

Deux villes, deux vélos

Andie van Arkel

► **To cite this version:**

Andie van Arkel. Deux villes, deux vélos. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-02090206

HAL Id: dumas-02090206

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02090206>

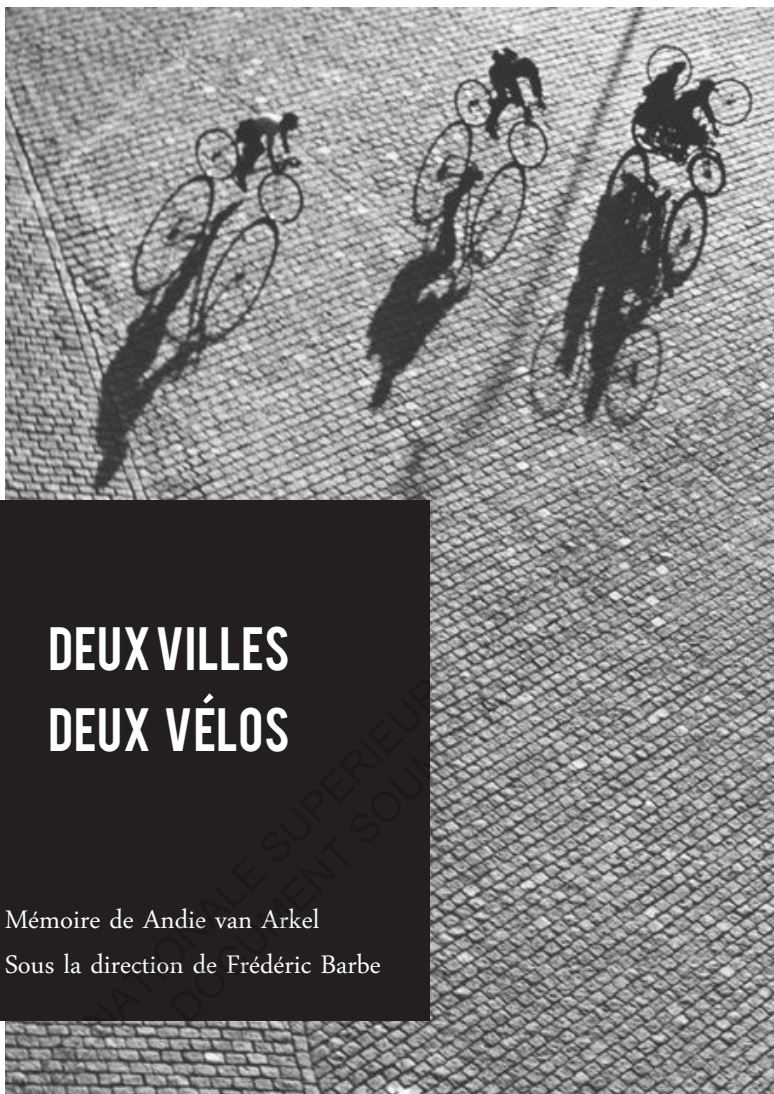
Submitted on 4 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives| 4.0 International License



DEUX VILLES DEUX VÉLOS

Mémoire de Andie van Arkel

Sous la direction de Frédéric Barbe

Mémoire de Master soutenu à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes
Juin 2018

COPENHAGUE

VALENCE

« L'homme maintenant est pourvu de tous ses moyens [...]. La bicyclette est un perfectionnement de son corps lui-même, l'achèvement, pourrait-on dire. C'est une paire de jambes plus rapides qu'on lui offre. Lui et sa machine ne font qu'un [...]. Il n'y a pas l'homme et une machine. Il y a un homme plus vite. »

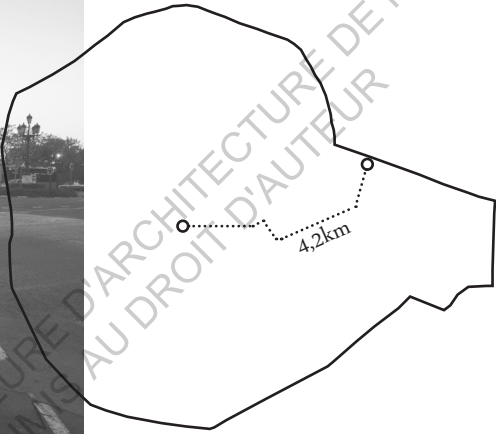
LEBLANC MAURICE, *Voici des ailes*, Phébus, 1999

PRÉFACE

VALENCE



échelle x2



9h12, 4 Carrer de les Garrigues,
Je cherche la carte violette enfouie au fond de mon sac,
Je reporte le code à quatre chiffre dans la machine,
J'actionne le bouton vert pour libérer l'objet dûment choisi,
Lourd de son poids, les virages entre les passants, les terrasses
disposées sur l'espace public, sont incertains,
Les ombres laissent maintenant place aux étendues lumineuses,
Prudente, j'arpente mon itinéraire entre deux retentissements,
Plus que quelques soubresauts,
Je guette la note finale.

COPENHAGUE



échelle x1



8h32, 23 brydes allé,
Avec mon vieux vélo vert,
À la selle mal en point, aux pédales trop éloignées pour freiner
adroitement,
Je m'élance dans le flot de cyclistes,
Les mouffes humides, l'eau ruisselle sur le verre de mes lunettes,
Intersection, 8h43, je croise cette même jeune fille aux longs
cheveux blonds,
J'accélère pour avoir le feu au vert,
Main levée, je m'arrête.

SOMMAIRE

Comprendre les écarts dans la pratique du vélo entre pays

INTRODUCTION page 9

PERSONNES ENTRETIENUES page 17

CHAPITRES

CHAPITRE

1

VALENCE, Espagne

page 19

CONCLUSION page 109

BIBLIOGRAPHIE page 119

CHAPITRE

2

COPENHAGUE, Denmark

page 51

CHAPITRE

3

CROISEMENT

page 87

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

— INTRODUCTION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La bicyclette, moyen de transport permettant l'accès à une liberté sans égale, génératrice de sensations oubliées à mesure du développement automobile, constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour la ville contemporaine. Les rues, les places, les avenues, se sont déshumanisées rapidement au profit d'un nouveau moyen de déplacement, la voiture. Cet engouement pour la rapidité et la facilité est maintenant remis en question, les consciences citoyennes évoluent face à la pollution et la montée rapide des accidents que l'automobile provoque. De plus, cette mise à distance par rapport à la ville est souhaitée repensée par une grande majorité des municipalités, de nouveaux moyens de déplacements, plus doux, sont peu à peu promus en faveur d'un paysage réuni. Il conviendra à travers ce mémoire, de définir dans quelle mesure la bicyclette a-t-elle un rôle à jouer dans la transformation de la ville, et dans ses rapports sociaux.

Le vélo, je l'ai utilisé, usé, sans pour autant m'y intéresser. Étant originaire d'une petite ville en milieu rural, la majorité des déplacements s'effectuent à vélo à partir du moment où l'accès à la voiture ne peut se faire qu'après nos dix huit ans. La bicyclette constitue ainsi dès notre plus jeune âge un moyen extraordinaire d'augmenter la portée de nos déplacements en un temps réduit. Le vélo fait partie de l'histoire de chacun de nous, renvoyant ainsi à des expériences particulières, à des souvenirs des temps passés. Le vélo constitue dans ce sens cette première expérience de liberté, par l'acquisition d'un nouveau champ de possibilité de déplacements, par une toute autre appréhension du territoire dans lequel nous circulons. En effet, « le premier coup de pédale, c'est l'acquisition d'une nouvelle autonomie, c'est l'échappée belle, la liberté palpable. En quelques secondes, le paysage bouge » affirme dans ce sens Marc Augé^[1], notre rapport à l'espace, à l'environnement, au temps prend une toute autre dimension, plus intime, plus poétique. L'idée que je m'étais faite du vélo était pour ainsi dire restreinte à ma seule utilisation champêtre, vision quelque peu altérée dès mon arrivée à Nantes.

En effet, la métropole, diffère en tous sens quant à l'usage des

[1] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

différents moyens de déplacements et aux aménagements qu'ils impliquent. À vélo, il n'est plus question de simplement suivre une petite route sinueuse pour arriver à l'endroit désiré, mais de se confronter à de nombreux subterfuges venant entraver un parcours supposé linéaire. De multiples facteurs entrent alors en compte dans l'appréhension de la ville à vélo, mais mon simple trajet logement - école ne m'offrait qu'une vision réduite des dynamiques dans lesquelles je n'étais que partiellement impliquée.

C'est l'ouvrage *Le retour de la bicyclette, petite histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, de Frédéric Hérant^[2], qui m'a fait me rendre compte des nombreux enjeux que le vélo invoquait. C'est donc au cours d'un studio de projet suivi en troisième année à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes que j'ai pu prendre conscience des vertus de la bicyclette en terme de développement urbain à travers cette première lecture. L'idée étant que la bicyclette puisse contribuer à pacifier la ville, à l'apaiser d'une omniprésence motorisée nuisible pour le cycliste mais aussi le piéton. Il semble bien, que le trafic calmé soit le meilleur moyen de conforter l'essor du vélo, et ceci dans le même temps que l'amélioration de la cyclabilité du réseau. Il convenait ainsi pour moi de vérifier ces hypothèses établies, par cette nouvelle curiosité qui émergeait en moi. La fascination suivait ainsi l'innocence que j'avais développée jusqu'ici, et c'est par cette simplicité d'approche que le vélo s'est imposé à moi comme un élément que je me devais d'appréhender pleinement de manière à comprendre la ville dans laquelle je circulais, face à des données, qui avaient été fondamentalement chamboulées dans mon imaginaire naïf.

L'utilisation d'une bicyclette suppose un nouvel art de vivre, le cycliste étant en prise avec son environnement, « il profite ainsi de la ville en trois dimensions ». Par sa réappropriation de l'espace public, le cycliste se rend dorénavant compte de la ville dans laquelle il circule. Au lieu d'être entouré de métal, il redevient humain, vulnérable, ses sens reprennent vie. Dans la voiture,

[2] HÉRANT FRÉDÉRIC, *Le retour de la bicyclette, petite histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 2015

le conducteur et ses passagers sont coupés de la société, le vélo c'est « obliger à se voir, à socialiser les rues, à refaire des lieux de vie, à faire rêver la ville » affirme encore ici Marc Augé^[3].

Le vélo constitue-t-il l'instrument discret et efficace d'une reconquête de la ville ? Cette hypothèse est apparue pour moi manifeste, il convenait de déterminer si le développement de l'usage du vélo urbain pouvait être à l'origine du changement de paradigme des sociétés. Le vélo ne doit pas seulement être considéré comme un moyen de transport écologique, ou économique, il est aussi et surtout un élément contribuant manifestement à l'habitabilité de la ville du futur, dans sa manière de produire, de consommer, et évidemment d'organiser ses déplacements. Pour cela, la mise en place d'infrastructures optimales pour son usage quotidien est nécessaire, permettant ainsi au fur et à mesure de redéfinir l'espace public, où chaque citoyen se croisera dorénavant comme égal, devenant chaque jour plus familier les uns aux autres, posant petit à petit les bases d'une démocratie plus saine que celle dans laquelle nous vivons actuellement.

C'est dans ce sens que j'ai tout d'abord élargi mon champ de connaissance du domaine cyclable Nantais, permettant ainsi de mieux évaluer et considérer les aménagements de la ville dans son ensemble, en m'inscrivant ainsi dans une nouvelle démarche de découverte de la ville à vélo, démarche plus sensible. En longeant l'Erdre, ou encore la Loire, en sillonnant les ruelles exigües, en naviguant sur de larges pistes, en explorant l'Île de Nantes, j'y ai découvert une multitude de situations exaltantes qu'un simple trajet en voiture ne permet pas d'appréhender.

Mon rapport corporel à la vie urbaine s'est ensuite confronté à la ville de Valence, en Espagne, où j'ai effectué un semestre de mobilité. J'ai d'abord instinctivement comparé ces deux villes, où le vélo faisait partie intégrante de tous mes trajets, et cela à travers mon unique expérience personnelle. Puis par comparaison de données factuelles et à travers le récit d'autres usagers, une question s'est alors posée à moi, le vélo est-il révélateur de notre culture?

[3] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

En effet, l'usage de la bicyclette Valencienne différait en tous sens de mon expérience Nantaise, que ce soit tout d'abord en terme de sécurité, de confort, de vitesse, de conditions et cætera. Mais aussi face à des phénomènes urbains proprement différents, à des indicateurs culturels évocateurs d'un écart dans la pratique du vélo urbain.

De ce postulat, la curiosité de découvrir un modèle singulier en terme d'utilisation massive de la bicyclette s'est alors imposée à moi, afin de notamment pouvoir répondre à cette première interrogation qui émanait de cette analyse initiale. Copenhague, perçue en tant que ville cyclable « modèle », a alors suscité mon intérêt, notamment par la volonté de percevoir cette dimension culturelle favorable à un quelconque engouement cycliste, qui échappe encore aujourd'hui au modèle français ou espagnol. Mais aussi par le souhait d'appréhender un réseau qui soit à même de réunir un si grand nombre d'adeptes quotidiens du cyclisme, si bien que le vélo soit aujourd'hui évocateur de la culture danoise. Il convenait ainsi pour moi de découvrir cette ville dont on entend tant parler ces derniers temps, de comprendre pourquoi son offre cyclable suscite autant d'intérêt, s'agissait-il seulement d'une mode, ou alors d'un phénomène non perceptible depuis mon environnement habituel ? J'ai alors pris à nouveau mes valises, en m'envolant vers une nouvelle expérience de six mois.

Au cours de ce mémoire, il sera ainsi question de se rendre compte de l'utilisation actuelle du vélo dans deux villes aux cultures divergentes, Valence et Copenhague. Deux villes dans lesquelles j'ai eu le privilège de découvrir des expériences cyclables réellement différentes. Une ville du nord, une ville du sud, deux antipodes qui je souhaite me permettront d'établir par la suite des parallèles pour mieux définir la dynamique cyclable urbaine, et ses éléments clés.

Valence, ville espagnole de huit cent mille habitants de la côte méditerranéenne, caractérisée par un paysage urbain linéaire, un faible relief, et un climat optimal quant à l'utilisation du vélo. Mais où, dans toutes zones

de la ville la voiture est encore aujourd'hui reine malgré la volonté affirmée de la municipalité de réintroduire de la nature dans son centre, de développer d'autres alternatives en terme de mobilité et dans ce sens de changer peu à peu les mentalités face à un taux de pollution et de nuisances alarmants.

Copenhague, capitale de plus de deux millions habitants, où il conviendra à travers cette analyse de vérifier si cette ville constitue bel et bien un modèle en terme de cyclabilité. Ce pré requis est-il un faux ami ou bien tout simplement une évidence ? En effet, la métropole danoise est entre autre fortement reconnue en Europe pour son accomplissement en terme d'aménagements cyclables, fait-il autant bon vivre qu'il s'y prétend ? Il s'agira de définir quels sont les éléments phares de leur politique cyclable et ainsi dans quelles mesures l'habitant a pu s'approprier de cette offre.

Il s'agira donc à travers ce mémoire de comprendre les écarts de la pratique du vélo entre pays, et ainsi de définir dans quelle mesure la ville s'est-elle dessinée face à la problématique cyclable. Tout ceci s'inscrivant dans la résolution de déterminer si la « culture » de la ville étudiée a un quelconque rôle à jouer dans sa transition urbaine. La ville est-elle pré adaptée au développement du vélo, ou au contraire, doit-elle fournir des moyens colossaux pour devenir elle aussi une référence en terme de cyclabilité ?

Les deux premiers chapitres de cette analyse seront consacrés à la description respective des deux terrains d'enquête, par la définition du rapport offre - demande établi, par l'évocation des projets de la ville, de sa culture, du site, soit un ensemble d'éléments que j'ai jugé nécessaire d'affirmer pour comprendre la dynamique vélo prenant part dans chaque ville. Pour ensuite dans un troisième chapitre, développer une mise en parallèle de ces deux villes cyclables de manière à établir des hypothèses, à dégager des dynamiques globales que j'ai pu percevoir au cours de ces deux expériences. Dans la volonté principale de comprendre l'effet du vélo sur la société, et dans ce sens, comment le développer intelligemment dans la ville pour que chaque habitant concerné soit persuadé qu'il s'agisse du meilleur moyen de circuler dans le territoire qu'il habite, qu'il traverse.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PERSOENNES ENTRETEENUES

VALENCE

Antonio, fondateur de Valencia en bici

Alberto, membre de Valencia en bici

Angel, étudiant espagnol en architecture

Miguel, employé chez Senatibikes

Javier, employé chez Solution Bike

Fransisco, employé chez Valencia Bikes

COPENHAGUE

Tilde, employée chez Copenhagen Bicycle Aps

Viktor, employé chez Islands Brygge Cykler

Anna, stagiaire chez Henning Larsen Architects

Hugo, stagiaire chez Henning Larsen Architects

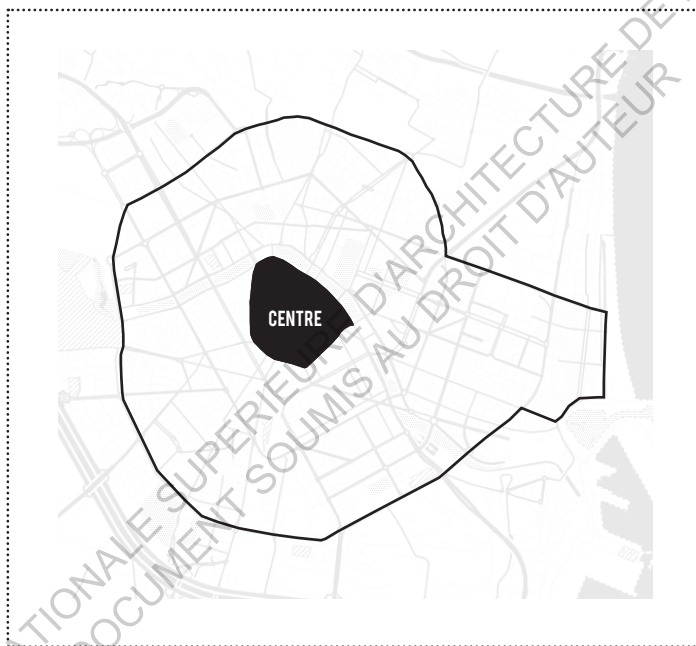
Selma, employée à l'Ambassade de France

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE

1

VALENCE, Espagne



Valence, aujourd'hui considérée comme la troisième ville la plus importante d'Espagne, profite de sa proximité avec la Méditerranée pour affirmer son développement. Son climat, ses rues animées, son ambiance festive et chaleureuse, toutes ses caractéristiques qui s'apparentent de manière générale à une culture bien ancrée des pays latins du sud de l'Europe, où le considéré « bon vivre » est unanime, m'ont convaincue d'y poser mes valises pour étudier six mois à l'Escuela Tecnica Superior de Arquitectura.

Valence, ville attractive pour plus de huit millions de touristes chaque année, regorge de merveilles architecturales tant historiques que modernes, se mêlant dans une harmonie plus que satisfaisante. La région est une des moins chère d'Espagne, mais s'inscrit aujourd'hui dans une politique de développement de l'identité Valencienne comme une destination de qualité offrant autre chose de plus que simplement du soleil et des plages. Destination parfaite pour une escapade de quelques jours, ou pour la vie urbaine de ses huit cent mille habitants, vécu éphémère ou durable, la ville de Valence propose un cadre de vie qui lui est propre. A Valence, on se baigne, on fait la fête sous la chaleur écrasante des soirs d'été, on danse en tenue légère, on fait la sieste, on siroto une bière fraîche à l'ombre d'un grand palmier, on profite d'un musée à ciel ouvert, on vit au rythme du soleil, tout cela composant la particularité du citadin Valencien. Seulement il s'avère que cette vision idéalisée de la vie urbaine semble aujourd'hui compromise par l'un des fléau majeur de la métropole contemporaine, la pollution.

Il convient aujourd'hui de faire de la ville une ville où il fait bon vivre, où chaque passant puisse se sentir en prise avec son environnement, et cela passe forcément par la résolution du point noir ; la congestion et l'occupation automobile, étouffante pour la population Valencienne quand elle se voit être mêlée à la chaleur des jours d'été, mais aussi et surtout en tant que frein majeur au sentiment de liberté et de sécurité dans la ville. La maîtrise du trafic motorisé est essentielle pour continuer au bon développement de la ville, en tant que seule et unique solution durable, et ainsi redonner toute leur place

à la marche à pieds et au vélo. Et c'est dans ce sens que la ville de Valence œuvre pour assurer sa progression depuis 2008, date de début d'exécution de la ville cyclable.

