

LES RONDAS BARCELONE, ESPAGNE

LONGUEUR DU TRACÉ	35 km
RÉALISATION	fin 80-1992
MAÎTRISE D'OUVRAGE	Ville de Barcelone
CAPACITÉ DU RÉSEAU	900 000 véhicules / jour
TRANSIT APPROXIMATIF	n.r.

CONTEXTE DE RÉALISATION

1976	Plan général métropolitain (PMG) dans lequel figure un projet de boulevard périphérique
FIN 70 / DÉBUT 80	Problèmes de congestion urbaine et forte coupure urbaine entre la ville et son littoral (« ville tournant le dos à la mer »)
1979-1983	<p>Changement municipal : premier mandat du gouvernement municipal socialiste qui succède à la municipalité franquiste (volonté de rupture)</p> <p>Élaboration d'un nouveau plan de circulation de la ville dans lequel figure le projet des deux voies de ceinture</p> <p>De grandes interventions sur la voirie primaire sont engagées afin de supporter le trafic de transit à travers la ville et faciliter les liaisons entre quartiers.</p>
1983-1987	<p>Deuxième mandat du gouvernement municipal socialiste</p> <p>Poursuite de ce projet tout au long de la décennie et construction de voies urbaines majeures, comme la promenade maritime du Moll de la Fusta, préfiguration de la Ronda Litoral. Cette promenade maritime est à la fois un tronçon de la voie de ceinture et un élément du projet de requalification de l'ancien port (ouverture visuelle de la ville sur la mer, résolution des problèmes de circulation sans créer de barrière, etc.).</p>
1984	Candidature de Barcelone aux Jeux Olympiques de 1992
1986	<p>Obtention de l'accueil et de l'organisation des JO de 1992 par Barcelone</p> <p>Comme il en est généralement le cas, l'organisation des JO agit comme catalyseur pour le développement des grands projets de la ville. Aussi, les infrastructures olympiques étant localisées dans différentes zones périphériques, leur accessibilité devient un enjeu majeur. La construction d'un boulevard périphérique apparaît alors comme un des éléments essentiels de la tenue de la manifestation.</p> <p>Le prolongement du boulevard périphérique le long du littoral est réalisé à la fin des années 1980. La Ronda de la montagne est achevée en 1992.</p>

DOCUMENT DE TRAVAIL

DESCRIPTION DU PROJET

RÔLE	Voies de contournement du centre-ville (= autoroute) et périphérique (= voie distributrice) ceinturant Barcelone
COMPOSITION	<p>Les Rondas sont composées de deux éléments aux caractéristiques quelque peu différentes :</p> <ul style="list-style-type: none">- La Ronda Litoral (Cinturon I)<ul style="list-style-type: none">• partie sud-est des Rondas;• traverse les zones industrielles puis borde le littoral de la ville;• distribue la circulation de la ville sur la façade maritime;• 2 chaussées de 2 voies rapides et 2 chaussées de 3 voies locales = moins de voies rapides et davantage de voies locales de surface de type boulevard.- La Ronda de Dalt ou de la montagne (Cinturon II)<ul style="list-style-type: none">• partie nord-ouest des Rondas;• contourne la ville à flanc de collines et en constitue une de ses limites;• collecte et distribue la circulation urbaine et interurbaine;• sert de lien entre la ville et l'aire métropolitaine;• 2 chaussées de 3 voies rapides et 2 chaussées de 2 voies locales = plus de voies rapides et moins de voies locales de surface;• 4 échangeurs au km (soit le double de ce qu'offre habituellement une autoroute urbaine) pour permettre une bonne fluidité de la voirie locale et secondaire.
TYPE DE STRUCTURE	<p>Mixte selon les interfaces (viaduc, sous-terrain, dénivelé) et le plus souvent double structure (une partie souterraine / une partie extérieure) :</p> <ul style="list-style-type: none">- des voies rapides sans feux de circulation reliées au réseau routier régional;- des voies pourvues de feux de circulation raccordées à la voirie locale. <p>La création de différents niveaux, selon le type de circulation, est aussi un moyen de gérer les nuisances sonores (trafic rapide en contrebas et trafic local au niveau supérieur).</p>
DIMENSIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none">- La Ronda Litoral (Cinturon I)<ul style="list-style-type: none">• dissociation de trois séries de voies : circulation locale, circulation rapide et esplanade-promenade;• les voies rapides sont partiellement couvertes permettant la superposition avec les esplanades-promenades et la création de parcs et autres espaces publics;• lorsqu'elles ne sont pas couvertes, les voies rapides sont en contrebas afin de minimiser leur impact sonore et visuel.- La Ronda de Dalt ou de la montagne (Cinturon II)<ul style="list-style-type: none">• deux séries de voies : circulation locale et circulation rapide;• traitées en un seul bloc;• superposition des réseaux local et rapide : 10 km des 12 km sont en tranchées, la plupart étant recouvert par des espaces publics;• rampes d'accès entre les deux niveaux;

