Du Manchester catalan au Soho barcelonais : la rénovation du quartier de Poblenou à Barcelone

par Robin Waldman

Au cours des quarante dernières années, la ville de Barcelone a connu une transformation urbaine remarquable : de ville fortement industrialisée d'un pays sous-développé dans les années 70, elle s'est rapidement convertie en une mégalopole d'importance économique mondiale. Aux grands ensembles des années 60 et 70 ont succédé une rénovation urbaine intégrale avec une organisation en blocs des îlots urbains, eux-mêmes ouverts et modernisés, mais aussi la mise en place de grosses infrastructures urbaines, telles que le périphérique, lui-même fermé, l'ouverture de l'avenue diagonale, l'ouverture du littoral aux habitants avec la plage et le forum, la création du village et des infrastructures olympiques, l'extension de l'aéroport et d'une gare intermodale.

Le quartier de Poblenou s'inscrit dans cette rénovation urbaine profonde accompagnant le changement d'activités de la ville et l'ouvrant aux citadins : ancienne zone industrielle en friche, il s'est vu rénové pour accueillir des activités de pointe, permettant de valoriser cette zone centrale de la ville en l'ouvrant aux grands axes de communication, telle que l'avenue diagonale. Sa reconversion a eu lieu pour sa plus grande part sur la période 2000-2008, bien que le dynamisme et l'accessibilité de ce quartier en fait toujours actuellement une zone en pleine mutation.

Choix et orientation proposée du quartier

Avant sa rénovation, ce quartier présentait une relatif paradoxe : bien qu'ayant une position centrale dans la ville, il contenait de nombreuses usines désaffectées qui le rendaient peu habité, peu valorisé et relativement enclavé des grands axes de transports. Par ailleurs, la pression imposée par le dynamisme de Barcelone rendait précieuse cette surface étendue potentiellement valorisable, ce qui a motivé un changement radical d'usage des terrains.

Dans cette reconversion, l'effort a été mis sur deux valorisations possibles à partir des activités industrielles initiales : la possibilité de créer des logements sociaux dans un secteur central de l'agglomération, dans un contexte de pression foncière importante et croissante, et la mise en place d'un nouveau pôle d'économie de la connaissance, moteur économique pour la région. Les activités pressenties pour être accueillies dans ce quartier sont aussi vastes que des centres technologiques, universitaires, de divulgation scientifique, tout comme des institutions, entreprises et secteurs de services, en faisant un siège intégré d'activité tertiaires et quaternaires variées, organisées en « clusters ».

Les modalités de la reconversion

Le dispositif proposé aux propriétaires historiques des terrains, accompagnant les droits de devoirs, vise à densifier ce quartier et permet une emprise forte de la municipalité sur sa reconversion. Les avantages acquis par les propriétaires sont ceux d'une nouvelle classification des terrains : une augmentation du coefficient d'occupation des sols permet la multiplicité des usages, accompagnée par une reconversion des usages industriels (anciennement 22a) en usages productifs (nouvellement 22@). Par ailleurs, un effort colossal est consenti par la municipalité pour accompagner cette transition en installant des infrastructures à haut niveau de service (lire la suite).

En contrepartie, les propriétaires s'engagent à céder gratuitement 30% de leur terrain originel à la municipalité, sous forme d'un tiers de logements sociaux, un tiers d'espaces verts et un tiers d'équipements urbains, dont ils ont la charge de la construction. Ils doivent de plus contribuer au financement des nouvelles infrastructures prévues, et enfin céder 10% de l'usage urbain. Par ailleurs, un effort a été consenti pour préserver le patrimoine industriel du quartier, avec des rénovations et reconversions de bâtiments historiques du quartier industriel (de 46 à plus de 150 bâtiments protégés).

Des infrastructures à haut niveau de service

La rénovation de ce quartier s'est accompagnée d'un remodelage des infrastructures urbaines adaptées aux potentiels nouveaux besoins et prêtes à desservir une reconversion totale du quartier au plus vite. Le caractère récent du quartier, ajouté à ses dimensions (environ 270 hectares) et sa place économique stratégique pour la ville, ont permis la mise en place de nombreux systèmes innovants uniques dans leur conception, en termes d'énergie (électricité, climatisation, gaz), de télécommunication, d'hydrologie urbaine, de gestion des déchets, de mobilité et transports (transports en commun, vélo, piétons, voitures, deux roues) et de traitement des espaces publics.

Pour connecter les îlots aux différents réseaux, la stratégie générale, appliquée en parallèle pour tous, est de distribuer les infrastructures à partir des rues principales. De celles-ci, deux galeries assurent la connexion par édifice, ce qui permet de desservir tous les bâtiments, peu importe lesquels sont construits en premier. Chaque îlot est équipé d'une salle de centralisation évitant des travaux ultérieurs de voirie.

Les réseaux de gaz, d'électricité, de climatisation, d'eau potable / eaux usées et de télécommunications (ces derniers complétés par des antennes de réception sur les toits) sont distribués de cette manière. La climatisation, source de grandes dépenses énergétiques dans cette métropole méditerranéenne, est centralisée et connectée à des centrales de réfrigération pour faire des économies d'échelle et gagner en efficacité énergétique. Quant au réseau d'eau, il est séparé entre une eau potable prélevée des cours d'eau et de l'usine de dessalement barcelonais, et une eau de la nappe locale permettant de nettoyer la rue et arroser les plantes. Par ce procédé, on préserve la nappe dont le niveau piézométrique bas entraînerait une salinisation par l'eau méditerranéenne, et on économise l'usage en eau potable dans une agglomération à forte pression sur la ressource. La collecte des déchets est elle aussi novatrice, puisqu'elle est réalisée automatiquement par ramassage pneumatique (aspiration des déchets), accompagné d'une redevance incitative pour les usagers.

La question des infrastructures de transports est elle aussi centrale pour rendre le quartier nouvellement densifié viable et intégré au reste de la ville : en effet, des estimations ont montré une multiplication par 5 du nombre de voyages par jour à Poblenou entre 1998 (0,3 millions) et 2015 (1,5 millions). Une hiérarchisation des voies routières a été effectuée entre des rues principales à 4 voies et feux réglés pour les conducteurs, et des rues secondaires à 2 voies, mettant l'accent sur des grands trottoirs, voies cyclables et zones de stationnement. Les voies cyclables sont présentes dans les deux sens de circulation, et les trottoirs plus larges que la moyenne de cette ville, quant aux zones de stationnement, les mesures par fibre optique du trafic dans le quartier ont montré que 40% des usagers de la voirie sont des deux-roues, ce qui a permis une réactivité rapide avec la mise en place de parkings pour deux-roues. Enfin, les transports en communs ont été prolongés à ce quartier : métro, tramway, bus à voies prioritaires.

Le travail d'urbaniste passionnant conduit dans ce quartier, à de nombreux égards un modèle d'aménagement urbain, a su allier les atouts d'une ingénierie de pointe et d'une véritable réflexion d'architecte en termes de cohérence architecturale et de confort d'usages. Cette synergie, liant l'efficient à l'agréable, s'illustre notamment dans le traitement de l'espace public : un soin a été cherché jusque dans la conception des passages piétons, gagnant de l'espace sur le centre des carrefours et avec un passage à niveau commode et des surfaces de qualité, ou la position et l'alternance des lampadaires éclairant notamment les passages piétons. Ce projet très ambitieux devenu réalité, avec un fort dynamisme malgré un contexte économique très difficile est exemplaire dans l'intégration des problématiques auxquelles un urbaniste doit faire face dans les centres urbains, où le travail est majoritairement celui de la reconversion de bâti et d'activités.