Valence s'est construite en deux étapes majeures, un centre ville historique, délimité par son ancienne muraille, puis son développement périphérique en son pourtour. C'est cette même évolution qui a ordonné dans un sens son aménagement ; où la Tùria, espace linéaire vert de la ville, permet la distinction physique d'un passage à l'autre de la ville, aux caractéristiques proprement différentes. En effet, dès ma première excursion citadine, l'appréhension de cette fracture signifiante entre centre et périphérie s'est manifestée, le passage entre les deux s'effectue brusquement, et ceci par de multiples facteurs. L'architecture, l'aménagement de l'espace public, l'échelle urbaine, l'atmosphère, la démographie, le paysage... C'est ces mêmes écarts qui vont dans un sens conditionner la possession de la ville par ses habitants.

Le centre, de petite échelle, représente seulement une infime partie de la superficie totale de la ville, et regorge ainsi d'édifices de moindres hauteurs et de ruelles étriquées. Les places, constituent chacune un dégagement gracieux sur une architecture emblématique de la ville, et forment dans ce sens un réseau ténu qui offre à Valence sa dimension humaine et intime, au plus grand bonheur de ses nombreux touristes qui sillonnent aléatoirement un dédale de ruelles ombragées, sans aucunement appréhender l'énergie urbaine qui se manifeste autour d'eux. Ainsi, ce cocon d'histoire se voit exclusivement réservé aux classes supérieures, aux commerces, aux touristes, et aux entreprises renommées.

Autour, s'organise circulairement sur ses 135 km² l'aire urbaine de Valence, de l'Hôpital au Sud, au Palais des Congrès au nord, la périphérie Valencienne s'étale massivement de manière à former une dense et unique entité, où les immeubles se succèdent les uns aux autres, dans un même mouvement rectiligne. Et c'est exclusivement là où les journées Valenciennes se déroulent, peu nombreux soient-ils à franchir le seuil du centre dans leurs

déplacements quotidiens.

Valence a poursuivi son aménagement sans trop interroger son espace foncier et ses dynamiques, une frénésie spéculative de développement dépourvue d'une politique urbaine lui porte aujourd'hui préjudice. Formée d'espaces creux douteusement répartis, la ville subit sa porosité, des fractures urbaines signifiantes conditionnent actuellement sa possession, et ce, de manière critique. La ville de Valence arrivera t'elle malgré beaucoup d'intentions développées au cours des quelques dernières années, à rétablir une politique urbaine homogène favorable à l'épanouissement de l'ensemble de sa population?

Ces dissociations mentionnées précédemment, s'accroissent tout particulièrement dans les manières de se déplacer, et c'est ce qui va notamment nous intéresser au cours de cette étude. En effet, l'aménagement de la ville influe fortement sur les pratiques urbaines, et c'est notamment cette faille entre centre et périphérie qui tend à réguler les mobilités à l'échelle de la ville. Deux configurations aux antipodes s'offrent alors aux habitants de Valence ; dans l'une, les rues étroites rendent la cohabitation entre différents modes de déplacement acrobatique, dans l'autre, la rigidité des grandes avenues contribue à l'affranchissement de la vitesse, et constitue dans ce sens une continuelle insécurité. Quel que soit le cas, où que l'on se trouve à Valence, la voiture est reine, la transition vers des modes de déplacement doux s'effectue certes, mais dans une moindre mesure.

Comme l'affirme Marc Augé, « aujourd'hui, changer la vie, c'est d'abord changer la ville »^[4], et c'est dans cette visée que la municipalité Valencienne organise sa transition depuis 2015, c'est par son renouvellement en terme d'aménagement que la ville aspire à une nouvelle possession, plus respectueuse de son environnement. Le parti politique vert, Compromis, accède au bureau communal suite au scandale de corruption du parti précédent PPCV qui siégeait depuis 1979, et planifie maintenant son remaniement, par la détermination de reformer le lien urbain abîmé par l'automobile.

[4] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

À l'origine, Valence semble propice quant à l'utilisation du vélo comme moyen de transport de masse, de bonnes conditions fusionnent pour former un environnement à fort potentiel, qu'elles soient climatiques, géologiques, géographiques etc. En effet, le terrain y est foncièrement plat, caractéristique des paysages littoraux, et son climat méditerranéen retranscrit la peur de se faire surprendre par une averse. Certes, les températures élevées en période estivale peuvent contrarier un cycliste dégonflé, mais une fois en selle, lorsque le pédalage s'accélère, une fine brise vient effleurer délicatement la peau. Il n'y a donc à priori nul frein à la mise en place d'une dynamique cyclable, le détournement vers l'automobile trouve alors ses raisons dans d'autres facteurs qui nous sont encore énigmatiques.

Effectivement, des mentalités encore trop ancrées dans un système motorisé qui s'est développé dans les années 1950 par un urbanisme où l'industrie automobile était omniprésente, où la ville était pensée en fonction de la voiture, tendent à faire obstacle aux politiques cyclables que la municipalité tente de mettre en place tant bien que mal. Pourtant, Valence propose une échelle urbaine de taille moyenne, où chaque déplacement peut hypothétiquement s'effectuer à vélo, en effet, 90% de la population vit dans un rayon de 5 kilomètres par rapport au centre, et c'est dans ce sens que 45% des déplacements quotidiens effectués font moins de trois kilomètres^[5].

C'est donc une forme d'affrontement entre automobilistes et cyclistes qui a progressivement lieu à Valence, repérable dans le mépris de certains automobilistes échauffés, mais aussi dans l'impassibilité de quelques cyclistes face à des règles de la circulation pourtant bien explicitées, partant du postulat que si l'automobile déroge, toute la chaîne modale se voit être implicitement perturbée elle aussi. Il ne suffit donc pas seulement de réaliser un intarissable réseau d'aménagements cyclables, mais il convient aussi d'assurer un niveau de sécurité homogène, favorable à la cohabitation de tous moyens de déplacements, qu'ils soient motorisés ou non.

C'est dans ce sens que la municipalité Valencienne a élaboré un

[5] *Urban transport XXI*, C.A Brebbia et J.L Miralles, 2014

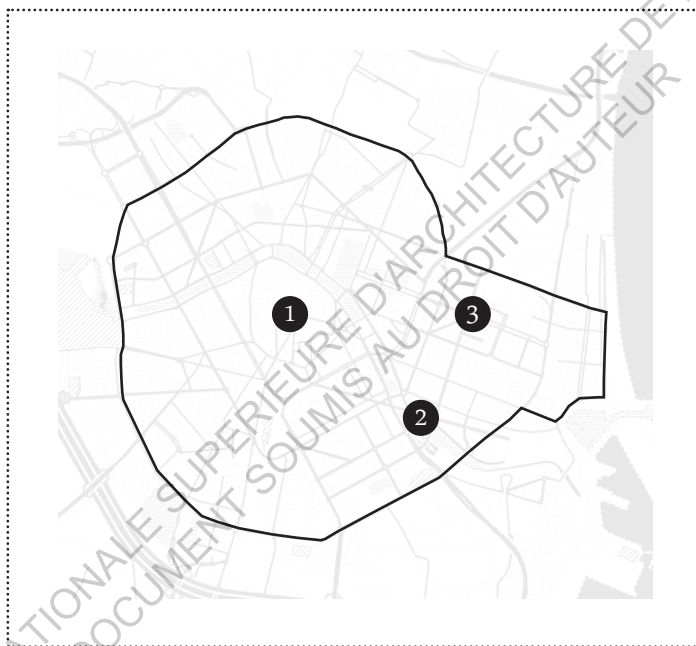
projet urbain, affirmant la nette volonté de « recoudre la ville », d'assurer une continuité urbaine entre les différents pôles actifs qui établissent la ville.

En effet, les coupures urbaines sont nombreuses à Valence, et la vitesse en est la principale cause. Or la ville s'organise en trois zones essentiellement actives, le centre historique (1), l'espace économique avoisinant la Cité des Arts et des Sciences (2) et le pôle universitaire (3). Il faut effectivement savoir pour comprendre la dynamique Valencienne, que la ville compte parmi l'une des plus étudiantes d'Espagne, deux campus universitaires démesurés sont relégués à l'extérieur de la ville et composent les lieux de vies les plus actifs de la périphérie urbaine. Ce quartier constitue aussi le lieu où la majorité des étudiants étrangers vivent, et se retrouvent le soir pour profiter des nuits animées Espagnoles. Il est donc aujourd'hui question de relier facilement ces entités dynamiques de Valence, et ce, pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste. Cela supposerait ainsi que personne n'ait plus à avoir peur de la circulation automobile, et que des aménagements adéquats soient réalisés afin que le sort des cyclistes ne dépende pas de la bonne volonté, du talent ou de la patience des conducteurs.

Le centre ville constitue le premier terrain de travail pour la municipalité, son accès doit être facilité, et son trafic calmé. « C'est la voiture qui freine le développement du vélo, toutes les conditions sont réunies, mais un sentiment d'insécurité domine » affirme un cycliste Valencien, utiliser le vélo ne doit pas « se convertir en un exercice risqué »^[6] mais plutôt en une expérience de liberté en relation directe avec son environnement. Il convient donc d'articuler la mobilité cycliste tout en assurant la sécurité de chaque usager, dans un désir de fluidité généralisée.

Habitante du centre historique, ma traversée quotidienne de celui-ci pour rejoindre la zone universitaire s'avérerait être foncièrement décousue, arrêts répétés, à constamment guetter un possible risque, à traverser les rues continuellement dans l'idée de poursuivre un trajet supposé linéaire, à sillonner entre les piétons et les tables de bars ou restaurants déposées aléatoirement

[6] MARTINEZ MUXI, *Urbanismo en el siglo XXI, Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona, Zaida*, 2004



3 unités d'ambiances définies dans la ville

dans l'espace public, ou encore à être contraint de descendre de son vélo et ainsi marcher à côté, en tant que paramètres faisant partie prenante de ces trajets, dont j'étais loin d'être la seule à devoir confronter. Ces coupures interférentes dans un trajet quel qu'il soit, constituent une entrave évidente à la mobilité, il convient ainsi d'inverser ce modèle; de développer ces mêmes coupures à l'égard des voitures, en vue de les diminuer pour les vélos, dans l'idée de fluidifier son usage. Dans ce sens, « l'essor de la bicyclette ne peut donc pas être dissocié du déclin de la voiture »^[7].

Plusieurs projets se concrétisent alors peu à peu afin de remédier à ces irrégularités qui tendent à freiner aujourd'hui le développement cyclable, comme tout d'abord « Cuidad 30 », qui consiste à limiter la vitesse de la voiture dès le franchissement de la zone historique à 30 km/h. Cela à la fois dans le but de diminuer la dangerosité de l'automobile placée en contiguïté avec le vélo et le piéton, mais aussi dans la volonté d'inciter la voiture à utiliser un itinéraire traversant le centre seulement si cela s'avère nécessaire, diminuant ainsi le nombre de voitures empruntant des parcours internes. L'idée est de rendre l'utilisation de la voiture dans cette zone davantage difficile pour dissuader les automobilistes d'effectuer des trajets en cœur de ville, mais plutôt de le contourner. À cela s'ajoute la piétonisation de quelques rues, la fermeture de trois entrées au nord à la circulation, et la suppression d'un nombre considérable de places de stationnement. L'idée n'étant pas de piétonniser entièrement le centre, mais de diminuer la part modale de la voiture de manière notable afin qu'un nouvel équilibre ait lieu, où chacun puisse cohabiter naturellement, sans difficultés, ni dangers. Diminuer la praticabilité de la ville par la voiture implique t'elle nécessairement une augmentation de la part modale de modes de déplacement considérés « doux » ? C'est effectivement dans ce sens que la municipalité Valencienne développe son plan de mobilité urbaine durable, affirmant « l'importance d'apaiser la ville pour relancer la pratique du vélo »^[8].

Il convient donc de reconquérir des ruelles Valenciennes, et cela passe inévitablement par la restriction du passage de véhicules privés. Il n'est

[7] et [8] HÉRAN FRÉDÉRIC, *Le retour de la bicyclette, petite histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 2015



16h00, Carrer de la Barcel·la « Les odeurs de chichis se mêlent à la chaleur écrasante des jours de septembre, je slalome entre les tables de bars, les présentoirs de magasins touristiques, la rue est interdite aux voitures, mais le flot est si dense que je me vois obligée de poser le pied à terre au croisement. »

plus question d'utiliser le centre comme une zone de transit, mais comme un espace où piétons et cyclistes cohabitent harmonieusement, où « le vélo profite naturellement de ces centres calmés avec une importante reconquête des espaces publics »^[9]. Cinq mesures sont alors énoncées par le conseil de mobilité, l'interruption des larges itinéraires, l'établissement d'une série de boucles non connectées afin de maintenir l'accessibilité aux résidents, le déplacement des parkings aux limites physiques du centre, la création de parcours piétons par l'introduction d'une naturalité abondante, et enfin l'augmentation d'une présence et d'une vigilance par la police. Ces dispositions sont mises en place dans l'idée de pacifier la ville au bénéfice du piéton et du cycliste, « il faut réguler la place de la voiture, il faut leur donner des règles pour nous respecter » affirme Antonio, fondateur de l'association Valencia en Bici.

Une fois le trafic adouci, il convient donc de développer un parcours cyclable habile et qualitatif afin de stimuler son utilisation. Effectivement, bien des problèmes sont évoqués quant à la praticabilité du centre à vélo, incitant ainsi bon nombre de cyclistes à déposer leur vélo à l'entrée de la ville et à terminer leur parcours à pieds. La défectuosité de l'aménagement cyclable actuel entraîne la colère des pratiquants du vélo, « les cyclistes se voient obligés de monter sur le trottoirs à de nombreux passages », « il faut s'adapter à la vitesse du piéton », « il faut faire très attention quand il pleut car le revêtement glisse ». De manière générale, quel que soit l'itinéraire, le trajet est découpé et indirect, de nombreux subterfuges viennent entraver la supposée linéarité du parcours, tandis que la voiture, elle, règne dans sa large chaussée bien délimitée.

Il est donc question de réduire la moyenne des distances à vélo par un aménagement perfectionné. Le problème de connectivité entre les lieux doit se résoudre par la mise en place de pistes qui soient traversantes à celles déjà existantes afin de créer un maillage minutieux, optimal quant à l'utilisation quotidienne du vélo. C'est dans cette visée que deux aménagements prennent forme aujourd'hui; les « ciclocalles », chaussées destinées aux voitures à sens

[9] HÉRAN FRÉDÉRIC, op. cit.

unique et à 30 km/h, et aux vélos dans le double sens de circulation, implantées en dehors des grandes avenues, elles offrent un itinéraire à l'écart du trafic rapide et assurent une continuité du réseau cyclable ; et « el anillo ciclista », nouvelle piste cyclable sécurisée suivant le périmètre du centre historique qui permet à la fois de relier les différentes portes d'entrées de la ville mais aussi d'assurer une continuité centre/périphérie en lien avec les « ciclocalles » mentionnées précédemment.

Cette offre compose une première réponse face aux demandes citoyennes, la pression des groupes pro-vélo dont l'association Valencia en Bici, avec qui j'ai eu la chance de pouvoir dialoguer sur ce sujet, permet d'établir peu à peu de bonnes conditions en terme de cyclabilité pour Valence. Pour cela, restreindre l'usage de la voiture dans un premier temps semble être la mesure la plus économique, comme l'affirme l'architecte danois Bjarke Ingels, « une ville qui a réussi est une ville qui propose de l'espace pour tout le monde »^[10], puis, quand la demande affirmera cette première prise de position, l'investissement en terme d'infrastructure sera prolongé, et c'est dans ce ressort que la municipalité Valencienne organise sa transition.

Seulement, bien évidemment, des paroles habitantes s'élèvent face à cette volonté affirmée de diminuer la place de la voiture en centre ville. Les associations de commerçants, les taxis, ou encore quelques résidents montrent explicitement leurs désaccords face aux projets énoncés lors de réunions telles que « la messa de movilidad ». La population se voit être contrainte face à un projet auquel elle n'adhère pas, « on ne pourra plus se garer en ville, comment je ferais moi ? », voilà la question qui persiste, tous ces déplacements du quotidien qui ont été jusque aujourd'hui facilités pour permettre l'accès à tout depuis sa voiture sont aujourd'hui remis en question. L'objectif de diminution de un tiers de la voiture en cœur historique effraie plus d'un Valencien, et cela montre un réel problème de fond dans les mentalités. La culture vélo est encore trop superficielle, « il faut éduquer la population Valencienne face à cette transition » témoigne Alberto, participant de l'association Valencia en Bici.

[10] PRINCE STEVEN et SPOELSTRA JORRIT, *Genre de vie*, Documentaire, 2013



12h00, Place d'Amérique « J'arpente la limite. Les ruelles de charme se substituent brutalement aux grands boulevards, l'architecture pittoresque se transforme en un flot infini d'immeubles similaires, le piéton s'efface peu à peu, l'arbre se transpose en un élément de signalisation, l'humain devient ici étranger. »

C'est par la promotion du vélo en tant qu'outil économique, durable et efficace que la municipalité œuvre aujourd'hui pour inciter à penser positivement cette transition, effectuée au bénéfice de sa population, où les problèmes induits, qu'ils soient majoritairement logistiques, deviendront à terme des atouts pour la ville et ses habitants. « Nous avons besoin de la bicyclette pour nous recentrer sur nous-mêmes en nous recentrant sur les lieux où nous vivons »^[11], c'est par l'introduction d'un nouvel art de vivre que la ville se reverra être habitée au sens propre du terme. Le confort et la sécurité automobile rassurent, se déplacer ne demande plus d'effort, on circule solitairement, entouré de métal, coupé de la société, le vélo c'est « obliger à se voir, à socialiser les rues, à refaire des lieux de vie, à faire rêver la ville »^[12].

Il est question de profondément changer l'état d'esprit mais surtout les habitudes qui sont encore trop ancrées dans un mode de vie sédentarisé. « Je crois que la population manque d'éducation, de conscience écologique, nous avons tout, un relief plat, un temps incroyable, la seule chose qui manque c'est comment agissent les personnes, c'est tout » proteste un employé d'un atelier de réparation de vélo. Pourquoi les Valenciens sont-ils toujours une trop grande majorité à utiliser leur voiture si tout est fait pour qu'ils s'ouvrent à cette dynamique cyclable introduite depuis déjà presque dix ans ?

En effet, trop nombreux sont les Valenciens à recourir à l'usage de leur voiture pour réaliser de courts trajets, « pour une ville si petite, où par n'importe quel chemin tu accèdes partout en quinze minutes, au jour d'aujourd'hui, je pense que la moitié des voitures pourraient disparaître » témoigne ce même interlocuteur. La voiture congestionne la ville sans pour autant être nécessaire au sens propre du terme, de nombreux trajets effectués en voiture pourraient être réalisés à vélo voir même à pieds. Seulement comme le souligne un cycliste « sans la voiture, une personne ne se sent plus protégée, la population pense que la voiture est nécessaire, et tu parles avec des personnes qui font des trajets qui n'excèdent pas deux kilomètres, mais ils sentent qu'ils ont besoin de leur voiture, et n'imaginent pas à quel point ils pourraient économiser beaucoup d'argent ». Il est donc question de

[11] et [12] AUGÉ MARC, op. cit.

profondément changer les mentalités, de « faire vivre l'utopie d'une société à vélo »^[13], et ce, progressivement.

C'est dans ce sens que l'association Valencia en Bici agit chaque jour, dans la volonté de faire évoluer les comportements modaux Valenciens. Il convient d'encourager la population à utiliser le vélo du moins pour leurs petits trajets, et ainsi à réduire la part de leurs déplacements réalisés en voiture. L'intention maîtresse consiste à montrer explicitement les avantages de la bicyclette, en effet, au delà d'être un moyen de transport écologique, le vélo s'impose comme « un symbole de liberté pour la population, offrant une mobilité sans égal »^[14]. C'est à travers cet argument que l'association organise de nombreux événements dans la ville, tels que des parades à vélo, des campagnes de sensibilisation, la journée de mobilité écologique et bien d'autres. Effectivement, une fainéantise effroyable tend à faire entendre le vélo comme un moyen de se déplacer qui nécessite de nombreux efforts physiques, et il ne s'agirait pas d'arriver dégoulinant à son rendez-vous. Or cet argument n'est pas plausible pour une ville telle que Valence, les seules montées étant les ponts, à la nette différence de Barcelone ou encore Alicante, et sur le point climatique, quoi qu'il arrive, à pieds ou en voiture il fera chaud, à moins de mettre la ventilation au point le plus extrême, ce qui consistera encore en un beau geste respectueux pour notre planète. Il est question de faire valoir le vélo non plus comme un outil dont il faut faire l'effort de l'utiliser pour la bonne conscience environnementale, mais aussi comme un moyen de se déplacer économique, rapide, commode, et sans nuisances pour la ville et ses passants.

C'est dans cette même perspective de sensibilisation que la municipalité proscriit l'utilisation de voitures le premier dimanche de chaque mois dans une certaine zone du centre ville, et ceci afin de faire se rendre compte à la population à quoi ressemblerait une ville débarrassée de modes motorisés, une ville durable et agréable pour ses habitants. L'intention étant de faire évoluer les consciences citoyennes, « il faut se mobiliser pour faire changer les choses », soutient Alberto, et c'est dans ce sens qu'il est nécessaire

[13] Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

[14] AUGÉ MARC, op. cit.

que la population s'initie à suivre ces nouvelles règles mises en place, car c'est effectivement cette même population qui est à la clé de la transition. L'association Valencia en Bici joue ici un rôle charnière entre les Valenciens et la municipalité, il convient d'aller à la rencontre des gens, de mieux comprendre leurs attentes afin de développer un projet qui soit en accord avec les expectations citadines.