DOCUMENT DE TRAVAIL

- emprise réduite au minimum (chaussées locales sont parfois en porte-à-faux au-dessus de la voie rapide).

LIAISONS

2 entrées / sorties principales :

- au nord, Nudo de la Trinitat :
 - liaisons avec les routes et autoroutes du nord : El Maresme, Girona-Costa Brava-Francia, Sabadell-Terrasa Manresa;
 - le parc del Nus de la Trinitat souligne l'entrée.
- au sud :
 - liaisons avec les routes et autoroutes arrivant de la côte méditerranéenne (Tarragona-Valencia) et de l'intérieur (Lérida-Zaragoza).

PARTICULARITÉS DU PROJET

- Intégration des tissus urbains
 - intégration / adaptation au milieu;
 - cohabitation des vocations régionale et locale;
 - capacité modérée.
 - ex. : lorsque rencontre de milieux denses et constitués, enfouissement total ou partiel afin de ne pas créer de coupure et de libérer des espaces destinés à la collectivité (espaces publics, espaces verts, etc.)
- Implication de professionnels (architectes et urbanistes) politisés au sein de l'administration municipale :
 - nouvelles collaborations entre les politiciens et les professionnels de l'aménagement;
 - nouveaux modes de collaboration entre les services municipaux du génie et d'urbanisme;
 - création de l'Institut municipal de promotion urbanistique (IMPU);
 - nouveaux modes de faire en urbanisme : le projet remplace la planification.
- Importance du paysage dans la conception des Rondas, tant pour les automobilistes que pour les habitants et usagers des espaces traversés.

MISE EN OEUVRE

- La Ville de Barcelone est à la fois maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre.
- Durant les deux premiers mandats de la nouvelle administration municipale socialiste (1979-1987), jusqu'à 60% du budget ordinaire d'investissement municipal est affecté aux projets urbains.
- Apport financier conséquent et mobilisation générale en raison de la tenue des Jeux Olympiques en 1992.
- La réalisation des Rondas est intégrée à des projets urbains, comprenant à la fois le quartier et la voirie.
- Participation des habitants organisés en comités de quartier et mouvements riverains.

DOCUMENT DE TRAVAIL

SOURCES

- Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine - quelques expériences nord-américaines et européennes - études et recherches en transport, Ministère des Transports, mars 2006
- <http://www.euroresidentes.com/euroresifr/circulation-routiere/conduire-a-barcelone.htm>

Le trafic à Barcelone

Barcelone pareil que toutes les autres grandes villes, a beaucoup de circulation. Mais depuis les Jeux Olympiques 92, la ville a un périphérique tout au tour facilitant énormément le trafic et le faisant plus rapide. Nous parlons des **Rondas**: la **Ronda Litoral** et la **Ronda de Dalt**. D'autre part, Barcelone a une planification urbanistique des rues en quadrillage (toutes les rues sont parallèles et perpendiculaires entre elles) permettant s'orienter plus facilement à l'heure de conduire. Spécialement le quartier de l'Eixample ou Eixample, car il a été réalisé selon les plans de l'architecte Cerdà, avec cette idée. En principe à Barcelone les gens conduisent d'une façon très civilisée et ils respectent les signalisations du trafic. En générale, ils ne vont jamais tourner par une rue s'ils ne sont pas placés sur la voie plus proche. Un grand avantage que Barcelone offre, c'est la grande quantité de Parkings situés tout au long et large de la ville. Si vous ne connaissez pas bien et vous êtes ennuyés, vous pouvez toujours garer votre voiture dans un parking et visiter la ville autrement (en vélo, métro, bus, à pied...). Ce qui est très étonnant c'est l'énorme quantité de motos qu'il y a. C'est la ville où il y a plus de motos du monde entier.



