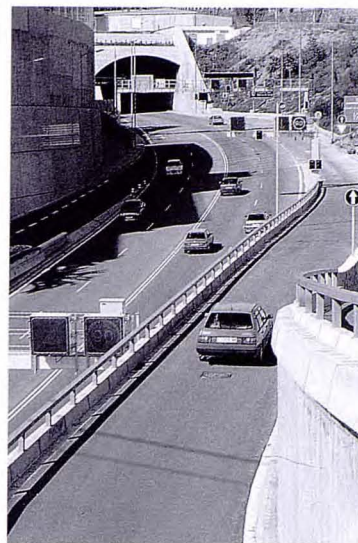
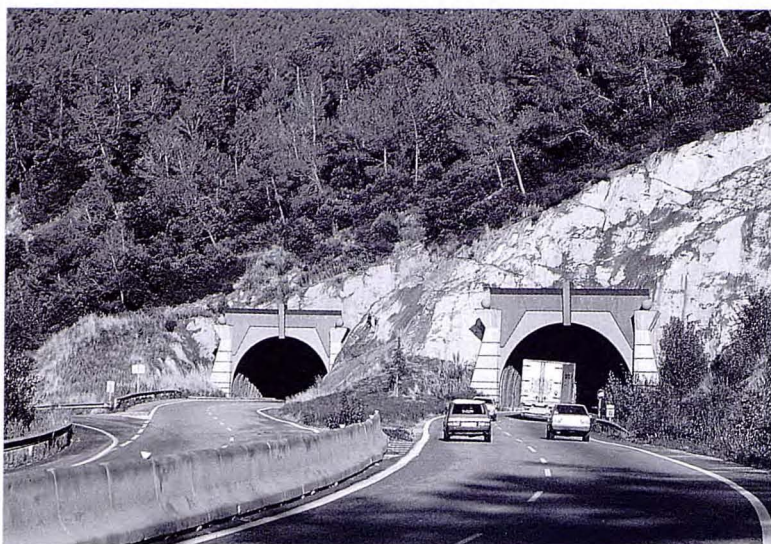


# LA CATALOGNE ET SA NOUVELLE CARTE ROUTIÈRE



© ELOI BONJOCH

LA CARTE DES ROUTES ET DES AUTOROUTES CATALANES S'EST CONSIDÉRABLEMENT AMÉLIORÉE AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES: LES TRONÇONS EN MAUVAIS ÉTAT ONT ÉTÉ RÉPARÉS ET DE NOUVELLES ROUTES ONT ÉTÉ CONSTRUITES.

JOAN SUBIRÀ | ROCAMORA JOURNALISTE

**L**a carte des routes et des autoroutes en service en Catalogne s'est considérablement améliorée au cours des dernières années. Non seulement on a élargi et réparé bon nombre de tronçons trop étroits ou en mauvais état, mais on en a construit beaucoup de nouveaux. En l'espace de dix ans, on doit avoir construit en Catalogne bien plus de routes que pendant les quarante années précédentes. Toutefois, la grande nouveauté quant à ces travaux –pour la plupart pris en charge par le ministère des Travaux publics et la Generalitat–, c'est qu'ils ont été adaptés à une planification établie par le parlement catalan. Il existe aujourd'hui une carte routière officielle rompant le schéma rayonnant qui avait pré-

dominé jusque-là et qui, surtout, récupère le quadrillage que proposait déjà la Generalitat de la Seconde république. Le plan progressivement mis en place garantit que tous les villages de Catalogne seront reliés à une grande ville ou petite ville importante, de plus de 10 000 habitants, située à moins de trois-quarts d'heure de voiture.

Il y a dix ans, la Catalogne possédait trois autoroutes rayonnant de Barcelone vers Mataró (A-19), Granollers (A-17) et Terrassa (A-18), ainsi que deux autoroutes qui rejoignaient les autoroutes plus lointaines de la principauté: la A-7 allant de la frontière française au Pays valencien par Girona et Tarragone, et la A-2 reliant Barcelone à Saragosse par Lleida. Il est curieux de

remarquer qu'un bon tronçon de la A-2 coïncide avec une partie de la A-7, d'El Papiol à la Bisbal del Penedès. Le tronçon de la A-2 allant d'El Papiol à Barcelone, conjointement avec la A-17 qui va de Barcelone à Montmeló, convertit quasiment l'autoroute A-7, parallèle à la côte, en une voie rayonnante centrée sur Barcelone. La nationale 11, qui va de Lleida à Girona d'où elle rejoint la frontière, passe également par Barcelone suivant un critère radial par rapport à la capitale de la Catalogne.

Le tracé rayonnant de l'autoroute A-7, longeant la frange côtière, est à l'origine de la concentration démographique et industrielle de cette partie du pays. Des Pyrénées à l'Èbre, sur une bande





ROUTE N-152 DE BARCELONE À VIC

© ELOI BONJOCH

ne dépassant pas cinquante kilomètres de largeur, sont concentrés trois quarts de la population catalane.

Afin d'équilibrer le pays et d'améliorer la communication avec l'arrière-pays catalan, les responsables du réseau routier ont tracé des axes nord-sud et des axes transversaux. Le premier de ces axes fut celui du Llobregat, reliant Barcelone à Puigcerdà et faisant partie de l'itinéraire européen E-9. Le percement du tunnel du Cadí et la mise en place de ses accès constituèrent la plus importante réalisation à cet égard et donnèrent un nouveau départ aux communications catalanes. Le tunnel non seulement donnait accès au Bages, au Berguedà et à la Cerdagne, mais éliminait une barrière naturelle entre les vallées du Llobregat et de la Sègre. Et, par contrecoup, entre le Barcelonès et les Pyrénées par le chemin le plus court pour Paris.