L'association œuvre dans l'aspiration d'une ville humaine, sociable, aimable, sécurisée et non polluée, une ville qui puisse couvrir les nécessités de tout occupant de l'espace public, et où prédomine le respect des plus faibles et des modes de déplacements durables. Cette hiérarchie est au cœur des projets énoncés, dans la volonté affirmée de garantir une liberté de mouvement dans des conditions saines et fiables. Il convient de répartir de manière juste l'espace de chacun, et surtout de l'adapter aux circonstances, par opposition à « l'automobile qui modifie le réseau à son avantage en gommant les spécificités du territoire dans lequel il s'impose »^[15]. Il est ainsi question de changer la perception, ici négative, qu'une excessive partie de la population a du vélo, et ainsi davantage faire valoir le vélo comme outil de pacification de la ville ; « la bicyclette n'est pas l'unique solution pour faire une ville meilleure mais c'est notre solution » soutient Antonio.

Cependant, pour promouvoir le vélo comme moyen de déplacement à désormais adopter, il est nécessaire de garantir son accessibilité au plus grand nombre. Or le prix exorbitant des loyers en centre ville oblige la population locale d'investir en son pourtour, et c'est dans cette visée que la municipalité se doit de développer un réseau de pistes qui soit homogène, et de permettre dans ce sens à tout un chacun de pouvoir s'affranchir du vélo sans aléas. Ainsi, après un développement de la pratique vélo dans le centre, il s'agit de s'intéresser dorénavant à la cyclabilité de la périphérie.

La voiture domine, elle règne dans de larges chaussées infinies, de longues avenues où le vélo et le piéton ne trouvent que partiellement leur place. L'automobiliste se libère de toutes règles pouvant contraindre sa

[15] Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

conduite véloce, les arrêts aux feux rouges ne sont évidemment qu'éventuels. Le chauffeur consiste à lui seul un réel frein quant à l'utilisation du vélo. En effet, un quart de la population n'utilise pas sa bicyclette par peur de risques d'accidents de la route, nous pouvons alors imaginer qu'il conviendrait surtout de sécuriser le réseau afin de diminuer cette fraction. Or le problème réside encore ici dans l'absence d'éducation des conducteurs, nul ne respecte les règles de circulation malgré une signalétique pourtant claire. En période de pointe, le trafic se transforme en un concert de klaxons, et le plus comique réside dans le fait que le stationnement s'effectue comme dans la pure anarchie, au gré des désirs impulsifs des automobilistes. Se garer au beau milieu de la chaussée devant un feu ou tout simplement sur la piste cyclable consiste en une pratique courante, il n'est ainsi plus nécessaire de perdre son temps à trouver une place. La voiture domine et dominera encore tant que de réelles mesures de répressions ne seront pas reconsidérées.

À cela s'ajoute de nombreuses entraves rendant l'utilisation du vélo complexe et délicate. Une illustration de ces obstacles s'observe par exemple dans le parsèment des débris de verre chaque matin sur les quelques pistes cyclables avoisinant la zone universitaire ou la Cité des Arts et des Sciences, le «botellón» de la veille aurait visiblement perduré jusque tard dans la nuit. Aussi, le vol de vélo se trouve être un procédé de routine, il ne faut pas s'étonner de la disparition de son vélo un vendredi soir, on y retrouve généralement à son emplacement son antivol sciemment découpé. Ces entorses établissent un rapport instable entre le cycliste et la ville, une continuelle insécurité en résulte, qu'elle vienne à la fois des automobilistes négligents ou d'un non respect matériel unanime.

Dans la périphérie Valencienne, nous pourrions alors affirmer qu'un laxisme prédominant puisse être un frein au développement du vélo. En effet, la hiérarchisation des flux se dissipe, et c'est l'égoïsme qui fait dorénavant la règle. Les arrêts considérés répétés et de trop longues durées, incitent plus d'un automobiliste, ou même un cycliste à accélérer aux abords des feux de circulations, mettant dans ce sens en danger tout autre usager de cette même

chaussée. Encore une fois, il convient de faire évoluer les mentalités et cette manifeste culture de l'égoïsme pour tenter d'étendre l'utilisation du vélo dans une plus large mesure. C'est par la reconquête des rues que le cycliste sera à même de se déplacer à bicyclette, paisiblement, pour réapprécier la balade urbaine, et c'est toujours dans cette visée que l'association Valencia en Bici occupe un rôle majeur dans cette transition, et ce, par la sensibilisation des habitants, et de ses automobilistes.

La peur retranche le présumé cycliste dans sa voiture, se sentant ainsi sécurisé par l'habitacle métallique l'entourant. Il affirme alors sa puissance par la vitesse, rétrocedant le statut de vulnérabilité aux courageux usagers du vélo. L'idée de les respecter ne l'effleure aucunement, le cycliste se voit alors dépourvu de ce que l'idéal de la mobilité à vélo lui promettait, et se retrouve à son tour dans l'incertitude de continuer ses trajets dans cette partie de la chaussée.

C'est dans ce sens que la municipalité tente tant bien que mal de développer un large réseau de pistes cyclables positionnées à l'écart des voies rapides, séparées d'une haie, ou surélevées de l'équivalent d'une hauteur de trottoir, mais les coupures sont encore malheureusement trop présentes et récurrentes. Traverser relève être un véritable enjeu, les feux destinés aux cyclistes et piétons sont d'une durée interminable, et sont répartis il semblerait aléatoirement à des distances exagérées. Les croisements consistent en des situations de risques évidentes, l'intersection de deux axes de circulation majeurs inviterait à la mise en place d'un rond point afin d'inciter à l'abaissement de la vitesse, or non, des feux tricolores généralement peu respectés feront office de réglementation. Le cycliste doit y trouver sa place, étant mêlé aux voitures aux abords de ces carrefours, en effet, la piste a assurément la vocation de s'arrêter brusquement à l'entrée d'un rond point excessivement fréquenté. D'une certaine manière, seul le suivi des grands axes offre finalement un parcours moins ininterrompu, mais la proche congestion du trafic automobile contrarie. L'échelle immodérée des avenues caractérisant la majorité des



20h30, Avenida d'Arago « Je longe la piste en périphérie de la ville, hésitante, c'est le soir de la rencontre Atlético de Madrid - Valencia. Le flux automobile est incessant, la voie fait dorénavant office d'espace de stationnement pour les plus audacieux, les règles n'existent plus ce soir, l'euphorie mène au chaos automobile, c'est l'anarchie la plus totale. »

itinéraires périphériques force le cycliste à s'acclimater à la pollution ambiante. Deux possibilités s'offrent alors au cycliste périurbain, un trajet efficace et linéaire aux abords de la voiture et de ses nuisances, ou bien un itinéraire alternatif, reculé mais découpé. Il conviendrait sûrement d'y trouver, à terme, un juste milieu.

À encore plus large échelle, un projet territorial émerge, dans le souhait affirmé d'accroître la portée des déplacements à vélo de la population. En effet, une fraction des Valenciens habitent de petits villages en marge de la ville, pour des raisons évidemment économiques ou dans le souhait de s'éloigner des flux urbains. C'est dans ce sens que plusieurs études sont aujourd'hui engagées, afin de connecter Valence et sa ruralité, et ce, pour tous modes de déplacement.

Premièrement, une piste cyclable circulairement organisée autour de la périphérie Valencienne se dessine. Celle-ci permettant à la fois de relier les pôles situés en limites de périphérie sans avoir à sillonner des parcours internes encore trop souvent dangereux et inefficaces en terme de temps de parcours, mais aussi de proposer de nombreux points de départ pour les différents itinéraires cyclables explorant la campagne Espagnole. L'idée est ainsi de faciliter l'accès entre les espaces les plus excentrés, mais aussi de relier des zones encore en marge, au centre de Valence. Se rendre à vélo à une plage sauvage à 20 kilomètres au sud de la ville, ou bien à un ancien monastère de charme au nord est désormais possible. Seulement l'impulsion donnée par la municipalité en terme de mise à disposition d'un réseau élargi de pistes cyclables, est souhaitée gratifiée par son utilisation régulière et non occasionnelle.

Dans cette même visée, l'association Con Bici, prônant l'usage du vélo à l'échelle nationale, œuvre au bénéfice du projet « Bici al tren ». Le développement d'interfaces multimodales se matérialise par la possibilité de prendre le train avec son vélo, et ce, gratuitement, et dans tous types de trains. Un engouement pour le vélo pliable apparaît alors, « avec ton vélo rétractable

et les transports en commun, tu peux aller partout » affirme Angel, étudiant en architecture. Il convient dans ce sens de diriger la population à avoir recours aux transports en communs pour les plus grandes distances. Opter pour sa voiture ne doit plus apparaître comme un choix de simplicité et de facilité, et c'est dans cette visée qu'il est nécessaire de développer une alternative plausible aux yeux de la population.

Enfin, Valence sera la première région métropolitaine d'Europe bénéficiant d'un système intégré et intermodal de bicyclette publique, qui aidera ainsi à augmenter l'utilisation du vélo et à couvrir les demandes de tout l'espace métropolitain. Il convient de faciliter l'accès au vélo pour une majorité de la population, c'est par son développement que l'ensemble de ces projets permettront à terme un accroissement infini de la mobilité cyclable à l'échelle du pays.

Ainsi, malgré un réel effort exercé par la municipalité de développer un réseau de pistes cyclables renforcé, la part modale de la population Valencienne utilisant le vélo s'élève timidement à 4,76%, contre 2% à Barcelone et moins de 1% à Madrid en 2013^[16]. Il convient de définir quel type de population prend part dans ce pourcentage, et cela, afin de mieux orienter les futures perspectives en terme d'aménagements.

Il convient alors de savoir quel secteur de la population semble le plus convaincu face à cette transition proposée, qui sont les cyclistes Valenciens ? Pour répondre à cette question j'ai souhaité réaliser des « échantillons » de personnes rencontrées à vélo en fonction de l'heure de la journée et du lieu dans la ville. L'un au cœur d'un croisement de la périphérie, l'autre, sur une place fréquentée du centre. L'un lors d'un moment creux de la journée, l'autre, en période de pointe. Ces « échantillons » de personnes croisées sur une durée de trente minutes à un point spécifique de la ville, s'avèrent être révélateurs de multiples indices.

Ce déchiffrement montre encore ici la fracture entre centre et périphérie évoquée précédemment. De manière générale, il est sans conteste plus fréquent

[16] Source : Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia



11h00

48 hommes dont 18 en Valenbisi, majorité 20-40 ans

24 femmes dont 12 en Valenbisi, majorité 20-30 ans

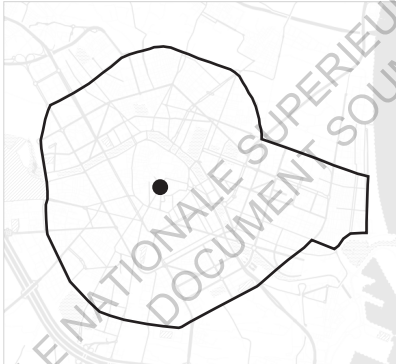
Soit 72 personnes croisées en 30 minutes

17h00

106 hommes dont 47 en Valenbisi, majorité 20-40 ans

31 femmes dont 21 en Valenbisi, majorité 20-30 ans

Soit 137 personnes croisées en 30 minutes



11h00

27 hommes dont 6 en Valenbisi, majorité 30-55 ans

15 femmes dont 1 en Valenbisi, majorité 30-45 ans

Soit 42 personnes croisées en 30 minutes

17h00

38 hommes dont 6 en Valenbisi, majorité 35-55 ans

13 femmes dont 0 en Valenbisi, majorité 35-50 ans

Soit 51 personnes croisées en 30 minutes

de croiser un homme à vélo, mais la tranche d'âge varie amplement que l'on se trouve en périphérie ou dans le centre historique. En effet, nous pourrions suggérer qu'une majorité d'étudiants usent de leur bicyclette pour se déplacer entre leur salle de classe, leur logement, ou leur terrasse préférée, tous situés au delà des limites physiques centre ville, dans une certaine idée d'économie d'argent. Les cyclistes du centre quant à eux, peu nombreux soient-ils, s'avèrent être davantage âgés, et se trouveraient dans un tout autre modèle, où se déplacer en vélo relève d'une bonne image. Effectivement, la pratique du vélo à Valence est révélatrice de sa population, la distinction entre centre et périphérie apparaît également dans la perception des cyclistes que nous rencontrons à chaque coin de rue. Nous pourrions presque imaginer que chaque habitant se voit appartenir à une partie de la ville, et ne souhaite en aucuns cas franchir le seuil d'un monde étranger à ses habitudes. La fluctuation se voit être ainsi quasi inexistante, deux modèles se font face, l'un, où le vélo affirme son statut de moyen de déplacement économique, l'autre, où la conscience écologique invite à user de la bicyclette, et ceci par une fraction habitante inéluctablement baignée dans un quartier favorisé, où la transition à déjà eu lieu, où les mesures prises par la municipalités ont déjà vues le jour.

De manière générale, le vélo reste ici un moyen de transport relativement jeune, et cela s'avère être stimulant pour la suite, « ils sont à la base de la transition, donc c'est un bon signe », affirme Antonio. En effet, « le cycliste est en somme un militant au quotidien, un défenseur d'une éthique »^[17]. Il convient de développer des projets où toute la population soit en mesure de s'y adonner, dans la volonté généralisée de démocratiser l'usage du vélo. Certes, des aménagements se dessinent, mais il convient aujourd'hui de les étendre afin que toute la population Valencienne soit en mesure de s'impliquer, de prendre acte, ou du moins de se sentir entraînée dans cette transition modale évoquée.

Suite à cette analyse habitante, il est légitime d'affirmer que l'engouement pour le Valenbisi est évident, le système de vélo en libre service

[17] Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

de la ville de Valence plaît. Il fonctionne dans cette même volonté de permettre à toute la population d'accéder à un vélo avec un abonnement annuel s'élevant à seulement 29 euros par an. Et c'est ce même système qui a permis une augmentation de 33% des déplacements en vélo selon le Plan de mobilité urbaine durable de la ville. Mais pourquoi Valenbisi marche autant?

Encore une fois, les Valenbisi sont massivement utilisés en périphérie, par une population majoritairement étudiante. Par son système économique, et facile d'utilisation, son développement se perçoit peu à peu à travers d'autres tranches de la population Valencienne. « Comme système c'est bien, il y a beaucoup d'arrêts, tu n'as pas besoin de te préoccuper si on va te voler ton vélo, tu n'as pas à faire cette dépense dans l'achat d'un vélo personnel, et je pense que c'est pour ça que ça marche » affirme un employé de Senatibikes. Perçu comme un outil démocratique, le vélo en libre service excelle à Valence, « ça me paraît génial que tu puisses prendre un vélo, faire ton trajet, et le garer sans difficultés » enthousiasme un employé de Solution Bike. Le Valenbisi est alors perçu comme un nouveau moyen de déplacement en tant que tel, potentiellement accessible à toute la population. La commodité de son utilisation pour des trajets quotidiens domicile/travail ou université, a conquis ses 95 000 abonnés d'aujourd'hui. Valenbisi est aujourd'hui le système qui fonctionne le mieux d'Espagne (3,2% de la population l'utilise quotidiennement (12,5% de la population sont abonnés) contre 2,6% à Barcelone (6,7% sont abonnés) et 2,3% à Séville (7,3% sont abonnés)^[18].

C'est ces mêmes vélos que j'utilisais personnellement quotidiennement pour effectuer mes déplacements, et ceci tout comme la majeure partie des personnes que je pouvais fréquenter. En effet, après s'être fait voler son vélo dûment acquis une fois, le Valenbisi affirme sa simplicité d'utilisation. C'est dans ce sens que de nombreux étudiants, étrangers ou locaux, s'abonnent temporairement à ce système, permettant ainsi le net accroissement du nombre de bicyclettes mises à dispositions, et évidemment du nombre de stations aux alentours des points clés évoqués précédemment. Il convient alors de s'atteler à ces vélos, certes plus lourds que la normale, et de prendre part dans cette

[18] Source : Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia

dynamique cyclable afin de favoriser son futur développement.

Toute la population accède alors à sa possible utilisation, le vélo se voit donc prendre un élan considérable avec ces 30 000 usages par jour du Valenbisi. Cette impulsion donnée doit se voir graver dans toutes les catégories habitantes afin de poursuivre son développement aujourd'hui bien engagé. Il ne convient plus seulement d'espérer atteindre un public donné, mais bel et bien l'ensemble des Valenciens, donner l'exemple certes, du moment que sa reproduction soit par la suite effective.

Dans une toute autre mesure, la Tùria constitue elle aussi une réponse aux enjeux énoncés précédemment, mais davantage dans l'introduction du vélo comme loisir et non comme moyen de transport en tant que tel. Ancien lit d'un fleuve désormais asséché, la Tùria accueille aujourd'hui l'un des plus grands parcs urbains d'Espagne sur près de 9 kilomètres de long. Cette coulée verte constitue un élément singulier de la ville, et propose une diversité d'activités, du parcours sportif, à l'aire de jeux, et ceci à l'écart du flux automobile. En effet, ce grand jardin linéaire situé en contrebas permet une mise à distance par rapport à la route, et offre ainsi un itinéraire unique au cœur d'une nature abondante. Ce lacet végétal établit une frontière naturelle entre le centre et sa périphérie, et offre dans ce sens une transition douce et agréable parmi deux zones aux caractéristiques proprement différentes.

Ce nouvel espace vert introduit en 1986, traverse ainsi la ville d'Est en Ouest, il propose un itinéraire à l'abri des voitures certes, mais ne constitue pas un cheminement applicable aux personnes souhaitant se rendre rapidement d'un point à un autre, à la fois compte tenu du nombre restreint de ses points d'accès, mais également du fait que sa trajectoire ne constitue aucunement en un parcours logique pour un trajet domicile/travail. La Tùria consiste alors surtout en un réel espace de respiration dans la ville, où le cycliste retrouve toute sa place, mais davantage dans une posture de flânerie au cœur de la nature, que de rapidité et d'efficacité de son trajet. Toute une nouvelle vie urbaine s'immisce ici, entre deux parties distinctes de la ville de Valence.



17h00, Passaig de l'Albereda « C'est la promenade dominicale. Entre les lignes de ce jardin inattendu, les enfants se mêlent aux sportifs venus suivre leur itinéraire habituel, aux touristes souhaitant s'échapper quelques instants de l'euphorie, aux étudiants sirotant une bière allongés sur la pelouse rafraîchie. Une parenthèse urbaine se déroule ici. »

Enfants, couples modestes, coureurs, promeneurs, habitants privilégiés, tous se mélangent harmonieusement sans se soucier de quelle partie de la ville l'autre appartient.

Il convient alors de développer le vélo de loisir comme un nouveau point d'entrée de la transition, où chacun s'apprête à son usage dans les conditions qui lui semblent être optimales. Et ceci, à l'image du vélo touristique florissant, nombreux sont les Néerlandais, Danois, ou Allemands, à entraîner Valence dans une nouvelle dynamique, par une demande unanime du vélo comme nouveau moyen de découvrir une ville. L'espoir est dorénavant que « cela fasse boule de neige sur la population locale » admet Antonio, leur culture prédominante du vélo se doit de se développer aussi à Valence.

Valence part ainsi du constat que quand l'offre augmente, la demande augmente, et cela c'est encore révélé véridique pour l'anneau cycliste autour du centre historique qui est, depuis son ouverture en janvier 2017 la piste la plus utilisée de Valence, cet engouement face à cet aménagement s'explique évidemment par le fait qu'il tend faciliter les déplacements pour tous, habitants du centre, ou de la périphérie. En effet, de manière générale, les nombreux aménagements et la mise en place du système de vélos en libre service ont permis l'augmentation de près de 55% de l'utilisation du vélo à Valence.

Pour donner un exemple concret, la zone universitaire figure parmi l'une des mieux aménagée de la périphérie Valencienne, mais c'est sans aucune surprise de s'apercevoir que c'est également la zone la plus fréquentée par les cyclistes. En effet, plus de 1 356 vélos^[19] passent quotidiennement sur une piste donnée de cet espace, et c'est dans ce sens que nous pouvons supposer que plus il y aura de demandes à certains endroits de la ville, plus la mairie sera apte à répondre à cette demande par la proposition de nouvelles infrastructures rendant l'utilisation du vélo davantage commode.

En effet, aujourd'hui, l'absence de confort et de sécurité nuit à cette volonté de développement du vélo, « plus il y aura d'infrastructures, plus la

[19] Source : Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia

population qui n'est pas habituée au trafic se sentira en sécurité» affirme un employé de Senatibikes. Effectivement, 70% de la population affirme qu'il faut poursuivre la construction de pistes pour favoriser le développement du vélo, seulement une seconde transition doit avoir lieu simultanément pour rendre les projets énoncés plausible ; c'est celle des mentalités Valenciennes.

