generalitat, la Corporació Metropolitana, la société HOLSA et la municipalité de Barcelone financèrent l'échangeur de la Trinitat. Deux ans plus tard, outre la bretelle sud rejoignant l'aéroport de Prat del Llobregat, le ministère s'engagea à prendre en charge la bretelle nord et l'échangeur du Llobregat. Les deux moitiés de la ceinture contournant la ville ont été reliées par deux échangeurs, qui ont comporté des travaux d'une grande complexité technique. Au nord, à la limite du Besòs, se trouve l'échangeur de la Trinitat qui constitue un rond-point de liaison entre les nouveaux périphériques, les autoroutes A-17 (en direction de Granollers et Girona) et A-18 (en direction de Sabadell et Terrassa) et le nouvel embranchement de l'autoroute A-19 par Santa



© ELOI BONJOCH

Coloma de Gramanet et Badalona. Au sud-ouest, l'échangeur du Llobregat, qui doit relier une nouvelle voie rapide à l'aéroport du Prat –la dénommée bretelle sud, dont les travaux n'ont pas encore commencé– et l'autoroute du Garraf (A-6).

L'échangeur de la place Borràs de la Ronda de Dalt se trouve presque à mi-chemin entre les deux échangeurs précités, dans la partie haute du quartier de Sarrià, et fait la liaison avec les tunnels de Vallvidrera. Cet échangeur possède une structure complexe permettant d'accéder, à trois niveaux différents, aux diverses artères y convergeant, telles que le prolongement de la Via Augusta.

Hormis les deux périphériques, la réalisation la plus extraordinaire a été celle de l'échangeur de la place de les Glòries Catalanes, en plein centre de la ville. Outre les différentes rues du réseau routier tracé au siècle dernier par Ildefons Cerdà, y convergent la Gran Via de les Corts Catalanes, l'avenue Diagonal et l'avenue Meridiana. De forme ovale, l'échangeur de les Glòries possède deux niveaux de circulation. Sous la chaussée supérieure se trouve un parc de stationnement circulaire à

deux étages, pouvant accueillir 800 véhicules. Étant donné que la Gran Via, la Diagonal et la Meridiana sont reliées aux deux périphériques ainsi qu'à l'autoroute A-19 et à l'autovia de Castelldefels, l'échangeur de les Glòries contribue également à canaliser les véhicules venant du pourtour et de la banlieue de Barcelone.

Les travaux des nouveaux périphériques de Barcelone, y compris les expropriations de terrains, ont coûté de l'ordre de 115 000 millions de pesetas, qui ont été financés par le ministère, la Generalitat, la société Holding Olímpic, la municipalité de Barcelone et d'autres municipalités affectées. Les frais d'entretien de ces voies s'élèveront à environ 1 000 millions par an, mais on ne sait pas encore avec certitude qui les assumera.

Girona sera bientôt dotée d'une sorte de demi-périphérique grâce à la construction, dans la vallée de Sant Daniel, de la variante de la N-11, et du nouvel accès nord depuis Sarrià de Ter. Lleida et Tarragone disposeront aussi de demi-périphériques grâce à la mise en place, respectivement, des nouveaux tronçons des N-11 et N-340 contournant en partie ces deux villes.

Si la réalisation des périphériques de Barcelone a entraîné la construction de nombreux viaducs –tels que le pont de la bretelle nord sur le Besòs, celui du Potosí, légèrement en aval, ceux de l'échangeur de la Trinitat et de ses accès, et le viaduc enjambant l'autoroute A-19–, d'autres grandes villes de Catalogne ont elles aussi été dotées depuis peu de ponts de plus de cent mètres de longueur facilitant la circulation.

Parmi les nouveaux ponts de Barcelone, le plus connu, pour son originalité esthétique, est celui qui enjambe les voies de chemin de fer Renfe dans la rue Bac de Roda, dans le quartier du Clot. Nous le devons à l'ingénieur et architecte valencien Santiago Calatrava.

Il convient également de signaler le viaduc de la rue Sardenya, construit par l'ingénieur José M. Fernández Ordóñez, parallèle à celui de Marina cent mètres plus à l'intérieur de la ville. Citons finalement le Pont del Mil·lenari construit sur l'Èbre à Tortosa, le troisième pont sur la Sègre à Lleida, le pont Fontjau sur le Ter à Girona et le pont, également sur l'Èbre, à proximité de Mora la Nova, trois réalisations dont les travaux sont en cours. ●