L'axe du Llobregat s'est fait à partir de l'amélioration de la C-1411, qui va d'Arbrera au tunnel du Cadí, en évitant maintenant chacune des petites villes du

Llobregat, y compris Manresa et Berga, avant lesquelles elle est passée de deux à quatre voies. Par ailleurs, Manresa a été relié à Sant Cugat del Vallès par Terrassa et Rubí grâce à la construction de l'autoroute à péage de Montserrat, qui rejoint une autre réalisation routière emblématique: les tunnels de Vallvidrera donnant accès, depuis le Vallès, à Barcelone par Sarrià. Le succès obtenu par ces cinq tunnels –dernier tronçon de l'axe du Llobregat– a même surpris ses promoteurs. En revanche, l'autoroute reliant Sant Cugat à Manresa en passant par Rubí a plutôt été boudée.

Le second axe nord-sud dont la réalisation est presque achevée est la nationale 152 allant de Barcelone à Vic. L'élargissement de la chaussée, qui compte maintenant deux voies dans les deux sens, a supposé d'énormes travaux tels que le percement de deux tunnels jumaux à Figueró et la construction de deux tronçons sur le Congost à Figueró et Aiguafreda, sans compter diverses bretelles de grand volume comme celles

de Mollet del Vallès et de Tona. Au nord de Vic, la chaussée n'a pas encore été dédoublée, mais le tronçon du Purgatori a été amélioré et des travaux sont en cours dans les virages d'Orís et ceux de Terradelles jusqu'à Ripoll, avec un tunnel dans le virage de la Fraga de Bebié. Le tronçon reliant Ripoll au tronçon Ripoll-Ribes de Freser récemment amélioré avait été construit précédemment.

Dans l'ouest du pays, les plus importants travaux de rectification du tracé et d'élargissement de la chaussée ont affecté l'axe de l'Èbre, pratiquement achevé entre Amposta et Maials et qui rejoindra sous peu Lleida. Au nord de la capitale du Segrià, les travaux d'élargissement de la route qui va de Balaguer à Sort, en passant par les impressionnants défilés de Terradets et Collegats, sont presque terminés. Pour éviter d'abîmer le paysage, des tunnels, un dans chaque sens, ont été percés à la hauteur de ces deux passages étroits. Le tronçon de Collegats a été pris en charge par le MOPT car il fait partie de





© ELOI BONJOCH

ROUTE ET RÉSEAU FERROVIAIRE DE BARCELONE À VIC

l'axe des Pyrénées, celui de Terradets par la Generalitat.

La réalisation qui rompera le plus le schéma rayonnant des grandes routes de Catalogne est celle de l'axe transversal qui reliera Girona à Lleida, sans passer par Barcelone. Du côté est, après de nombreuses années d'hésitation et de discussions pour en définir le tracé, la Generalitat a commencé les travaux du tronçon Girona-Vic. Ceux du côté ouest en revanche ont posé moins de problèmes car, entre Lleida et Cervera, ils coïncident avec le dédoublement de la N-11 prise en charge par le ministère. Les tronçons reliant la ville de Lleida à Tàrrrega sont déjà ouverts à la circulation, tandis que ceux permettant d'éviter Lleida –en déviant le trafic vers le nord de la ville– et Cervera, ainsi que celui reliant Cervera à Tàrrrega sont en cours de construction.

La N-11 a été dédoublée d'Igualada à Martorell grâce à un second tunnel du Bruc dans le sens ouest-est et une bretelle à la hauteur d'Esparreguera qui a supposé la construction d'imposants

viaducs. L'imminente canalisation du Llobregat de Martorell à Molins de Rei permettra de prolonger le dédoublement de la N-II, qui comportera quatre voies de Martorell au Périphérique du littoral de Barcelone. Ceci entraînera la mise en place du tronçon le plus méridional de l'axe du Llobregat.

Récemment mise en service, l'autoroute du Garraf (A-6), qui va de Castelldefels à Sitges, constitue une autre réalisation importante. Afin de protéger le massif qu'elle traverse, il a fallu construire une série de tunnels et de viaducs. Cette autoroute à péage sera très bientôt prolongée jusqu'à El Vendrell.

D'autres routes ont également été améliorées. Ainsi, par exemple, certaines routes de la Costa Brava auxquelles ont été ajoutées des voies de délestage qui évitent les engorgements se produisant en été; l'axe des Pyrénées, qui a été amélioré entre Puigcerdà et la Seu d'Urgell et, également, entre Besalú et Olot, où les travaux de percement des tunnels de Capsacosta ou Bianya ont été commencés; la C-152 sur le tronçon allant

de Pasteral à Amer ainsi que la route reliant Girona à Banyoles avec la variante de la capitale du Pla de l'Estany; les routes qui vont de Valls à Montblanc et d'Igualada à Capellades; la variante de la C-1313 qui a été déviée vers le barrage de Rialb.

Tandis que les travaux d'élargissement de l'autoroute A-7 entre Granollers et Hostalric suivent leurs cours, la Generalitat a entrepris la construction d'une nouvelle autoroute qui reliera Granollers à Mataró par un tunnel passant sous le col de Parpers. Cette nouvelle voie de communication entre le Maresme et le Vallès oriental constituera le premier tronçon d'un futur "quatrième périphérique" de Barcelone, qui rejoindra Sabadell, Terrassa et Martorell. Le ministère, de son côté, a entrepris la variante de Mataró qui fera partie de l'autoroute du Maresme, prolongement de la A-19 jusqu'à Palafolls. Ce prolongement, conçu à l'origine comme une variante de la N-II –et, donc, gratuit comme cette dernière–, sera finalement payant. ●