À Valence, la culture vélo est encore trop superficielle, la population effectue peu à peu son changement de mentalité, mais cela prend du temps, l'automobile a eu une place trop généreuse, où sa puissance n'était que trop peu remise en question. Il convient aujourd'hui de rationaliser son utilisation afin de diminuer la dangerosité des rues, où les automobilistes, s'ils sont moins nombreux, seront plus à même de respecter les autres usagers de la chaussée. « Je pense qu'il y a un manque d'éducation et de conscience écologique, c'est tout ce qu'il nous manque » souligne ce même interlocuteur.

Il ne faut plus que l'utilisation du vélo se limite seulement aux jeunes d'un point de vue économique, ou aux bobos-chics du centre pour l'image que cela représente dans leur univers, mais que la globalisation de son usage ait lieu. Et c'est dans cette visée que l'ensemble de la population doit se sentir à même d'user d'un vélo quotidiennement. Cela passe évidemment par la modification de la ville pour développer un réseau homogène et efficace, où chacun se sente en sécurité, et ce dans toutes zones de la ville, mais également par une démonstration habitante, afin d'affirmer qu'elle est à même d'effectuer cette transition.

Valence en tant que ville cyclable se construit petit à petit, de première ville d'Espagne à construire une piste cyclable, à membre du Réseau des Villes Cyclables, où Guiseppe Grezzi, membre du parti politique siégeant à la mairie, a ici tout son rôle à jouer. L'articulation entre centre et périphérie doit être assurée, c'est par la réduction des distances moyennes à vélo que la demande se verra augmenter, il convient de faire les choses petit à petit afin d'adapter la ville au vélo et de diminuer la dangerosité de son utilisation. Et

dans ce sens rendre l'utilisation de la voiture plus complexe, il convient d'« établir un rapport entre infrastructures et formes urbaines qui susciterait moins de fragmentations et d'enclavement, qui rendrait également moins dépendants de l'automobile de nombreuses activités liées à l'habitat »^[20].

En effet la ville de Valence planifie ainsi sa transition par la rationalisation de l'usage de la voiture afin de diminuer la dangerosité des rues, avec le vélo comme outil de transformation de la ville et de la société.

[20] MANGIN DAVID, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Éditions de La Villette,





--- pistes cyclables

— rues cyclistes

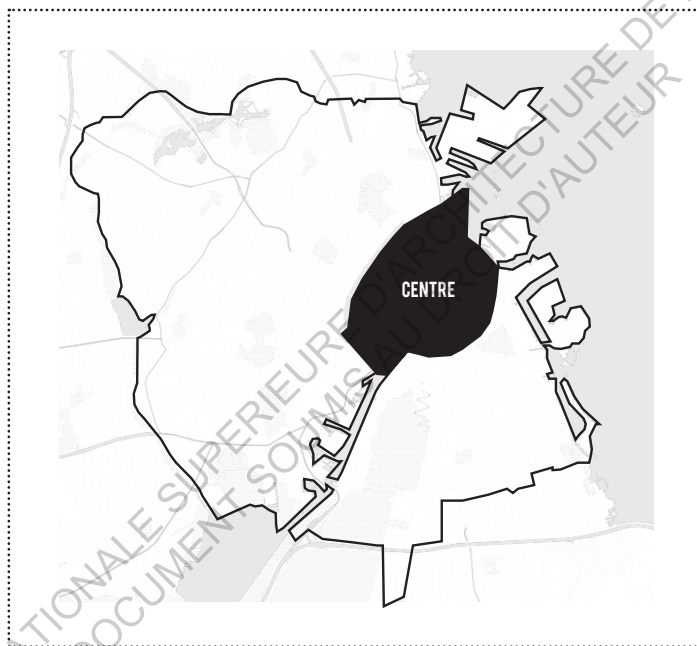
//// anneau cyclable

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHAPITRE

2

COPENHAGUE, Denmark



Copenhague, capitale et plus grande ville danoise de plus deux millions d'habitants dans son agglomération, dont quelques six cent mille dans son centre, se développe sur plusieurs îles, chacune icônes des paysages scandinaves, et est ainsi sillonnée par ses nombreux canaux. Connue pour être une métropole à taille humaine, au charme incommensurable, la ville de Copenhague propose un mode de vie unique pour chacun de ses citoyens. Et c'est dans ce sens que Copenhague attise chaque année la curiosité de nombreux touristes venus découvrir à la fois les paysages scandinaves et son architecture, tant contemporaine qu'historique, mais surtout venus s'ouvrir à une culture et un style de vie bien particulier, et très souvent même, envié.

Pays au niveau de vie globalement très élevé, le Danemark s'organise sous une monarchie constitutionnelle où la reine Margrethe II siège depuis maintenant 1972, en tant que chef d'État, le pouvoir exécutif quant à lui est dirigé par le premier ministre, Lars Løkke Rasmussen, membre du parti populaire conservateur danois et ainsi à la tête du gouvernement depuis 2009. Le Danemark poursuit son essor par le développement d'une production axée sur l'écotechnologie, que ce soit en terme de production d'énergie avec par exemple un parc éolien qui couvre 40% des besoins énergétiques de la population danoise, mais également dans sa réflexion sur les transports, sur l'architecture, sur la consommation etc. Le Danemark s'inscrit ainsi dans une politique globale de méthodes durables à toutes les échelles.

Ville à la pointe aussi par l'évolution du design qu'elle propose, Copenhague s'inscrit dans une dynamique à l'échelle internationale malgré la taille réduite de son marché intérieur. «Scandinavian style», mot d'ordre des agences d'architecture, de design, d'urbanisme ou encore de paysage. Il était devenu pour moi un défi d'y découvrir ses particularités dans le cadre de mes études. Le Danemark étant, un large choix de studios d'architecture s'offrent à nous, plus ou moins renommés sur la scène internationale. Les candidatures s'en suivent, les entretiens, les heureuses nouvelles, l'expérience idolâtrée était au bout de ce parcours parsemé de surprises. Henning Larsen Architects, voilà

où je passerais mes six prochains mois à aborder cette culture dont on entend tout particulièrement parler ces derniers temps.

Ville cosmopolite et accessible à tous, il convenait pour moi de définir si ce pré requis était actuellement vérifiable. Copenhague est-elle la ville modèle par excellence, en tant que ville pensée pour tout un chacun ? J'ai souhaité éprouver par moi-même ce postulat de base, et dans ce sens établir ma propre définition de Copenhague. 12 août 2017, je m'envole ainsi vers une nouvelle expérience.

Lors de ma première promenade urbaine, l'homogénéité de la ville est la première chose qui m'a frappée. Le terrain y est foncièrement plat, en effet, le Danemark est un pays dont le territoire est composé de terres agricoles étendues sur plus de 440 îles, proposant ainsi un terrain d'une uniformité déconcertante. La ville de Copenhague quant à elle se développe sous ce même modèle à échelle réduite, par son organisation en plusieurs quartiers iconiques dont les diversités et caractéristiques forment un ensemble homogène, et où chaque quartier se développe sur une île, reliées entre elles par de nombreux ponts.

Le centre historique diffère cependant, tout en proposant une fluidité de transition avec ses quartiers voisins qui est fascinante. Le cœur de ville développe en effet une scène typique scandinave aux façades colorées, composé de ruelles étriquées et entièrement pavées, et où les plus beaux bâtiments se jouxtent. La ville se dessine ainsi peu à peu par un réseau dense d'enchevêtrement de rues, de franges d'eau, de rues modernes, toutes praticables à vélo, nombres d'entre elles sont sans voitures, à composer le réseau urbain de Copenhague.

La ville est relativement petite, mais en dehors de la dense vieille ville, tout est à première vue équitablement étalé, faisant ainsi du vélo un moyen de transport parfait pour voyager entre les bâtiments, ou depuis les banlieues jusque dans le centre. En effet, sans réelle différenciation d'un passage à l'autre de la ville, la fluidité du mouvement et des aménagements est



16h00, Nyhavn « Les touristes sont venus photographier cette prestigieuse scène aux façades colorées, à la recherche du meilleur point de vue, quitte à empiéter sur la piste cyclable. Surpris par un flot de sonnettes et d'apparentes insultes danoises, celui-ci comprend dorénavant qu'ici, la piste est devenue route. »

fascinante, contribuant ainsi à une impression de distance parcourue nettement réduite. Lorsque l'on pédale à Copenhague, on rencontre des architectures impressionnantes, du médiéval aux châteaux de la Renaissance, du Gothique au Romantique, jusqu'aux influences Hollandaises et Françaises, mais aussi à l'architecture fonctionnaliste de Arne Jacobsen. Il y a une vraie diversité dans la ville, et c'est par cette diversité que la ville devient ainsi un musée à ciel ouvert, où les rues seraient simplement un parcours scénographique, circulaire à vélo. Une seule prétendue limite à cette mise en scène serait la présence de l'eau, quoique source d'un paysage unique, qu'il convient simplement de pouvoir traverser sans aléas. En effet, on se retrouve continuellement à longer l'eau, ou la traverser, la ville s'étend elle-même sur plusieurs îles, et constitue ainsi un réseau impressionnant de canaux de largeurs différentes, développant chacun un décor singulier. Avec également les trois lacs au nord et à l'ouest de la ville, séparant le centre de ses banlieues, Nørrebro et Frederiksberg. Quant à l'est, il s'agit de l'Øresund, détroit qui forme la frontière entre le Danemark et le sud de la Suède. La ville de Copenhague est ainsi délimitée elle-même par l'eau, c'est l'eau qui forme ses frontières, il convient ainsi de l'intégrer et d'en tirer profit dans son aménagement, et c'est ce que la municipalité cherche à faire depuis les débuts de son plan de développement urbain.

En effet, il convient de savoir que la ville de Copenhague était à l'origine un village de pêcheurs, puis le tissu urbain s'est construit peu à peu autour de son centre historique, en développant après la seconde guerre mondiale son plan urbain novateur, sous le nom de « finger plan ». Respectueux de la configuration de la ville et de ses caractéristiques, il s'agit d'un plan urbain de 1947 qui développe une stratégie d'accroissement de l'aire métropolitaine de Copenhague en se développant le long de 5 doigts correspondants aux 5 lignes de voies ferrées qui s'étendent depuis la paume de la main, le cœur d'histoire, jusqu'aux extrémités des phalanges, correspondant aux limites physiques de Copenhague. Entre les doigts, s'immiscent des espaces verts pour l'agriculture et des espaces de récréation. Aujourd'hui, le développement de Copenhague atteint un tel paroxysme qu'il convient de



11h00, Islands Brygge « Le vent me déporte avec force sur la gauche de la piste, l'effort fourni est ici deux fois plus important. Un vélo électrique me dépasse quant à lui aisément, méprisant mon allure ridicule. J'envie ceux circulant dans l'autre sens, portés par le vent, qui est à ce moment même mon pire ennemi. Je pense à ce soir où les rôles seront inversés. »

développer un sixième doigt, correspondant à l'île de Amager au Sud de la ville, avec notamment le développement de l'impressionnant projet Ørestad, à l'architecture et l'urbanisme futuriste.

De manière générale, l'ensemble de la ville a notamment été pensé pour une fluidité de mouvement sans pareille, et c'est ce que nous allons tenter de découvrir et d'appréhender au cours de cette étude. Comment Copenhague a-t-elle imaginée son développement où le vélo constitue l'alternative modale de la grande majorité de la population ? Comment la ville s'est elle développée pour que même un visiteur ponctuel ressente cette dynamique cyclable comme un élément naturel dans la ville ?

Il faut tout d'abord savoir que cette situation n'a pas été toujours aussi idéale, bien que Copenhague ait toujours été attachée à ses vélos, la voiture occupe une place majeure dans la ville après la seconde guerre mondiale. En effet, la période d'essor d'après guerre permet à la ville d'augmenter considérablement ses richesses, et ainsi indirectement le développement de la voiture, de nouvelles routes sont alors construites à l'instar des vélos, dont la part modale chute en dessous de la barre des 10%, situation unique pour la ville. Pour donner un exemple concret, en 1960, Nyhavn, ancien port aux quais pittoresques, ou encore la rue commerciale principale, Strøget, toutes deux aujourd'hui uniquement piétonnes, étaient à l'époque congestionnés par la voiture. Ce sera seulement en 1970 que la tendance commencera à s'inverser, en effet, le Danemark a été particulièrement touché par la crise du carburant, et c'est dans ce sens que la ville a instauré peu à peu les dimanches sans voitures, afin d'économiser du pétrole, ce qui a aussi manifestement aidé les habitants à se rappeler comment la ville sans voitures était agréable. C'est ainsi par l'incitation de diminuer l'utilisation de la voiture que la population s'est peu à peu orientée vers le vélo, non seulement comme moyen économique car prendre sa voiture où même posséder une voiture devenait de plus en plus cher, mais nous allons voir qu'il s'agissait également, et s'agit toujours, d'un argument de commodité et de rapidité.

En effet, face à une question environnementale croissante, et à une demande réelle d'infrastructures cyclables optimales face à ce retournement de situation évoqué, les autorités ont commencé à développer un plan urbain cette fois-ci en faveur du vélo. Malgré quelques oppositions, la ville a ainsi poursuivi son développement en diminuant progressivement l'espace de la voiture, rendant son usage de plus en plus difficile et nettement moins rapide, commençant ainsi à inverser le cours de choses pour le vélo.

Une ville moderne dans ce nouveau millénaire est une ville qui priorise et se concentre sur comment faire d'une ville un espace à vivre, un espace sécurisé, et un espace riche en tous sens. La ville de Copenhague s'est dans ce sens développée de manière à générer cet espace à vivre, par un espace public libéré de ses fantômes immobiles, par la volonté affirmée de recréer des lieux de vie, où chaque cycliste ait son rôle à jouer. « Le miracle du cyclisme refait de la ville une terre d'aventure ou, à tout le moins, de voyage »^[21], en effet, l'utilisation du vélo permet, incontestablement, de mieux se rendre compte de la ville dans laquelle nous circulons, et c'est dans ce sens que la ville de Copenhague a souhaité affirmer son développement. C'est par la reconquête de l'espace autrefois dédié uniquement à la voiture, que la ville organise aujourd'hui l'affirmation d'un espace public attractif, appréhendable par tous, et qui soit à même d'affirmer une société active et respectueuse de son environnement.

C'est en effet par la réduction du trafic automobile que Copenhague a introduit son changement de paradigme, ne s'agissant plus uniquement d'un argument économique, mais de l'intérêt d'utiliser son vélo pour sa commodité d'usage. La place dédiée au réseau cyclable a été prise sur l'espace routier, les places de parking, les voies automobiles se voyant ainsi peu à peu diminuées, dans le même temps où les automobilistes sont passés à cyclistes. Par exemple, les grandes rues à 4 voies ont été converties en rues à 2 voies avec une piste cyclable de chaque côté, des trottoirs plus larges, et une voie centrale pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité, s'ajoutant à cela la

[21] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

plantation d'arbres le long des rues. La volonté étant de rendre l'usage du vélo simple et agréable, en défaveur de la voiture, et ce, progressivement.

C'est pour poursuivre ce processus de diminution de l'espace dédié à l'automobile que la municipalité a mis en œuvre en 2001 son premier plan vélo pour promouvoir son utilisation à plus large échelle. L'objectif étant de diminuer le temps de trajet à vélo, pour inciter à son utilisation, il ne s'agissait plus seulement de diminuer l'espace physique de la voiture au bénéfice du cycliste, mais également de développer un nouveau réseau de pistes cyclables qui soit alternatif, à l'écart de la circulation automobile, rendant ainsi son utilisation nettement plus agréable. C'est par cette nouvelle offre d'espaces cyclables réalisés à travers les parcs, les espaces verts, que le réseau s'est développé en continuité avec l'existant de manière à créer des parcours variés, originaux, proposant de nouvelles expériences de déplacement à travers le paysage. La construction de plus de vingt deux pistes de ce type sera lancée, la volonté étant de toucher un autre type de population que celui étant déjà conquis par le modèle du vélo urbain. Il convient ainsi de peu à peu intégrer dans les idées et les habitudes de chaque citoyen, que le vélo est et surtout sera le moyen de transport le plus efficace, le plus rapide, et le plus confortable. C'est ainsi grâce à cette première initiative que la ville de Copenhague affirme qu'utiliser son vélo dans son quotidien ne doit plus être constamment remis en question, des projets en faveur du vélo continueront à émerger, agrandissant encore et toujours l'espace dédié au vélo dans la ville, et ce, à l'instar de son néfaste concurrent, l'automobile.

Toujours dans la poursuite de cette construction de la ville, où le vélo soit à même de tirer un maximum d'avantages afin de convaincre la majorité de la population face à son usage, le nouveau conseil municipal adopte sa nouvelle politique cyclable « good, better, best »^[22]. La motivation est de faire de Copenhague la ville la plus cyclable au monde, où l'objectif principal est d'arriver à la part modale de 50% dans tous les déplacements dans la ville. Cela incitant évidemment la population à s'inscrire dans cette dynamique afin de rayonner à l'échelle internationale, afin de devenir un modèle pour les

[22] *The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*, The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2011



16h30, Cykelslangen « Je suis sur la route du retour, des fervents militants du parti politique “Alternativet” pour les élections locales nous motivent en musique en haut des ponts de la ville. Agitant des drapeaux à leur effigie, et entraînant ainsi le flot de cycliste dans une motivation proprement différente. »

autres. Ce nouveau plan se développera à travers trois axes majeurs de travail : confort, rapidité, sécurité, et c'est ces trois mêmes thèmes qui vont se croiser dans tous les projets mis en œuvre pour faire de Copenhague une ville cyclable par excellence.

Le réseau cyclable de Copenhague se développe aujourd'hui à travers un réseau de pistes, chacune pensée dans un ensemble et non indépendamment comme ont pu le faire certaines villes. Générant ainsi un maillage fluide, avec des artères principales rapides, et des chemins de traverses plus paisibles, s'adaptant ainsi à tous les types de trajets effectués, et surtout à tous les profils cyclistes.

Comme l'affirme Mickael Colville Andersen, expert en mobilité urbaine et fondateur de l'entreprise Copenhagenize Design Company, « il faut imaginer que faire du vélo soit facile et intuitif »^[23], et c'est dans ce sens que la ville de Copenhague œuvre chaque jour pour développer son réseau cyclable. En effet, c'est par un réseau de pistes efficaces et bien dessiné que la population verra le vélo comme le moyen de transport le plus simple d'utilisation. Et c'est donc dans ce même mouvement, de clarification du réseau, au bénéfice de sa compréhension la plus optimale, non seulement afin de fluidifier le mouvement, mais surtout afin de rendre la ville appropriable par tous, et ce très rapidement, qu'il convient également de faire en sorte que le vélo soit le moyen le plus rapide pour aller rejoindre sa destination. En effet, Pia Preibisch Bherens, chef de projet de l'aménagement de la ville soutient que la clé de réussite d'une ville cyclable tient fondamentalement dans la réduction des temps de parcours, et ce, pour chaque trajet dans la ville ; « quand tu demandes aux citoyens de Copenhague pourquoi ils ont choisi le vélo, ils te répondront parce que c'est rapide, facile et commode, très peu le choisissent pour une question environnementale. Le plus important est de faire du vélo avec rapidité et facilité d'un point A à un point B, faire du vélo n'est plus associé avec être pauvre »^[24]. Ainsi, c'est en mettant en parallèle l'efficacité d'un réseau, et sa praticabilité que le vélo s'imposera comme un moyen de transport

[23] CONTE IVAN, *Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture*, Documentaire, 2013

[24] DALSGAARD ANDREAS, *The Human Scale*, Documentaire, 2013

pris au sérieux, et ainsi comme un modèle à utiliser pour améliorer ses propres conditions de vie.

En effet, pour donner un exemple concret, je réalisais personnellement un trajet de vingt cinq minutes de vélo à allure normale pour rejoindre mon lieu de stage, seulement, si je souhaitais un jour m'y rendre en transport en commun, il convenait de partir plus de 30 minutes plus tôt. Pourtant habitante d'une zone résidentielle, et active d'une zone en plein centre ville, le vélo affirme ici encore un gain de temps considérable, dans une ville où les transports en communs sont pourtant valorisés. De plus, ces pistes constituant mon parcours, étaient dessinées de telles manières à ne former qu'une seule, où la trajectoire suivie n'était jamais entravée, rendant ainsi le temps de trajet toujours identique. Tellement identique, qu'il advenait souvent de croiser systématiquement les mêmes personnes aux intersections, aux feux, ou encore sur les ponts, réalisant comme moi, leur parcours du matin et du soir. Rendant ainsi son trajet domicile/travail humanisé à nouveau, où les interactions sociales sont facilitées, agrémentant dans ce sens chaque déplacement en un réel phénomène de vie, où tous les sens sont activés, « où on se glisse subrepticement dans une autre dimension géographique, plus poétique »^[25].