Plan de Barcelone: Google Maps

La Ronda de Dalt et la Ronda Litoral: c'est un périphérique entourant la ville, avec plusieurs accès de sortie dans chaque arrondissement et de cette façon sortir le plus proche possible de l'adresse recherchée. Il a 2 entrées/sorties principales une au nord et l'autre au sud de Barcelone. Celle du nord c'est le **Nudo de la Trinitat** et c'est l'accès des routes et des autoroutes arrivant du nord: El Maresme, Girona-Costa Brava-Francia, Sabadell-Terrassa Manresa. Et celle du sud, c'est l'accès de toutes les routes et autoroutes arrivant de la côte Méditerranéenne (Tarragona-Valencia) et de l'intérieur (Lérida-Zaragoza). N'importe desquelles ont accès aux Rondas. Une fois dedans vous décidez si faire le tour part le nord ou le sud de la ville.

- **Ronda de Dalt o B-20**: elle a son parcours par le côté nord de la ville. Son accès est situé à l'entrée/sortie par le Nus de la Trinitat, Av. Meridiana ou par l' A-68 (Girona, Costa Brava, France) ou par la A-19-Badalona-El Maresme ou par l' A-58 et C-58 de Sabadell-Terrassa-Manresa. Les accès de sorties/entrée du côté nord sont: Horta, Pº del Valle Hebrón (Velodromo et Hospital del Valle Hebrón), Túnel de la Rovira, San Gervasio, calle Balmes/Plaza Molina, Ctra. de Esplugas, calle Angli-Pº Bonanova, en la salida 8 et 9 on prend le Tunnel de peage de Vallvidrera (qu'il va vous emmener à Sant Cugat-Cerdanyola-Universidad Autónoma-Parque Tecnológico) et on arrive à l'Av. Diagonal, d'où on rentre/sorte dès l' AP-7 Tarragona-Valencia ou A-2 Lérida-Zaragoza ou AP-7 Montmeló-El Papiol-Girona-Francia. (pour plus de détail voir le plan des accès de sorties ci-joint) [Mapa de las Salidas de las Rondas](#)).
- **Ronda Litoral o B-10**: il faut faire la même opération, mais dans le sens contraire: Nus de la Trinitat-Plaça les Glories-Gran Via, Bon Pastor, Sant Adrià del Besós, Sant Coloma de Gramanet, Plaça Pau Vila, Poblanou, (Forum, Av. Icaria-Villa Olímpica), Barceloneta /Via Layetana, Ciutat Vella, Puerto, Montjuic-Fira-Gran Via, Zona Franca (autovía de Castelldefels, aeropuerto), Av. Diagonal (AP-7 Tarragona-Valencia ou A-2 Lérida-Zaragoza-Madrid. (pour plus de détail voir le plan des accès de sorties ci-joint [Mapa de las salidas de las Rondas](#))
- Si on rentre à Barcelona par l' **Av. Diagonal** en provenance de l' AP-7 Tarragona ou A-2 Lérida-Zaragoza ou AP-7 Montmeló-El Papiol-Girona-Francia ou les routes du sud, c'est facile parce qu'on peut monter ou descendre através les rues perpendiculaires pour se diriger au quartier recherché: au nord de la Diagonal se trouvent les quartiers de: Les Corts, Sarriá, San Gervasi, Gracia, Horta-Guinardó. Au sud de Diagonal: Eixample, Ciutat Vella, Sants-Montjuic, Sant Martí.
- Si on rentre à Barcelone par la **Gran Vía** en provenance de l'Autoroute de Castelldefels, on doit croiser la ville du nord au sud, mais depuis le sud. Mais à ce moment là des quartiers comme l'Eixample sera placée au nord. Conduisant par la Gran Vía, on arrive jusqu'à la sortie ou accès à l'A-19 Badalona-El Maresme. On aura aussi la possibilité de rentrer aux Rondas depuis là, le nord.