Il faut également savoir pour comprendre comment s'organise le développement de la ville en faveur du vélo, que les décisions politiques sont prises par le maire, Frank Jensen, qui siège aujourd'hui depuis novembre 2010, appartenant au parti sociaux-démocrates, et ainsi fervent de l'union européenne, dont l'objectif municipal principal est de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2025. Le vélo en tant que moyen de transport de masse s'impose ainsi ici comme un pas essentiel vers cette transition évoquée, développant ainsi tous les moyens nécessaires à son bon épanouissement. Nous allons ainsi voir qu'il ne s'agit pas seulement de faire des pistes adaptées à la demande, mais l'attention au détail du réseau de Copenhague, et également l'innovation en terme de nouvelles méthodes de circulation en fait un réseau appréhendable

[25] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

par tous, sécurisé, et surtout efficace. Les vélos sont pris sérieusement comme un moyen de transport à part entière, il convient ici de développer un réseau infaillible afin de convaincre toute la population à son utilisation. Faire du vélo doit relever d'une expérience agréable, et en tant que moyen le plus rapide pour aller d'un point à l'autre de la ville, et ce, même au milieu d'une tempête de neige. « Prioriser le vélo, et les gens feront du vélo, et c'est possible pour chaque ville » affirme Jan Gehl^[26], c'est en effet dans ce sens que la ville de Copenhague innove chaque jour son réseau cyclable, en partant du postulat que plus l'offre sera performante, plus la demande continuera de croître, et ainsi le vélo deviendra-t-il à terme l'unique mode de déplacement dans la ville? Il convient alors de définir quels sont ces aménagements si performants que Copenhague développe aujourd'hui pour s'affirmer en tant que ville cyclable modèle, à tel point de se permettre d'oublier la voiture de l'aménagement urbain.

C'est aujourd'hui en effet la plus grande majorité des voies qui sont à même de proposer la commodité d'y circuler à vélo, en tant que premier point du dernier plan de stratégie cyclable. Et ce, à la fois par un réseau de pistes réservées au vélo à sens unique au long des voies routières, mais aussi par le développement d'un réseau de voies vertes qui passent dans les parcs et espaces verts de la ville, à l'écart du flux automobile. Ce double maillage, de 1,5 à 4m de large, organise les pistes cyclables de Copenhague, à l'origine d'une offre dense et continue, et ce, dans toutes les parties de la ville. De l'uniformité affirmée de son réseau, se dégage aujourd'hui quatre types de pistes, qui fusionnent ensemble pour générer cette continuité plus que favorable à l'épanouissement cyclable. Il y a tout d'abord celles où il n'y a pas d'aménagement, autrement dit, une zone étroite et mixte limitée à 30 km/h, puis les pistes bidirectionnelles d'un côté de la route et ainsi séparées du trafic, ou encore les pistes peintes, et enfin les pistes unidirectionnelles, séparées et protégées, qui sont aujourd'hui près de mille kilomètres de ce genre à Copenhague, et constituent ainsi la majorité du réseau de la ville. C'est donc uniquement ces quatre types de pistes évoquées qui font de Copenhague une

[26] LAURENT MÉLANIE et DION CYRIL, *Demain*, Film, 2013

ville uniforme dans son réseau, et donc facile à pratiquer et à appréhender, car elle s'impose comme étant ville logique, élément clé de réussite de la ville cyclable par excellence.

En ce qui concerne la rapidité, second point de travail du schéma urbain, il s'est développé aujourd'hui un aménagement novateur qui a vu le jour en 2007, sous le nom de « green wave », autrement dit « voie verte ». Projet ayant la volonté affirmée de laisser les voitures à la seconde place et les vélos en première ligne sur la chaîne modale. Il s'agit d'une offre de pistes cyclables qui propose une fluidité de mouvement sans pareille, et ce, sur les pistes majeures de la ville. Le principe est simple, pendant les périodes de pointes les feux sont synchronisés de manière à assurer à chaque cycliste roulant à une allure de 20km/h, une circulation sans arrêt tout au long de la piste, et ce, grâce à une continuité des feux verts pendant l'intégralité de son trajet. La volonté du projet réside dans le fait qu'il n'est plus nécessaire de poser son pied au sol durant son parcours le matin et le soir, afin d'affirmer le vélo comme moyen de déplacement le plus efficace. L'idée est également de proposer une vitesse cyclable, vitesse à laquelle personne n'est mis en danger, sur laquelle il convient de s'adapter pour profiter de l'aménagement, incitant dans ce sens ceux qui vont trop vite à aller plus lentement et inversement. Par exemple son implantation sur Nørrebrogade a permis une augmentation de plus de 15% de son usage^[27], et il s'agit aujourd'hui de la rue la plus occupée du monde en terme de vélos, par près de ses quarante deux mille Copenhagais qui la parcourent chaque jour, il convient ainsi de trouver des solutions pour fluidifier le flux important cyclable sur ces pistes aux heures de pointe. L'idée réside toujours dans le fait d'améliorer la cyclabilité des pistes danoises, et ici, par l'affirmation d'une efficacité de trajet déconcertante, rendant aussi peu à peu la voiture handicapée. D'autres détails permettent également d'assurer la sécurité du réseau le restant de la journée, comme par exemple le feu rouge qui passe au vert deux secondes avant celui des voitures, de manière à ce que le vélo soit déjà en mouvement quand le feu passe au vert pour l'automobiliste, ou bien l'implantation de zones de permission de tourner à droite au feu rouge

[27] Source : Copenhagen City of Cyclists, Facts & Figures 2017



8h30, Nørrebrogade « Comme chaque matin il faut ici s'insérer de manière affirmée dans un flux infini de vélos, tous circulant dans la même direction. Pied droit sur la pédale, dans l'attente du passage du feu au vert, c'est dans un même élan que chaque cycliste s'élance avec force et vitesse vers son lieu de travail. »

pour les cyclistes, laissant ainsi plus de place à ceux qui attendent vraiment, ou encore des îlots entre les pistes et la route pour les arrêts de bus, de manière à ce que le vélo n'ai pas à freiner à chaque arrêt voir même à attendre la montée ou la descente des passagers. Tous ces petits détails qui font de Copenhague une ville où le vélo est mis en avant, et surtout mis en sécurité, par un système fonctionnant dans sa globalité, où il est donc essentiel de penser à la fois son développement physique mais également sa praticabilité quotidienne.

Copenhague travaille même aujourd'hui jusqu'à l'échelle du micro design avec comme par exemple l'implantation de rampes sur les escaliers, de poubelles pour vélos penchées et tournées vers la piste qui permet au cycliste de jeter facilement ses déchets, de piédestaux pour déposer le pied et ne pas le mettre au sol, ou bien encore de compteurs de cyclistes. Ces compteurs permettant de te sentir comme prenant part dans un dynamisme d'ensemble, affirmant un certain degré de fierté à chaque cycliste. J'étais personnellement étonnée dans mes débuts par le nombre invraisemblable de vélos que je voyais affiché chaque matin, qui passaient avant moi sur cette même piste, cela dépendait forcément des jours, mais généralement il s'agissait de plus de trois mille cyclistes qui étaient déjà passés à huit heure et demi du matin. C'est cette même effervescence retranscrite physiquement qui incite inconsciemment tout un chacun de prendre part dans ce mouvement, par son assurance et ainsi sa généralisation à l'échelle de toute une population.

De manière générale, les pistes cyclables longeant les boulevards de la ville, emmenant les cyclistes à l'écart du trafic automobile, en sécurité jusque leur destination, est désiré par de nombreuses villes, mais Copenhague travaille continuellement à rendre la vie des cyclistes toujours meilleure : augmenter la largeur des pistes, ou bien installer des espaces qui leur soient entièrement dédiés. Le cycliste est roi, et c'est son bon design qui permet ainsi de conforter le cycliste dans ses choix. En effet, un bon dessin peut formellement améliorer le comportement humain, « une bonne ville est une ville construite autour du corps humain et de ses sens, il faut optimiser nos capacités à nous déplacer, à expérimenter nos sens dans un environnement maîtrisé » affirme Jan Gehl^[28].

[28] FELMING STEVEN, *Vélotopia : the production of cyclespace in our minds and our cities*, Nai010, 2017

C'est en effet par un réseau cyclable maîtrisé que les usagers le respecte, ne tentant aucunement d'enfreindre les règles de circulation, et dans cette même perspective les voitures seront immanquablement attentives de votre présence, et au respect des autres usagers de la chaussée. C'est sans aucun doute ce qui fait aussi la différence.

C'est ainsi en alliant tous ces éléments mentionnés précédemment que le vélo s'impose à Copenhague comme moyen de transport privilégié. En effet, faire du vélo un mode de déplacement qui ne soit plus impuissant face à la voiture, et qui soit à même de s'affirmer en tant que mode de déplacement sécurisé, et certain, est aujourd'hui un élément clé pour le familiariser à toutes les échelles de la société.

Pour comprendre la dynamique vélo qui se développe ici, il convient également d'évoquer rapidement la culture danoise dans laquelle elle s'inscrit. Celle que j'ai souhaité appréhender au fil de mon expérience, étant personnellement entourée tous les jours de plus d'une centaine de différents profils danois, et surtout de personnes pratiquant la ville à vélo quotidiennement, et ce, de la responsable de l'agence, au stagiaire. Ainsi, pourquoi cette culture danoise serait-elle plus à même d'affirmer l'utopie d'une société à vélo que d'autres ?

Tout d'abord, une des premières caractéristiques que j'ai pu appréhender dès mon premier jour de stage a été l'égalitarisme marqué dans la société. Aucune distinction n'est exercée entre la femme et l'homme, le riche ou le pauvre, l'expérimenté ou le novice etc. Instauré comme étant la base d'une société stable, où tout le monde se croise comme égal, où chacun se respecte quel que soit son statut, et surtout où le partage fait partie prenante des modes de penser et de faire. Ainsi le vélo devient rapidement un élément de la culture, car étendu dans toute la société, ne permettant pas de quelconques distinctions sociales. La culture danoise, ou à plus large échelle, scandinave, prône ainsi l'ouverture sur l'Autre, d'où qu'il vienne, son apport sera toujours bénéfique, et peu à peu, l'espace social se voit prendre une toute autre dimension. Des

couloirs de bureaux, à l'espace public, il convient de développer et surtout de faire vivre la société équitablement dans la ville, et le vélo s'impose encore ici comme un atout pour répondre à ces problématiques, « la bicyclette devient ainsi le symbole d'un avenir écologique pour la ville de demain et d'une utopie urbaine qui réconcilierait la société avec elle-même »^[29].

De plus, une autre caractéristique frappante pour moi au Danemark a été le besoin d'isolement de chacun après les heures de travail. En effet, dans le cadre des journées, le partage et l'organisation de temps d'échange font partie prenante du processus, seulement une fois seize heure et demi passé, chaque employé s'échappe vers son cadre intime. Cela pourrait en quelque sorte s'apparenter à deux vies parallèles, car l'environnement personnel s'avère être souvent très détaché de celui professionnel. Le vélo s'imposant ici comme un espace-temps essentiel pour couper ces deux mondes, comme un trajet important pour se détacher de sa journée de travail ; « je ressens le froid sur mes oreilles en automne, le vent chaud en été, chaque moment devient une petite aventure qui me permet de distancier travail et maison » confirme Selma, employée à l'Ambassade de France au Danemark. J'ai moi même également souvent ressenti ce besoin de me retrouver seule sur mon vélo, comme moment ponctuant la journée vers le retrait, en tant que transition où tout s'efface le temps d'un trajet, où tous nos sens sont en activité, où le vent frais rafraîchit les esprits. Dans ce même sens, c'est notamment le reconnu concept de « hygge » qui vient aujourd'hui souligner cette culture du respect de l'espace intime de l'Autre, de se besoin de se retrouver avec soi même et avec ses proches à la fin d'une journée, dans un cadre aux caractéristiques bien spécifiques. Hygge, signifie confortable, de l'ambiance chaleureuse aux soirs de Noël, à savoir l'absence de tout ce qui peut causer des tords. Les Danois, prêtent ainsi attention à ce que chaque espace soit domestique, familier, rendant appréciable toutes les échelles réduites. La voiture et les larges dimensions que son usage entraîne dans la ville, s'avère être en opposition à leur philosophie de la vie.

Le vélo s'impose alors encore ici comme moyen de se déplacer le

[29] AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

plus respectueux de son environnement, tant dans son échelle, que dans la culture qu'il affirme. « Je crois que la bicyclette permet de placer le Danemark parmi le pays le plus heureux du monde », affirme une fois de plus le maire de la ville. Toutes ces caractéristiques de la culture et des modes de vie danois évoqués s'avèrent être en parfait accord avec la problématique cyclable, et inversement, culture nourricière du vélo, vélo nourricier de la culture. Et c'est sans aucun doute pour ça que la transition a déjà eu lieu dans le plus grand nombre des mentalités.

Un autre point essentiel faisant que le vélo fonctionne à Copenhague, c'est le respect de l'Autre, et des obligations, caractéristiques également fortement ancrées dans la culture danoise. Pendant le rush du matin, quand plusieurs centaines de milliers de vélos vont au travail, circulant ensemble une distance équivalente à trente cinq fois le tour du monde, où à chaque feu rouge, ils attendent qu'il passe au vert, parce qu'ils sont sur des pistes bien dessinées, et ainsi qu'ils n'ont pas besoin d'enfreindre les règles pour aller plus vite. En effet, selon Mikael Colville Andersen, la ville du futur doit se baser sur l'observation humaine, et ainsi adapter le dessin de ses villes en fonction de la notion de « desire line » qu'il a lui même introduit peu à peu à travers la ville, sur la base du comportement humain dans ses déplacements, vers une offre qui soit à même de s'adapter à l'Homme, et non l'inverse. C'est en effet tellement satisfaisant de circuler fluidement sans embûches, qu'on ne pense même plus à enfreindre les règles car nous apprécions inconsciemment le réseau sur lequel nous circulons, et donc le respectons.

En effet, en plus d'avoir un réseau cyclable très sécurisé, les danois sont très prudents à vélo, respectueux du trafic, des règles de circulation, et courtois envers les autres. Premièrement, utiliser les signaux de main afin d'indiquer à celui qui nous suit si l'on tourne, ou si l'on s'arrête (lever la main à hauteur de visage avec la paume face au feu), devient rapidement automatique. Les règles de circulation sont en effet très précises, et proprement différentes de celles informellement introduites dans les autres villes dans

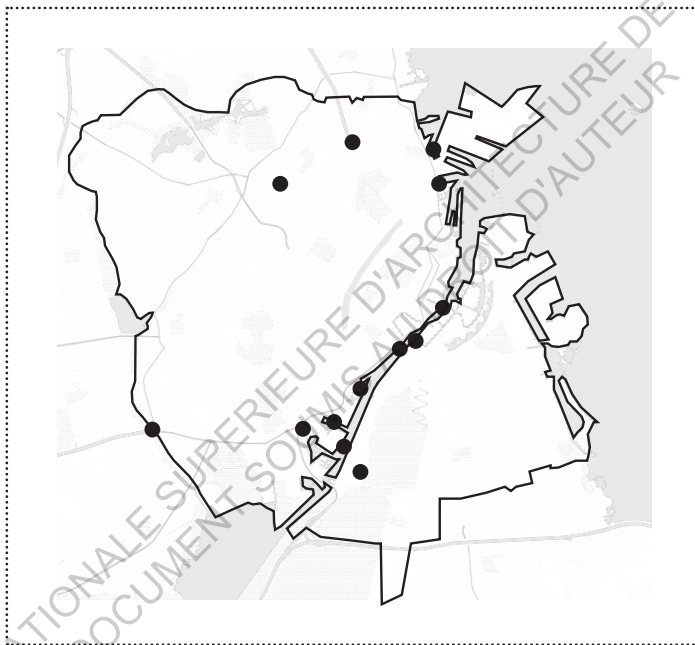
lesquelles j'ai pu circuler jusqu'aujourd'hui. Pour donner un exemple concret, faire un « box turn » quand on veut aller à gauche s'avère être plus organisé à Copenhague qu'à Valence par exemple, il convient en effet de rester à droite de la piste, et de traverser au croisement à l'angle opposé, de se positionner devant les cyclistes qui attendent au feu rouge le plus à droite possible, puis attendre ainsi que le feu passe au vert. Cette méthode était au début pour moi difficile à envisager, étant habituée à tourner à gauche dès le début de la démarche, et une longue liste de règles similaires s'en suivent, qu'il convient de rapidement adopter pour éviter tous dangers. En effet, « il faudrait presque passer un permis vélo pour circuler à Copenhague », confirme Selma, et il est nécessaire de respecter assidûment ces mêmes règles, afin de ne pas être mal perçu. Effectivement, il faut non seulement être prudent afin de pas se mettre en danger, mais il faut également faire attention aux représailles des cyclistes danois, qui peuvent s'avérer être autant agressifs sur leur vélo que nous dans notre voiture. Si bien qu'on a ici le sentiment que l'automobiliste échauffé s'est transposé en cycliste échauffé, qui tend à s'énervier pour exactement les mêmes raisons, mais cette fois-ci à l'échelle du vélo, et c'est là que l'on comprend que la transition a eu lieu.

Les danois à vélo, c'est toute une histoire, « on adore parler des gens qui ne savent pas faire du vélo, et de nos problèmes rencontrés sur les pistes », affirme Anna, stagiaire en architecture à mes côtés. En effet, tout le monde parle du vélo, et cela, dès le premier jour de mon stage, avant même de demander si j'avais trouvé un logement, on me demandait si j'avais trouvé un vélo. Le vélo occupe effectivement une part importante dans les mentalités danoises, vues comme rayonnantes à l'échelle internationale, devenant ainsi rapidement un de leur sujet fétiche de conversation. Du cycliste agressif, car malgré un sourire affiché, hurle à chaque voiture faisant un faux pas, au jeune papa baladant tranquillement ses enfants et sa femme dans son chariot. C'est toute une scène de vie qui se développe sur les pistes de Copenhague, où tous les profils se croisent, où l'espace public occupe ici toute sa plus belle définition. Si bien qu'il se développe même aujourd'hui des pistes où tu peux

être à deux à parler et toujours avoir la place de dépasser, les pistes cyclables vues désormais non plus comme des espaces de circulation à part entière, mais aussi de sociabilisation, d'échange, de partage en tous sens. Le cycliste est et sera toujours avantagé dans l'aménagement, et c'est ce qui fait de Copenhague une ville phare aujourd'hui, les vélos étant dans ce sens confortés dans leur situation, ne remettant plus en question leur place dans la praticabilité du réseau.

Ainsi, afin de continuer à être à même d'affirmer cette société en prise avec le vélo, il convient de toujours développer un réseau plus performant également à grande échelle. L'idée ici n'est pas seulement de satisfaire la plus petite couronne urbaine, mais d'étendre l'emprise cyclable à plus large échelle, et cela à travers toute la périphérie, et tout le territoire danois.

Tout d'abord, le Danemark a toujours eu besoin de s'emparer de la problématique infrastructurelle en tant que territoire essentiellement composé d'îles, et peu relié au continent Européen. Le pays a ainsi toujours été à la pointe en terme de développement de ponts, ou de tunnels, et c'est cette même politique qui s'applique aujourd'hui à Copenhague, non plus pour permettre aux voitures de se déplacer sans avoir recours au bateau, mais cette fois-ci afin d'offrir aux vélos de nouveaux points d'accès dans et au delà de la ville, de nouveaux itinéraires qui leur soient entièrement destinés. Aujourd'hui c'est en effet plus de treize ponts cyclables qui ont été construits en cœur de ville, afin d'assurer une continuité cyclable, non seulement pour franchir l'eau, mais aussi pour franchir des grandes voies automobiles présentes notamment en périphérie. Pour donner un exemple concret, le projet « Bicycle Snake » compose une infrastructure cyclable fascinante développée en 2014, ayant pour but de relier deux quartiers de la ville autrefois fragmentés, obligeant les cyclistes à descendre de leur vélo, le porter dans les escaliers, puis à le remonter avant de poursuivre leur itinéraire. Ce pont aux formes souples et particulières offre aujourd'hui quelque chose de plus qu'une simple traversée, il s'avère que je l'empruntais à chacun de mes trajets domicile travail, révélant



13 ponts cyclables à Copenhague

un point de vue foncièrement unique sur le port. Ce franchissement situé à 7 mètres au dessus de l'eau, serpente entre les bâtiments dans une fluidité plus que séduisante, et constitue en une occasion de profiter d'une expérience unique, notamment par cette impression de traverser une scène de vie depuis le ciel, qui s'avérera être toujours nouvelle et différente. Le dénivelé se gravit tranquillement, en slalomant entre les façades vitrées des immeubles de bureaux et en surplombant la piscine du port, et ce, dans une atmosphère nettement moins stressante que celle que nous pourrions expérimenter sur une piste cyclable basique, à proximité des voitures et de la congestion induite. Et c'est en effet aujourd'hui plus de 12 500 cyclistes qui passent chaque jour ce pont pour se rendre d'un côté ou de l'autre du port, soulignant encore ici, que la demande est équivoque. L'idée est donc de peu à peu connecter tout le système urbain de la ville, et dans ce sens, de diminuer au maximum le nombre de coupures urbaines. Les ponts se développant aussi sur des « superhighway » qui longent les autoroutes, tout en étant bien séparées, il en existe deux aujourd'hui, de dix sept kilomètres de long chacune, pour une volonté d'en développer plus de vingt huit à terme. La connectivité du réseau est donc essentielle aux yeux de la municipalité, afin d'assurer une continuité pour chaque habitant, qu'il soit du centre, ou de la lointaine périphérie, chacun doit être à même d'utiliser son vélo pour se rendre à n'importe quel point de la ville, sans coupures, et en étant au maximum distancié par rapport à la voiture.

Le Danemark cherche aujourd'hui également à étendre son réseau au delà de la ville par la mise en place d'une multimodalité plus que satisfaisante, afin de ne plus dépendre de l'automobile, même si notre destination s'éloigne de plusieurs dizaines, ou centaines de kilomètres. En effet, il existe tout d'abord la possibilité de prendre son vélo dans le métro pendant les heures creuses avec une surcharge financière minime, afin d'assurer une multimodalité urbaine, en lien également avec le bateau ferry qui circule dans le port. Puis à plus large échelle, par la possibilité de prendre le train gratuitement avec son vélo, train rejoignant aussi bien très fréquemment la Suède, que la campagne danoise. En effet, la volonté est d'arriver à un point où chacun doit être capable d'avoir son

vélo avec lui, du moment où il quitte sa maison jusqu'à ce qu'il y revienne, et ce, sans aucune accroches. Aussi, il faut savoir qu'il est également possible de rejoindre l'aéroport à vélo en suivant une piste réellement aménagée et utilisée chaque jour. Il est donc essentiel de penser l'accessibilité à travers tout le territoire, afin de faire du vélo un moyen de transport pris au sérieux, capable de se combiner avec des modes de transports en commun quand les distances s'allongent. Le but est ici de faire du vélo une part de la journée de chaque habitant dans la ville, « l'intermodalité quand elle est bien faite c'est de la supermodalité » affirme Mikael Colville Andersen^[30]. Il convient aussi dans ce sens d'être à même de proposer des espaces pour se garer partout, le long des rues, devant chaque bâtiment public, dans les gares, tout cela relève aussi du confort d'utiliser son vélo à Copenhague. Le vélo est donc pensé comme un objet du quotidien, et l'aménagement qu'il nécessite est ainsi pensé dans ce même sens, à toutes les échelles de la société, et du territoire qu'elle compose.

Toutes ces initiatives ne font que conforter la population à utiliser leur vélo. En effet, c'est aujourd'hui plus de 90% des habitants de Copenhague qui possèdent un vélo dont 56% qui s'en servent quotidiennement, contre uniquement quelques 29% des habitants qui possèdent aujourd'hui une voiture^[31]. Affirmant ainsi la position du vélo toujours plus dominante, et donc à même de se faire respecter par l'automobiliste. Il faut également savoir que plus de 53% des cyclistes qui circulent aujourd'hui sont des femmes, il y a donc enfin ici cette équité recherchée partout ailleurs. Ainsi, de manière générale, c'est près de 40% des Copenhagois qui rejoignent leur travail ou leur lieu d'étude à bicyclette (pour une part modale de 30% tous trajets compris), et c'est dans ce sens que les profils croisés sont abondamment différents, du cycliste sportif, à la mère de famille, en passant par le jeune étudiant, toutes les catégories sociales partagent les pistes de Copenhague, et s'impliquent chaque jour dans cette dynamique de cyclisme urbain, afin de l'affirmer comme une position à adopter rapidement pour ses nombreux avantages évoqués.

Chaque habitant semble ainsi peu à peu persuadé que le vélo

[30] CONTE IVAN, op. cit.

[31] Source : www.visitdenmark.com



11h00

55 hommes 20-40 ans, 79 hommes 40-60 ans

73 femmes 20-40 ans, 56 femmes 40-60 ans

Soit 263 personnes croisées en 30 minutes

16h00

103 hommes 20-40 ans, 68 hommes 40-60 ans

105 femmes 20-40 ans, 56 femmes 40-60 ans

Soit 332 personnes croisées en 30 minutes



11h00

139 hommes 20-40 ans, 73 hommes 40-60 ans

150 femmes 20-40 ans, 81 femmes 40-60 ans

Soit 443 personnes croisées en 30 minutes

16h00

173 hommes 20-40 ans, 92 hommes 40-60 ans

181 femmes 20-40 ans, 86 femmes 40-60 ans

Soit 532 personnes croisées en 30 minutes

compose le moyen de se déplacer le plus simple soit-il. Mais quelles sont encore les limites au vélo malgré cette apparence affirmée que tout le monde y trouve son compte ? Il existe aujourd'hui deux types de limites, celles qualitatives, peu fréquentes, et celles quantitatives.

Aujourd'hui, plus de neuf cyclistes sur dix s'estiment satisfaits de la quantité de pistes cyclables disponibles, seulement il faut également savoir que la moitié des cyclistes de Copenhague feraient plus de vélo si les pistes étaient plus larges. Expriment ainsi le fait que l'offre quantitative n'est pas remise en question, mais qu'à certains points ponctuels dans la ville, des espaces attirent l'attention des cyclistes. C'est notamment le cas au niveau de croisements avec des grandes voies de circulations, aux passages dans les zones touristiques, ou bien encore au niveau de zones de rencontres comme par exemple à Nyhavn, où j'ai pu m'entretenir avec Tilde, réparatrice de vélo chez Copenhagen Bicycles ApS en face de cet espace problématique aujourd'hui, « nous en avons parlé avec la municipalité, l'architecture a été plus importante que l'infrastructure ici, personne ne sait où aller, l'espace pour piétons ressemble à la piste cyclable, avec les touristes qui marchent au milieu, mais on y arrive peu à peu avec des signes sur le sol, des panneaux, et heureusement ça aide ». Chaque intersection est pensée avec attention à l'aide de grand noms de l'urbanisme, mais quelques améliorations peuvent encore être apportées, certains espaces sont sujets à être améliorés pour continuer d'accroître la sécurité du réseau, afin que son ensemble reste homogène, et que ces limites ponctuelles ne viennent pas entraver la linéarité plus que satisfaisante et dûment réfléchie du parcours.

En terme de limite physique, il s'agit d'un phénomène de surnombre de cyclistes de plus en plus important. En effet, à mesure de fermer les rues à la voiture, les vélos se développent massivement sur les pistes, de manière à former aux heures de pointe, une seule et unique entité. Il s'agit de près de 675 000 vélos contre 120 000 voitures^[32], soit cinq fois plus de vélos que d'automobiles dans les rues de Copenhague, impliquant ainsi un réel problème de place sur les pistes lorsque tout le monde est en route vers son lieu de travail à huit heure et demi le matin. Si bien que dès fois, il convient

[32] Source : Copenhagen City of Cyclists, Facts & Figures 2017

même d'attendre un second feu vert pour pouvoir franchir l'intersection, la municipalité a conscience de ce phénomène croissant dans la ville, et tente ainsi de le résoudre par différentes approches. Notamment l'accroissement des largeurs de pistes, afin de dépasser plus facilement le trafic plus lent, mais également par la mise en place des voies vertes dans de plus nombreux espaces dans la ville. La volonté est de rendre le trafic cyclable dans ces rues problématiques plus fluide, il ne convient pas de convaincre toute la population à monter en selle, s'il n'est plus concevable d'accueillir un nombre si important de cyclistes sur les pistes, périodes heureusement limitées aujourd'hui à quatre heures dans la journée.

Enfin, une autre limite qui pourrait être évoquée par une personne étrangère au phénomène de cyclabilité à Copenhague, serait les conditions climatiques. En effet, au cours de mes premiers trajets, le vent de face s'est avéré être très déroutant, et fatiguant, il convenait parfois même de se voir être obligé de descendre du vélo sur les ponts tellement sa force nous repoussait vers l'arrière. En effet, même malgré un temps qui laisse pourtant à désirer, il n'existe pas de raisons valables de ne pas enfiler une cape de pluie si l'on s'en réfère aux Danois. Les personnes sont en effet globalement bien équipées, par tout un attirail comprenant cape de pluie, pantalon imperméable, gilet réfléchissant, casque ou même un collier air-bag. De plus notamment par la présence de douches au travail, tout est fait pour que chaque personne puisse continuer à faire du vélo sous toutes les conditions qui puissent se manifester. De même qu'en hiver, le froid ne constitue pas à Copenhague une réelle limite, on peut effectivement affirmer que 75% du trafic continue pendant cette période, ce que nous pensons être un problème ici, n'en est pas un pour eux. En effet, toutes les mesures sont prises dès le début du froid, toutes les pistes sont salées dès le début du mois de novembre, des machines passent très régulièrement et cela dans toutes les zones de la ville. La sécurité est ainsi assurée par des mesures prises par la municipalité d'une part, et d'autre part, par la proposition d'équipements optimaux à toutes météorologies. Il n'existe ainsi plus de raisons de ne pas monter en selle, hormis la fainéantise affirmée.



16h00, Inderhavnsbroen « Les premiers flocons de neige sont tombés, décorant le paysage d'un léger duvet blanc. L'envie d'arpenter les rues sous cette nouvelle scénographie se fait d'autant plus ressentir, l'air frais ravivant chaque coup de pédale. N'entravant aucunement la dangerosité de mon parcours, je déguste chaque flocon glissant sur mon imperméable.»

Ainsi, malgré ces limites évoquées, faciles de résolutions, on en vient à se questionner si l'essor du vélo a atteint son paroxysme ? En effet, Copenhague a eu la chance d'avoir des urbanistes et politiques intéressés face à cette question cyclable, par le rétablissement du vélo dans l'espace public, et ainsi faire de la ville une ville agréable à vivre. C'est plus de 15 millions d'euros en 2015 qui ont été accordés à l'élaboration de projets en faveur du vélo, invoquant ainsi un nombre continuellement croissant de cyclistes sur les pistes, convaincus à l'idée de faire du vélo comme étant la meilleure pratique urbaine pour se déplacer. Et cela continuera d'augmenter si son usage subsiste à être toujours plus sécurisé et pratique. Ainsi, pour poursuivre vers cette amélioration constante du réseau, la municipalité évoque des objectifs clairs pour 2025, comme par exemple augmenter à 80% le nombre de pistes cyclables, diminuer de 15% le temps de parcours moyen à vélo, augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos de 70%, ou encore atteindre la part modale de 50% de personnes circulant sur les pistes. L'investissement continue dans ce sens pour poursuivre cet essor, il convient ainsi d'accroître la connectivité, de manière à rendre le réseau toujours plus capable d'accueillir ses cyclistes, devenant de jour en jour plus nombreux, et plus à même de se sentir bien et en sécurité sur les pistes, dans une atmosphère positive, et active.

Nous pouvons donc affirmer à travers cette analyse que le vélo à Copenhague est encore aujourd'hui dans une période de frénésie parfaite, son déclin n'est aucunement envisageable, défié par sa constante progression. C'est en effet de plus en plus de profils cyclistes différents que nous croisons sur les pistes, affirmant la démocratisation du vélo à toutes les échelles de la société. Tous les types de vélo se croisent ici à Copenhague, du vélo de course, au vélo de dame, en passant par le biporteur. Cette diversité révélant ainsi l'image de la ville, et de ses occupants. C'est donc un ensemble qui fait de Copenhague une ville où cohabitent les vélos. Pour donner un exemple concret de l'utilisation du vélo sous toutes ses formes, il s'est répandu à Copenhague l'usage du « Christiana Bike », autrement appelé communément « Cargobike », utilisé pour la première fois en 1930 pour les commerçants. En effet, avec la



15h00, Amagerbrogade « Entre les lignes dessinées sur le sol, chaque habitant se déplace d'un point à l'autre de la ville à vélo. La limite de son utilisation est repoussée au delà de la capacité de la machine en elle même, dessinant ainsi un tout autre schéma de vie que celui que j'appréhendais dans mon univers habituel. »

diminution du nombre de voitures, il faut également penser en parallèle à des solutions pratiques pour les familles ayant des enfants à amener à l'école, pour les personnes souhaitant transporter des affaires, ou encore pour aller faire ses courses. Beaucoup de phénomène de notre quotidien nous obligent à utiliser notre voiture, or si nous voulons concevoir une société capable d'évoluer sans l'automobile, il convient de trouver des alternatives plausibles, et Copenhague prouve encore aujourd'hui sa capacité à s'adapter. Les « Christiana Bikes » sont aujourd'hui plus de 40 000 à Copenhague, 25% des familles en ont un, dont 30% l'utilisent comme remplacement à la voiture tandis que les autres l'utiliseront comme seconde voiture, pour les courts trajets. Cette nouvelle machine permet de générer encore ici de toutes nouvelles scènes de vie sur les pistes, rendant perceptible l'image d'une ville sans voiture, où l'idée à long terme serait par exemple de faire les livraisons dans le centre à vélo et de laisser les camions aux portes de la ville.

Ainsi, par la proposition d'aménagements optimaux à la cyclabilité de la ville, les habitants de Copenhague n'hésitent plus à monter sur leur selle, affichant leur sentiment de sécurité en usant du vélo, confortant ainsi tout le monde dans ce même élan. C'est une histoire de dynamique, la ville a fait en sorte de rendre difficile l'utilisation de la voiture, en rendant facile celle du vélo dans un même mouvement, incitant ainsi la population à changer de mode de déplacement, dans une transition douce qui aujourd'hui est accomplie. Les gens de Copenhague font du vélo aujourd'hui car ils sont persuadés que c'est le moyen de déplacement le plus simple et le plus rapide, car la ville a aussi fait en sorte de les persuader dans ce sens.

De belles pistes aident, mais faire du vélo à Copenhague n'est pas qu'une question d'infrastructure, c'est aussi à propos des vues, des sons, des personnes, avec des espaces verts dans la ville donnent aussi un élan à cette dynamique cyclable. Ainsi, par la diminution de la voiture, dû à des taxes imposées et à la difficulté toujours plus importante de circuler, le vélo s'est affirmé en tant que mode de transport efficace. Et c'est dans ce sens que les

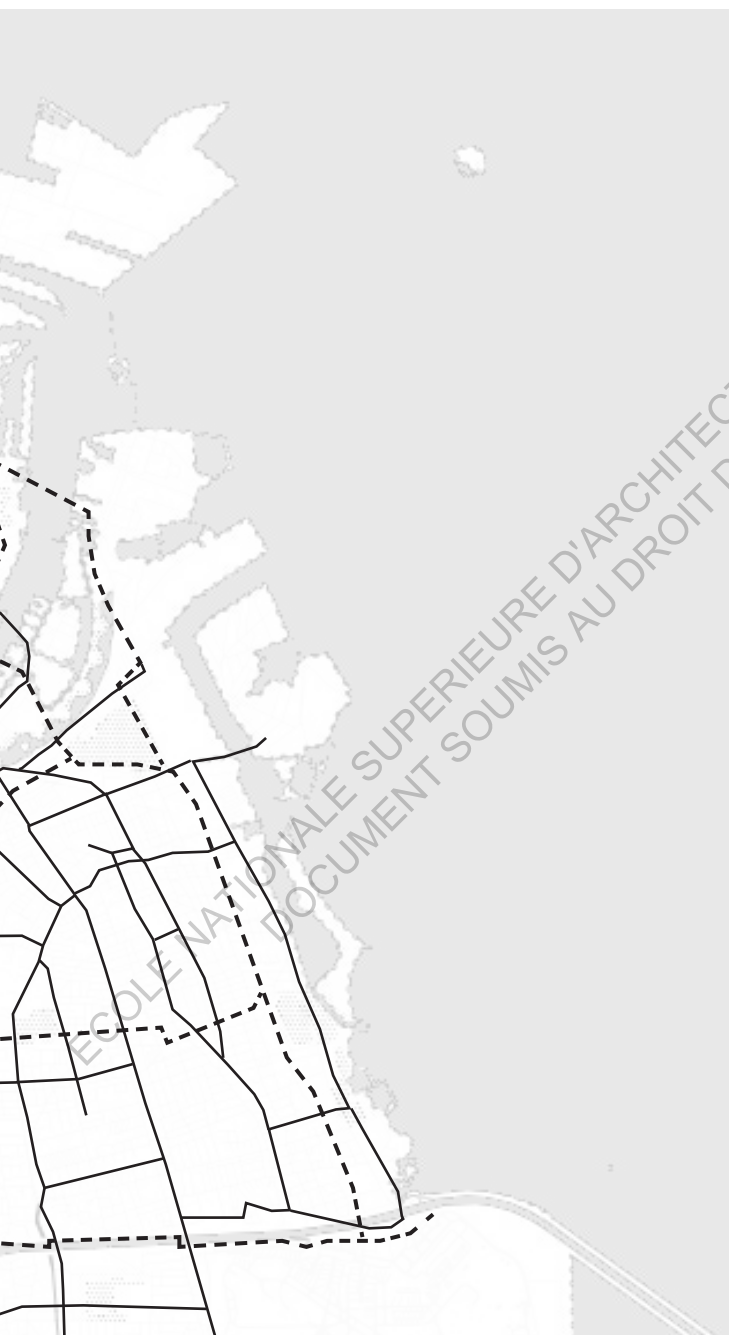
manières de se déplacer dans la ville ont évoluées naturellement au bénéfice du piéton et du vélo au cours du temps.

« You have some Danes that can't speak english, but you have no danes who can not bike » - Viktor

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Traduction : « Vous avez des Danois qui ne parlent pas anglais, mais vous n'avez pas de Danois qui ne peuvent pas faire de vélo »





--- voies vertes

— rues cyclistes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

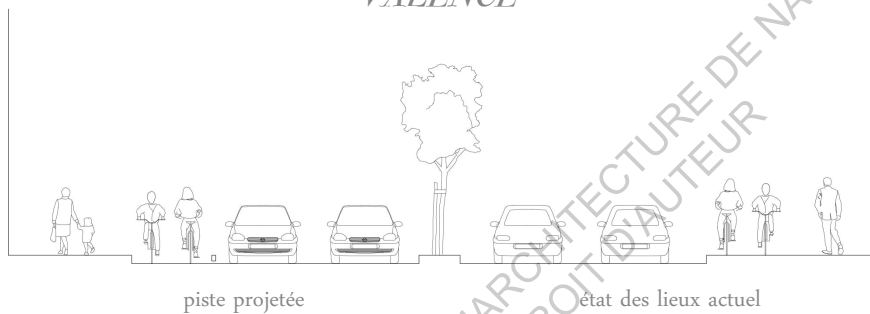
CHAPITRE

3

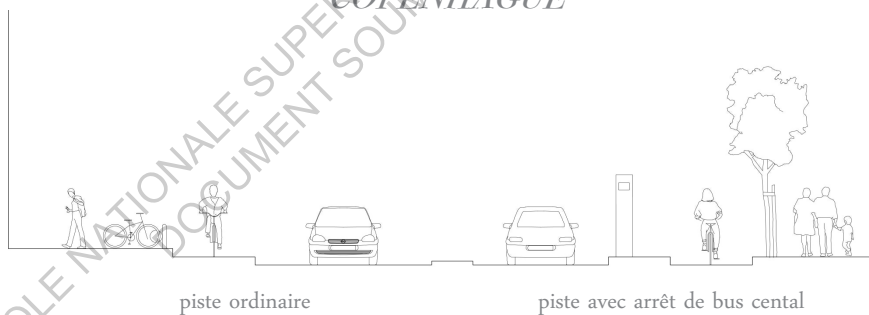
CROISEMENT

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

VALENCE



COPENHAGUE



Cette première étude de deux villes aux caractéristiques proprement différentes permet le développement de quelques nouveaux outils de mise en parallèle, de développement d'arguments qui font d'une ville, une ville cyclable ou non. L'idée étant de comprendre les écarts dans la pratique du vélo entre les pays, cette première approche à travers deux villes entame ce processus d'appréhension des limites, des ressources, des possibilités pour la ville cyclable. Il convient ainsi à travers ce troisième chapitre, de croiser ces deux expériences, afin de mettre en avant les arguments favorables à l'élaboration d'une ville qui soit à même de développer le vélo, en tant que moyen de transport à la reconquête de son espace public.

Tout d'abord, il faut savoir que Copenhague et Valence ne partent pas d'un même rapport à la ville, et ce, notamment au vu de l'histoire de leur construction urbanistique, car ayant chacune suivi des modèles et des politiques matériellement opposables.

Copenhague est née dans une île, où chaque morceau de ville est lié par l'eau, construisant ainsi un réseau urbain pittoresque, fluide, et surtout à taille humaine. Le vélo s'étant imposé massivement comme moyen de déplacement dès les années 1970, développant ainsi une politique qui lui soit toujours plus bénéfique. En effet, l'urbanisme moderne n'a pas soumis à Copenhague ses idées et ses schémas planificateurs, mais la ville a plutôt choisi une évolution progressive, qui soit toujours en accord avec sa politique cyclable déjà mise en place. Si bien qu'aujourd'hui et au fur et à mesure de la construction et du développement de Copenhague, les nouveaux programmes immobiliers intègrent l'impératif cycliste. Les nouveaux quartiers sont reliés au réseau cyclable, et proposent les mêmes qualités, formant ainsi un seul et unique lacet cyclable. Sa continuité fait de Copenhague une ville pionnière dans sa manière d'évoluer intelligemment, et ce, tout en conservant ses caractéristiques de capitale européenne.

Valence quant à elle a profité de l'assainissement de son fleuve la Tàrria pour enfin étendre les limites de la ville jusqu'à la mer. Il faut en

effet savoir qu'à la suite des inondations de 1957, le maire de Valence Tomás Trénor Azcárraga a cherché à obtenir des aides financières auprès du chef du gouvernement espagnol Franco afin de venir en aide aux sinistrés. Malgré l'absence de réponse du gouvernement, le maire a tout de même décidé avec l'aide des autorités Valenciennes de mettre en place son projet d'assainir et d'aménager la partie du fleuve passant dans la ville, pour en faire des jardins, afin que le fleuve ne soit dorénavant plus une menace pour la ville. Seulement, à faire front à Franco, ce dernier l'a aussitôt destitué de ses fonctions. Suite à cela, une frénésie spéculative oubliant des principes urbanistiques, à l'origine d'une architecture et d'un urbanisme éclectique, font aujourd'hui de Valence une ville fondamentalement morcelée, qu'il est difficile de connecter. Le développement d'un réseau homogène et agréable semble alors compliqué compte tenu des caractéristiques de base que la ville a développées impulsivement sous prétexte que de nouvelles terres étaient disponibles à l'urbanisation. Les limites de la ville étant repoussées, ainsi la construction de celle-ci pouvant s'étendre sans une réflexion d'ensemble, ont provoqué une réponse urbaine hâtive, et peu raisonnable. Il convient ainsi aujourd'hui de reconnecter des polarités urbaines décousues, où des modes de déplacements alternatifs à la voiture puissent avoir leur place et surtout leur intérêt, par un réseau dont la commodité soit évidente aux yeux de la population Valencienne.

Ainsi comme nous avons vu au cours des deux précédents chapitres, il s'agit surtout ici, de recoudre la ville pour favoriser sa cyclabilité. « Il faut construire un système global cohérent de déplacement qui offre réellement des alternatives à l'usage de la voiture et redonner de la place aux déplacements actifs, en veillant à les accompagner »^[33]. L'histoire de la ville à tout son rôle à jouer, une culture vélo ne s'implante pas du jour au lendemain, sous prétexte de développer de jolies pistes, c'est tout un entremêlement de facteurs divers et variés qui entrent en jeu, et c'est ce que nous allons voir au cours de cette partie.

Il convient ainsi de croiser deux villes qui proposent un passé

[33] SOULIER NICOLAS, *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Ulmer, 2012

urbanistique matériellement opposés. D'une part, une ville qui subit aujourd'hui son développement massif des années 1970, où il s'agit d'introduire dorénavant une cyclabilité qui n'a jamais été évoquée. Et d'autre part, une ville qui propose un réseau innovant, qui a toujours été développé, le vélo étant ancré dans un phénomène et dans des bases sociales. Mais quels arrangements peuvent expliquer ces variantes ? Le vélo au sud est-il vraiment différent de la pratique nordique ?

Il s'agit tout d'abord d'une question d'aménagement, or « on ne bâti pas des villes pour faire le bonheur des voitures, ni celui des urbanistes ou des architectes. Tout ce que nous construisons influence le comportement des gens, leurs choix, leurs styles de vie. Il faut bâtir des villes où la vie est agréable et où on passe du bon temps » affirme Jan Gehl^[34]. En effet, une infrastructure urbaine optimale est essentielle au bon développement de la ville, ce qui amènera forcément à penser en amont à la problématique cyclable, qu'il convient dès aujourd'hui d'ancrer dans les systèmes de faire la ville.

À Valence, la voiture est toujours dominante, et ce, notamment dans la périphérie, dû à l'extension d'un modèle moderne indéclicat pour son environnement. Il conviendrait ici de développer une nouvelle politique capable de se poser en opposition avec un urbanisme déjà présent composé de grandes voies de circulations bordées d'immeubles massifs de même gabarits. La voiture impose ici sa vitesse et sa puissance, et confère ainsi aux rues une échelle démesurée dans toutes ses perceptions. Cette définition se place heureusement aujourd'hui en contradiction avec son centre qui, quant à lui se rapproche de l'image de la ville de Copenhague, où l'échelle des rues, fait des déplacements, des moments uniques, par la traversée de scènes de vie, par le partage de l'espace public, et non plus par le modèle de la voiture dominant sur tout autre mode de se déplacer dans la ville. Seulement, si elle a l'avantage d'avoir un terrain plat, la physionomie de la ville est ponctuellement incohérente. Pour donner un exemple concret, l'ancien lit du fleuve Tùria, aujourd'hui aménagé en vaste espace de nature, divise la ville en deux. En effet, il propose un

[34] LAURENT MÉLANIE et DION CYRIL, *Demain*, Film, 2013

itinéraire cyclable qui traverse la ville en contrebas, mais ironie du sort, si à vélo on peut descendre ou remonter le fleuve, on peut difficilement passer d'une rive à l'autre. C'est aujourd'hui plus de dix-huit ponts qui enjambent le jardin, mais peu d'entre eux possèdent une piste cyclable, qu'ils soient historiques ou récemment construits, ils sont manifestement pensés uniquement pour la voiture et les quelques piétons relégués sur les cotés de ces larges chaussées. De plus, les voies ferrées sont très nombreuses à Valence, et découpent dans ce sens la ville, en tant qu'obstacles à la circulation des vélos. C'est toutes ces ponctualités infranchissables qui font de Valence une ville détachée dans son ensemble, et le souhait consiste aujourd'hui, de la reconnecter par le piéton et le cycliste, comme élément source d'un nouveau mode de vivre la ville. Ainsi, comme nous avons pu le voir dans le chapitre consacré à la ville de Valence, des blocages persistent malgré de réelles intentions de la part de la municipalité, les intentions doivent à présent se développer non plus exclusivement dans le centre, qui lui voit peu à peu son nombre de voitures diminuer au profit d'une plus grande part de cyclistes, mais à l'ensemble de sa superficie urbaine, ainsi plus favorable à l'épanouissement cyclable dans toutes les parties de la ville, grâce à un réseau homogène et appréhendable par tous.

Copenhague quant à elle, symbolise la ville où le vélo à toujours été présent, où il se développe encore aujourd'hui comme une normalité. Tout est fait pour le vélo, de l'élégant réseau de pistes desservant chaque recoin de la ville, aux innovations pour améliorer sa cyclabilité. L'idée est de favoriser l'accès au vélo à toutes les tranches de populations, de la personne âgée souhaitant faire ses courses, au jeune employé résidant de la périphérie, où la voiture ne doit plus être perçue comme un choix de simplicité, mais où le vélo s'impose comme nouvelle logique de déplacement. Pour cela, la ville continue de développer son plan urbain de manière à ce que le vélo s'impose à tous comme le mode de déplacement le plus normal et simple qu'il soit, afin que son utilisation ne soit jamais remise en question. La municipalité continue ainsi de développer une politique qui lui soit favorable, par la proposition d'un nombre croissant de kilomètres de pistes, et par la simplification du réseau dans

la volonté de toujours diminuer les temps de trajet, et ainsi de rendre le vélo d'autant plus efficace et agréable. Si bien qu'aujourd'hui, il convient même de penser à des solutions novatrices afin de fluidifier un flux de cyclistes devenant problématique à certains endroits de la ville et moments de la journée, les vélos étant toujours plus nombreux à circuler sur les pistes de Copenhague. En effet, la demande est réellement d'actualité, ainsi les ponts se construisent, les pistes s'élargissent, les croisements se facilitent, les vélos se perfectionnent, tout cela afin de singulariser la ville dans toutes ses approches. Les habitants de Copenhague font du vélo parce que la ville a su leur démontrer qu'il était plus simple de circuler à vélo qu'en voiture, en développant des propositions d'aménagements optimales, mais aussi le fait que cela relevait également d'une expérience nettement plus agréable, et ce, notamment par la redécouverte d'un espace public autrefois uniquement traversé, et non vécu.

Ainsi, une ville, quelle qu'elle soit, se doit de se développer en prenant en considération la petite échelle. C'est des dimensions resserrées dans chaque usage qui concéderont au vélo la possibilité de se développer à travers toute la ville, par la proposition de moments uniques, qui donnent ainsi l'impression de diminuer le temps de parcours, « et c'est bien l'un des attraits majeurs du vélo, voire la marque de supériorité sur n'importe quel autre mode de transport urbain : la transformation de chaque déplacement en une mini aventure dont vous êtes le héros » souligne Hugues Serraf^[35]. Il convient ainsi de diminuer la largeur des voies automobiles, afin de proposer des aménagements alternatifs à l'affranchissement de la vitesse par la voiture, et ainsi d'offrir de l'espace public à chaque recoin de ville, où chaque usager se voit être acteur de la rue qu'il habite, « pour être vivante, une rue a besoin d'être habitée, et non simplement parcourue » affirme Nicolas Soulier^[36]. Et c'est en effet par le développement d'alternatives plausibles, par la reconquête d'un espace d'ici là consacré massivement à l'automobile, que la population commencera à changer de mode de vie, et surtout, de mode de se déplacer dans la ville.

[35] Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

[36] SOULIER NICOLAS, op. cit.

La problématique cyclable pose ensuite la question de culture. Une société est-elle plus apte à s'inscrire dans cette dynamique plutôt qu'une autre ? La volonté de respecter son environnement, affirmée par le Danemark par exemple est-elle une condition suffisante pour étendre l'utilisation du vélo à travers toute la population ? Peut on alors parler de culture cyclable, ou simplement de réponse favorable à des aménagements plus que satisfaisants ?

À Valence, la voiture est encore reine de l'aménagement, notamment en périphérie, rendant au cycliste sa notion de bonne volonté, ou de motivations économiques, car utiliser sa voiture est aujourd'hui plus simple dans de trop nombreuses configurations. Faire du vélo ne serait donc pas ici un choix, sinon une motivation, à l'inverse de Copenhague, où le vélo urbain est entré naturellement dans les mentalités, à l'image d'une évidence commune. Il conviendrait ainsi seulement de prendre le schéma inverse, quitte à brusquer des mentalités qui tôt ou tard devront s'y adapter, et ainsi donner au vélo une place qui le rende inégalable en terme de commodité d'usage. Utiliser le vélo quand c'est possible doit être un acte choisi et non pas imposé, qui nécessite un effort, mais qui s'impose comme une logique, comme prendre sa voiture a pu l'être ou l'est encore dans de nombreuses villes. Valence, compose un territoire qui est à même de s'adapter face au vélo, mais qui n'a pas encore fait la transition, car aujourd'hui encore trop ancré dans un mode de vie basé sur la voiture. Ainsi, malgré de réelles intentions de la municipalité, la voiture reste un choix naturel en périphérie, soit dans la plus grande partie de la ville, où le réseau est encore trop décousu, et où le vélo s'impose seulement comme mode de déplacement économique, adopté uniquement par les étudiants et les plus modestes. Heureusement, dans le centre de Valence, le vélo commence peu à peu à s'imposer comme tel, grâce à de réelles innovations infrastructurelles, et à l'accroissement de la difficulté d'utilisation de la voiture. « Faire évoluer les mentalités, rectifier l'image de l'espace public dévolu à l'automobile, l'usage de la voie publique est sous tendu par un rapport de force tel que le plus faible doit céder le pas au plus fort »^[37], il convient ainsi de rectifier ces idées trop développées dans les villes par une nouvelle offre urbaine, et ainsi offrir des

[37] SOULIER NICOLAS, op. cit.

espaces où chacun puisse circuler de manière égale, faisant partie du nouveau spectacle de rue.

Ainsi, la transition se développe peu à peu à Valence, comme elle a pu se faire à Copenhague dès le début de son histoire. On a donc ici, dans le même temps, deux villes qui continuent leur développement en faveur du vélo, énonciatrices de politiques cyclables fortes, mais où la réponse habitante à encore un temps d'écart. Valence, se positionne donc en suivant les pas de Copenhague, avec du retard certes, mais le potentiel de la ville admet que la transition se fasse, et ce, peu à peu. La voiture a toujours été favorisée, et il est en effet nettement plus difficile d'inverser la tendance dans une ville qui s'est construite pour l'automobile, que dans une ville où les mentalités ont depuis longtemps suivi un modèle cyclable.

D'un côté, la ville de Copenhague poursuit son développement à travers un paradigme aujourd'hui ancré dans les modes de faire, qui n'est plus remis en question, car il peut être en effet considéré comme étant ancré dans la culture danoise. De l'autre, la ville de Valence, qui a autrefois suivi un schéma planificateur urbain où la voiture était le seul mode de se déplacer pris au sérieux, et où il convient aujourd'hui d'introduire de la cyclabilité. Il importe ici de présenter deux cultures de circuler dans la ville qui se placent aux antipodes de la scène actuelle des déplacements urbains. Mais cela relève d'un réel travail en amont, Copenhague, ville cyclable par excellence, a toujours été pensée pour le vélo, ainsi, le nombre d'usagers ne fait que croître, car toute la population est aujourd'hui persuadée que le vélo s'impose dans cette décennie comme le mode de transport le plus simple, et non plus uniquement comme le plus économique ou écologique. Il convient dorénavant, à Valence, ou dans de nombreuses autres villes, de persuader toutes tranches de la population, et non plus les plus sensibles ou ceux avec le moins de moyens, que le vélo est le moyen de se déplacer dans la ville le plus logique qui soit. La volonté est de développer le vélo comme étant le mode de déplacement le plus rapide, le plus sécurisé, le plus confortable, prenant ainsi le dessus sur la voiture, jusqu'alors perçue comme mode de transport le plus simple. Il convient ainsi d'inverser

la tendance vers le vélo, en promouvant son usage par le développement d'un réseau sûr et efficace, et dans le même temps par la restriction de l'usage de la voiture dans les rues.

À Copenhague, c'est aussi une autre mentalité, une autre façon d'appréhender les choses. Pour donner un exemple concret, il ne se pose aucunement le risque de se faire voler son vélo, il même d'usage de laisser ses petites lampes amovibles, son casque, ou encore son protège selle sans aucun aléa, et c'est aussi ce qui rend plus agréable l'appréhension de la ville à vélo, par la possibilité de le garer partout, sans ce soucier de son bon devenir. C'est aussi sans doute dans ce sens que le vélo en libre service fonctionne incroyablement bien à Valence, car il répond à une réelle problématique de vol, il convient simplement de se servir d'un vélo qui est à sa disposition, d'une borne à une autre borne, sans se préoccuper de sa mécanique, de son entretien, de son stationnement etc. Tandis qu'à Copenhague, « il n'y a que les touristes qui les utilisent », affirme Tilde, employée chez Copenhagen Bicycle Aps, les touristes peuvent circuler dans la ville facilement et en sécurité avec ces vélos électriques. Mais les habitants de Copenhague quant à eux l'utilisent rarement, ils sont trop lourds, et impliquent trop de choses qui ne relèvent pas de la simplicité qu'ils admirent tant, celle d'aller de la porte de leur appartement, à la porte de leur bureau en un seul et unique mouvement mécanique. Il semble ainsi nettement plus simple d'avoir son propre vélo, personnalisé à ses goûts, chaque vélo reflétant ainsi la personnalité des personnes que l'on croise sur les pistes de Copenhague; du cycliste sportif en triporteur de vitesse, à l'homme en costume sur un vélo flambant neuf portant un airbag autour du cou, en passant par la jeune maman sur son vélo de dame. Les vélos en libre service à Copenhague visent plutôt à permettre aux cyclistes non expérimentés de faire un tour de vélo dans des conditions optimales. Ainsi, jusque dans la machine en elle même, des différences montrent l'écart entre les deux types de pratiques évoquées au cours de ce mémoire, l'une intemporelle, où chacun est propriétaire de son vélo, où le vélo fait partie prenante de son mode de vie, l'autre, où la location semble être un bon compromis pour une utilisation peu

excessive soit elle, car nous pouvons en effet rappeler qu'avec le vélo en libre service, seules les trente premières minutes sont gratuites, invoquant ainsi des trajets d'une durée relativement courte.

Du Nord au Sud, c'est une autre mentalité certes, un autre mode de penser, mais c'est surtout un autre mode de faire la ville, qui influe jusqu'à aujourd'hui dans la praticabilité de l'espace public. À Copenhague, la municipalité a su convaincre sa population que la transition était possible, aussi grâce au développement d'un « urbanisme des courtes distances »^[38], soit faire en sorte que chaque habitant ait accès, en un maximum de dix minutes à pied ou à vélo, aux services de base du quotidien. Cela est en effet à l'image de la dynamique danoise, et notamment de ses petits commerces à chaque coin de rue, rendant un caractère plus dynamique, plus naturel, mais surtout plus homogène à la ville. Il faut en effet savoir que le supermarché n'existe pas à Copenhague, seuls des commerces de proximité comme Netto ou encore Irma, constituent les espaces pour faire l'intégralité des courses. Ce qui n'est en effet pas le cas à Valence, où les grands supermarchés longent les longues avenues, et règnent autour d'un immense parking. Ces modes de penser la consommation ont eux aussi un impact sur la façon de se déplacer en ville, c'est tout un enchaînement de petits éléments du quotidien qui construisent la ville, que se soit dans les manières de circuler, de consommer, de se divertir, d'étudier etc. Certes, aujourd'hui faire du vélo est devenu une norme pour la société danoise, étendue dans toutes ses couches, mais avant cela, il faut rappeler que la municipalité a avancé de grands moyens pour prouver que l'utopie d'une société à vélo pouvait exister à toutes les échelles de la population. Si aujourd'hui le vélo est autant légitime, c'est que la ville a su penser en amont à son bon développement. Et si Valence se positionne désormais en sérieux retard par rapport à une ville comme Copenhague, c'est parce qu'elle subit encore aujourd'hui les conséquences d'un urbanisme encore trop récent pensé uniquement pour la voiture, reléguant d'immenses zones universitaires à l'extérieur de la ville, tout comme les zones commerciales. Tout est fait pour invoquer à l'utilisation de sa voiture, le changement de paradigme

[38] SOULIER NICOLAS, op. cit.

peut se faire, mais il convient de rendre possible et imaginable par ses habitants la future habitabilité de la ville et de son espace public. « L'ambiance qui règne dans les rues est donc une composante importante, voire déterminante, du choix modal, et en retour va décider de l'ambiance des rues » souligne Nicolas Soulier^[39]. En somme, une ville fait du vélo là où elle est convaincue que c'est le meilleur moyen de se déplacer et d'apprécier ses espaces.

Cette différence de culture évoquée s'est notamment imposée à moi dans les différents entretiens que j'ai pu réaliser dans chacune des deux villes. Il était tout d'abord difficile de développer et d'enrichir des entretiens dans deux langues proprement différentes, l'anglais et l'espagnol, où la communication n'était pas toujours des plus simple. Et cela, surtout en Espagne, où mon niveau n'était pas tellement à la hauteur pour être en mesure d'établir un dialogue lisse et constructif avec une personne extérieure à mon entourage. Par ses premiers échanges divers et variés avec la population locale, j'ai ainsi affronté mes limites tant linguistiques que de manque d'assurance. Et étonnamment, le discours s'est avéré être nettement plus fluide avec un interlocuteur espagnol qu'avec une personne danoise, et ce, s'expliquant particulièrement par des appréhensions de la problématique cyclable opposables.

En effet, j'ai pu percevoir qu'à Copenhague, sur les huit établissements consacrés à la vente, la location ou encore la réparation de vélos, avec lesquels j'ai pu échanger, que mes interlocuteurs n'étaient pas spécialement éloquents sur le sujet. Semblant presque étonnés par mes questions, car celles-ci relevaient sous doute pour eux d'une logique que je n'avais pas encore eu la chance de percevoir, se positionnant ainsi nettement moins dans une posture de dialogue et de partage que j'ai pu en revanche réellement expérimenter à Valence. Cela pourrait sans doute s'expliquer par le fait que ce sujet relève aujourd'hui d'une thématique qui est acquise, ironiquement comme si nous venions à demander à nos parents pourquoi ils se rendent en voiture au travail chaque matin. Cette posture de débat recherchée à travers ces entretiens ne pouvant donc pas être épanouie dans ce contexte où tout le monde partage le même

[39] SOULIER NICOLAS, op. cit.

choix modal dans la plus grande simplicité et neutralité qui soit, ces choix ne sont aujourd'hui plus remis en cause, car la municipalité continue d'améliorer chaque jour les conditions des cyclistes. Il n'y a donc pas ici une quelconque forme d'affrontement d'idées, de confrontation de mentalités comme il peut avoir lieu à Valence, que ce soit à travers les associations, la population, ou encore la municipalité. Cela s'avère être cependant différent des moments où j'ai pu m'entretenir avec les personnes que je côtoyais tous les jours, qui eux étaient davantage impliqués dans un discours quotidien, où le vélo fait partie d'un moment de la journée. Par ce partage de « moments », de situations particulières sur les pistes, de pensées, je ressentais réellement ce dynamisme dans lequel j'étais aujourd'hui impliquée. Les histoires consistaient ainsi non pas en des débats comme j'avais pu l'imaginer avant d'arriver à Copenhague, mais en des phénomènes du quotidien, qu'il convenait de partager avec ses amis, sa famille ou ses collègues. Tandis qu'à Valence, c'est un sujet qui est aujourd'hui en pleine montée, et les magasins avec lesquels j'ai pu m'entretenir sont les premiers acteurs avec les associations pour développer cette culture du vélo urbain. Les magasins étaient dans ce sens pleinement satisfaits d'en parler, de donner leur avis, de protester contre la ville aujourd'hui encore trop automobilisée. Ce changement de mode de se déplacer dans la ville doit aussi se faire par une évolution des mentalités comme nous avons pu le voir précédemment, le dialogue étant ici, facteur essentiel des prémices d'un mouvement pro-vélo.

De manière générale, le vélo constitue un élément efficace de reconquête de la ville, et ainsi de diminution de la part modale automobile dans l'espace public. Il faut dans ce sens convaincre la population Valencienne que la transition est possible, et ce, aussi dans n'importe quelle ville du monde, qu'elle soit montagnaise, ou plate, au climat chaud, ou froid, les cyclistes feront du vélo, séduits par son design, sa commodité, et sa sécurité affirme encore ici Mickael Colville Andersen^[40].

La ville de Valence n'est pas seulement appréhendable en voiture

[40] CONTE IVAN, *Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture*, Documentaire, 2013

comme la majeure partie de la population peut encore en être aujourd'hui convaincue, le vélo a sa place dans toutes les villes, et cela commence à se faire doucement. En effet, si il est considérablement mis en avant par la proposition d'aménagements favorables à son développement, la population sera inévitablement amenée à penser autrement. Le scénario expliqué ici pourrait sembler assez simple, une offre cyclable qualitative menée en parallèle avec une restriction de l'usage de la voiture par différentes manières, inciterait plus d'une personne à se mettre en selle pour effectuer ses déplacements dans la ville, les plus simples soient-ils. En effet, « on sait aujourd'hui, grâce aux recherches, et ça se vérifie depuis cinquante ans, que plus on construit de routes, plus il y a de voitures. On a aussi découvert qu'en créant des pistes cyclables, des aménagements pour les vélos, si on invite les gens à en faire, au bout de 100 ans, il y aura bien plus de cyclistes. Nous nous sommes aussi rendu compte qu'en améliorant les espaces publics, en incitant les gens à marcher, ils investissent les rues, et il y a plus de vie publique » souligne Jan Gehl^[41]. En effet, pour donner un exemple concret, à Copenhague, quand une piste cyclable est construite, le trafic de vélo augmente localement de 10 à 20%, et celui automobile diminue quant à lui de 9 à 10%^[42]. Ainsi, la place accordée aux voitures est vouée à être redistribuée plus équitablement pour que chaque mode de déplacement urbain, que ce soit à pied, en vélo, en poussette, en rollers, en chaise roulante, autrement dit sans motorisation, soient en mesure de circuler sans aléas. Et c'est dans ce sens que la rue pourra être à nouveau celle dont nous rêvons tous.

Il convient dans tous les cas de diminuer l'importance de la voiture comme a pu le faire Copenhague, afin de donner au vélo la possibilité de s'épanouir dans un espace public plus sûr, et certainement plus agréable. Et ainsi peu à peu convaincre la population qu'il devient le mode de se déplacer le plus simple qu'il soit, et ce, notamment sur des courtes distances comme dans les villes denses telles que Copenhague et même Valence sur certains points. Villes de moindres envergures, il ne s'agit ici que de superficies urbaines ne dépassant pas respectivement 89 km² et 135 km², en opposition par exemple

[41] LAURENT MÉLANIE et DION CYRIL, *Demain*, Film, 2013

[42] Source : Copenhagen City of Cyclists, Facts & Figures 2017

à la ville de Berlin, quant à elle étendue sur plus de 891 km². Les trajets effectués dans les deux villes, ne dépassent pas dans ce sens des kilométrages ahurissants, rendant ainsi la pratique du vélo plausible quotidiennement. De plus, il s'agit ici encore de deux villes présentant des conditions proprement favorables à l'épanouissement cyclable, comme un terrain plat, ou encore un climat globalement bon, même si nous pourrions en effet imaginer que le froid hivernal au Danemark constitue à lui même une limite considérable, mais nous avons vu, qu'aux yeux des Danois et Danoises, il n'en est pas une. Même sous la neige, un cycliste convaincu fait du vélo, il est simplement équipé autrement, et profite ainsi d'un air purifié qui motive son élan. Ainsi, de manière générale, les villes présentées au cours de cette étude recourent à un ensemble de caractéristiques physiques similaires, justifiant à Valence, la possibilité d'une transition. Il convient surtout de contrer peu à peu le fléau majeur de la ville, l'automobile. « La modération de la circulation va de pair avec ce qu'on appelle en urbanisme, le partage modal de la rue, c'est à dire la partage de la voie de circulation entre les divers usagers de la rue, selon leurs manières de se déplacer, à pied, en patins, en vélo, en moto, en poussette, en voiture, en transport en commun » souligne ici Nicolas Soulier^[43], c'est cette même diversité qui induira peu à peu à la diminution de l'usage de la voiture en ville, et ainsi à un équilibre qui sera à même de développer un nouveau phénomène de se déplacer, et d'appréhender la ville.

Il faut ainsi montrer à la population que la municipalité est capable de développer cette transition évoquée. Il convient ainsi de rassurer les usagers des rues, et leur prouver qu'un meilleur schéma modal que celui existant, auquel ils sont habitués depuis des dizaines d'années, est possible. Ainsi, pour que les habitants puissent y croire, et ainsi monter sur leur selle pour le plus grand nombre de leurs trajets, il convient de développer des projets qui ne viennent pas brusquer telle ou telle mentalité, mais qui invitent plutôt à penser la transition dans un mouvement naturel, et logique. De là, de nombreuses autres dynamiques sous estimées, novatrices, se mettront peu à peu en place pour faire de la ville une ville cyclable par excellence. « Changer

[43] SOULIER NICOLAS, op. cit.

nos manières de circuler n'implique pas de grands bouleversements, mais toute une organisation cohérente qui libèrent les mesures locales, et les choix individuels » affirme dans ce sens Nicolas Soulier^[44].

De plus, il faut savoir que la construction d'une piste cyclable coûte nettement moins cher que celle d'une nouvelle voie automobile par exemple. En effet, pour un kilomètre construit, l'élaboration de ces deux types d'infrastructures valent respectivement un million d'euros, contre cent millions d'euros, soit un rapport indécemment de 1%. Outre le fait que construire une piste cyclable est l'ouvrage d'art le moins coûteux, il permet aussi de réaliser des économies considérables en matière de santé publique par exemple. En effet, à Copenhague, chaque 1200 kilomètres parcourus, le nombre de jours de congé maladie est diminué de un, permettant ainsi d'augmenter les bénéfices en une seule journée si on prend en compte que les Copenhagois circulent ensemble 1,4 million de kilomètres par jour, soit 1 166 jours de congés maladie économisés par jour, ce qui est considérable. « Les personnes vivent plus longtemps quand elles font du vélo » affirme Hugo. Ainsi, rien n'est moins cher que de développer des infrastructures pour la marche et le vélo, sans compter que les accidents à vélo étant d'une part nettement moins nombreux que ceux réalisés en voiture, et d'autre part moins dangereux, moins meurtriers.

Le vélo urbain propose ainsi tous les avantages qu'une ville contemporaine cherche à développer. En effet, outre ceux développés auparavant, et la durabilité qu'ils invoquent, le vélo est tout autant important en terme d'intégration sociale, de manière à ce que les gens se rencontrent dans l'espace public, au lieu de rester cloîtrés chez eux. « Nous aurons ainsi des villes plus vivantes, plus durables, des villes plus sûres et plus saines. Alors qu'est-ce qu'on attend ? » interroge ici Jan Gehl^[45].

Effectivement, le vélo constitue un moyen de déplacement avec lequel l'utilisateur est en prise avec son environnement proche. Une relation privilégiée avec le paysage peut alors s'établir entre le cycliste et l'espace parcouru, que ce soit en terme de sens par les conditions météorologiques qui l'enveloppent,

[44] SOULIER NICOLAS, op. cit.

[45] LAURENT MÉLANIE et DION CYRIL, *Demain*, Film, 2013

qu'en terme d'appréciation de l'espace urbain de la ville dans laquelle il habite, dans laquelle il circule à ce moment précis, ou aussi en terme de richesse sociale par toutes les personnes et différents profils qu'il est amené à croiser sur son trajet, depuis son lieu de vie, vers son lieu de travail. Ainsi, les rues sont habitées à nouveau, le caractère actif des déplacements dans celles-ci, invoque une nouvelle activité dans les rues, plus respectueuse, plus souple, plus naïve. En effet, « l'usage du vélo transforme ce que l'on trouve autour de chez soi de manière assez stupéfiante » affirme dans ce sens Nicolas Soulier^[46], même si la voiture est et sera toujours présente dans la ville sauf mesures drastiques menées, l'espace est peu à peu équitablement redistribué au profit des cyclistes, ayant ainsi au fur et à mesure une certaine supériorité face à l'automobile, qui se retrouve quant à elle contrainte de gérer un flux cyclable auquel elle n'était pas habituée. Dans ce sens, les cyclistes ne craignent plus la voiture, car elle est vouée à les respecter, et font ainsi peu à peu abstraction de sa présence, car se sentant en constante sécurité. Le cycliste pouvant dorénavant se préoccuper d'autres tableaux que celui de la large voie qui lui fait front, ceux du paysage urbain, de ses passants, des situations bordant les pistes, des sons, des odeurs, des vues etc. De plus, « l'adaptation aux circonstances, par opposition à l'automobile qui modifie le réseau à son avantage en gommant les spécificités du territoire dans lequel il s'impose »^[47], souligne aussi le fait que le vélo se positionne comme un mode de déplacement urbain respectueux, et ainsi à même de développer un nouvel environnement. La ville se doit de donner une chance à l'utopie d'une société à vélo pour retrouver un espace public actif, il ne conviendrait plus de boire un verre dans une rue pourtant considérée par ses habitants, mais où les voitures passent incessamment, mais de profiter d'un espace libéré un temps soit peu de pots d'échappements constamment en activité.

Il convient également de souligner que la pratique du vélo, propose non seulement une reconquête physique de l'espace public comme nous avons pu le voir précédemment, mais il s'agit également d'une reconquête de la sociabilité des rues. En effet, « les cyclistes ont opté pour la relation directe

[46] SOULIER NICOLAS, op. cit.

[47] Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

et rejeté pour un temps le recours aux médias. Puisse la bicyclette devenir l'instrument discret et efficace d'une reconquête de la relation et de l'échange des mots et des sourires » interroge Marc Augé^[48]. Effectivement, une nouvelle scène de vie se développe par cette reconquête de l'espace urbain par le vélo et autres modes de déplacement « doux », « actifs », requalifiant chaque espace, chaque phénomène urbain vers de nouvelles perspectives. Ce corps à corps avec l'espace compose alors ici un nouveau dialogue entre usagers et environnement urbain, plus poétique, où les interactions sociales sont nettement plus qualitatives. L'usager n'est plus contraint dans son espace physique qu'est la voiture, subissant l'agacement que lui inflige la circulation en ville, mais il est dorénavant ouvert sur les événements de la rue. Les habitants se libèrent ainsi par le vélo, tant physiquement que psychologiquement, « le vélo est un outil qui prolonge notre corps, et dans lequel nous sommes en relation directe avec ceux qui nous entourent. À tout moment, nous pouvons saisir l'occasion de nous arrêter, de nous garer, de faire une course, d'échanger. La flexibilité et la simplicité font aussi du vélo un mode de déplacement incroyable pour améliorer les capacités physiques de notre corps, tout en ne nous empêchant pas de laisser parler nos intentions, ainsi que nos intuitions, qu'elles soient subites, ou programmées. Le cycliste se sent alors en contrôle en pédalant, il adapte « le rythme naturel de son corps à un mouvement mécanique » affirme ici Hannah Arendt^[49]. Il vit la ville autrement, détaché des contrariétés et de l'agitation qu'il aurait pu ressentir auparavant. Tandis qu'en voiture, « nous sommes dans une machine qui nous enveloppe, une bulle de verre et de métal, qui nous sépare des autres » confirme alors Nicolas Soulier. Le vélo se positionne donc comme cet élément capable de nous ouvrir à nouveau sur la ville, et sur tout ce qu'elle a de mieux à offrir.

Effectivement, au fur et à mesure, cette libération est plus que fascinante, et j'ai eu personnellement la chance de pouvoir découvrir pendant six mois ce phénomène que je n'aurais jamais pu appréhender, ni même imaginer, si je n'avais pas parcouru les pistes cyclables de Copenhague.

[48] AUGÉ MARC, op. cit.

[49] ARENDT HANNAH, *Condition de l'homme moderne*, Pocket, 2002

D'une part, par cette réelle impression de faire partie d'un ensemble, te motivant ainsi à y prendre part chaque jour, et ce, sans questionnements préalables. En effet, il s'agissait de plusieurs milliers de cyclistes que je croisais à chacun de mes trajets, ce flux me paraissant ainsi au début presque invraisemblable. Si bien que lors de mes premiers coups de pédales, j'étais presque effrayée par ce mouvement incessant qui circulait à mes côtés, appliquant chacun les codes de bonne conduite à vélo. Même les averses n'interrompaient pas cette dynamique globale, alors pourquoi m'arrêteraient-elles moi particulièrement ? En effet, automatiquement, sans vraiment y réfléchir, on acquiert facilement les modes de faire de la culture, de la ville dans laquelle on s'inscrit, même si cette période s'avère être que temporaire. Le vélo faisait ici partie prenante du mode de vie danois, ne remettant ainsi aucunement en cause le fait qu'il était légitime de circuler à vélo, qu'exercer le vélo urbain pour chaque trajet constitue une logique plus que perceptible dès les premiers déplacements urbains effectués. Ainsi, mécaniquement, joindre et suivre ce rythme s'impose rapidement comme une composante naturelle. Si la majeure partie de la population a choisi de faire du vélo pour se rendre d'un point A à un point B de la ville, c'est sans doute parce que c'est le choix le plus simple qui soit, alors pourquoi s'imposer une autre réponse quand la plus évidente nous tend les bras ?

D'autre part, par cette simplicité recherchée dans bien d'autres villes, qui font de chaque trajet un moment paisible, un moment limpide et un moment sensible. Comme l'affirme Marc Augé^[50], « dès que nous sommes en selle, les choses changent, nous nous retrouvons, nous nous reprenons en main », et c'est grâce à ces petits moments que le vélo se voit peu à peu devenir un besoin pour ses usagers. En effet, chaque trajet se transforme comme un rythme de la journée, que ce soit pour se rendre au travail, pour aller faire ses courses, pour rejoindre des amis, et devient dans ce sens essentiel pour ponctuer ces mêmes journées. Chaque déplacement constitue ainsi une petite aventure, avec un enchaînement de phénomènes qui concèdent au cycliste la sensation satisfaisante d'être un acteur dans la ville, au sens propre, comme au

[50] AUGÉ MARC, op. cit.

sens figuré. Que ce soit par exemple le challenge d'avoir le plus de feux verts, être au starting-block aux feux rouges pour s'éviter des dépassements par la suite, développer des avis sur tout ce que l'on perçoit, mêlé à l'appréciation de l'environnement et des personnes que l'on frôle. C'est tout un ensemble de choses qui font que le cycliste profite de cet instant pour en faire un moment à part entière, permettant ainsi par exemple de mettre de la distance entre le travail et son espace intime. C'est donc aussi par cette sensation d'avoir fait une pause dans l'agitation, ou les inquiétudes de la journée, que le vélo s'impose comme un outil essentiel pour chaque habitant, doutant effectivement du fait qu'il s'agisse de la même sensation après trente minutes de voitures.

Cette dynamique cyclable était quelque peu surprenante au début, je ne m'attendais en effet pas à voir autant de vélos dans une ville, et surtout de voir une ville aussi bien aménagée pour ses usagers. Il était difficile d'apporter une réflexion critique négative sur l'état physique du réseau cyclable de Copenhague, libérant ainsi la pensée pour d'autres perspectives. Le fait d'évoluer à travers ce style de vie, me voyant même éprouver le besoin de ces trajets quotidiens à vélo vers mon lieu de stage, en tant qu'expérience unique de sa journée, élément nécessaire à son bon déroulement, formulait une sensation inattendue. Faire du vélo à Copenhague est aujourd'hui une norme, si bien que prendre sa voiture ne constitue plus une alternative plausible en terme de trajets quotidiens notamment. Effectivement, même la personne au plus haut poste de l'agence dans laquelle je travaillais, utilise son vélo pour se rendre au travail, ce n'est pas une question de moyens, c'est une question d'efficacité.

Mon expérience de Copenhague a ainsi profondément changé ma perception du vélo urbain. J'ai appris le vélo en deux ans à travers ce mémoire, partant d'une neutralité plus que certaine. Mais ces six mois m'ont ouverte à une perspective positive de l'avenir du vélo en ville, en tant qu'alternative à adopter dans nos déplacements quotidiens. Il n'y a plus d'excuses valables, il faut se mettre en selle et pédaler, si bien qu'aujourd'hui mon retour à

Nantes s'avère dans ce sens être quelque peu frustrant face à cette fluidité de mouvement que j'ai eu la chance de pouvoir appréhender à Copenhague. Il ne s'agit pas d'un modèle à répéter inconditionnellement, mais plutôt d'une vision à appréhender pour être à même de développer des solutions adaptées à chaque site.

Dans les deux cas, qu'il s'agisse de Copenhague, ou de Valence, les politiques cyclables adoptées sont claires, avec des objectifs précis. C'est en effet tout d'abord par des pistes bien dessinées que les habitants de la ville vont être peu à peu séduits, et ainsi commencer à les emprunter. De manière générale, il convient d'inciter à la pratique du vélo par réduction de l'espace de la voiture, et ainsi de faire en sorte qu'utiliser son vélo soit d'une part le mode le plus sécurisé, mais la ville cyclable par excellence doit également être à même de proposer un réseau qui soit capable de rendre le vélo comme moyen de déplacement dans la ville, le plus efficace, le plus commode, et le plus agréable. Ces trois critères feront ainsi du vélo, le choix modal le plus intuitif, diminuant dans ce même sens l'utilisation de la voiture, satisfaisant d'autant plus les « trois critères » évoqués.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

— CONCLUSION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS A DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« Le vélocipède, est une machine inventée dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse, en rendant sa marche très légère et peu fatigante » selon le Baron de Drais, celui qui fait breveter à Paris cette nouvelle invention, en 1817. Seulement aujourd'hui, cette invention ne doit plus être mise à l'écart face à l'imposante voiture, sous prétexte que celle-ci soit plus rapide, plus commode, plus simple, que de produire un effort, minime soit-il, pour circuler autrement. En effet, la grande majorité des villes se sont développées sous l'ère automobile, proposant dans ce sens un urbanisme qui leur soit entièrement favorable, quitte à négliger ouvertement quelques autres moyens de se déplacer. Or il faut savoir que le vélo circule à 14km/h en moyenne en ville, soit quatre fois plus vite qu'à pied sans ce forcer, et presque à la même vitesse que les voitures en cas de trafic dense, situations, assumons-le, manifestement fréquentes. Il faut dans ce sens convaincre que la voiture n'occupe plus la première place au rend des commodités, il s'agit dorénavant de promouvoir l'usage du vélo comme la forme la plus simple et naturelle de déplacement urbain qui puisse paraître, comme elle a pu l'être dans la première moitié du 20ème siècle.

« Faire du vélo transforme l'attitude des gens, et transforme des individualités en communautés » affirme Matthew Wright^[51], il convient ici également de prendre le contrepied de l'automobile, individuelle, si nous prenons en compte que la majeure partie des voitures circulant en ville ne transportent que leur unique conducteur, et fondamentalement « immobile », afin de redonner un sens au terme « mobilité ». Nous parlons ici bien d'un ensemble, il ne convient plus de s'affirmer en tant qu'individu égoïste pour faire fonctionner et avancer les choses, mais de penser sa position dans un mouvement global, de se sentir en prise dans quelque chose de plus grand que sa propre personne. Il nous résiste et nous oblige à un effort de volonté, mais, dans le même temps, il s'offre à nous comme un espace de liberté intime et d'initiative personnelle, comme un espace poétique, où ce corps à corps avec l'espace devient peu à peu une « épreuve inédite et exaltante de solitude » souligne ici Marc Augé^[52].

[51] Source; www.guardian.co.uk, 2 décembre 2011

[51] AUGÉ MARC, op. cit.

Il convenait ainsi à travers ce mémoire de définir les mesures clés pour faire d'une ville une ville cyclable, et dans ce sens comment amener une population à monter en selle et circuler autrement dans la ville. Il était question pour cela d'appréhender chaque dynamique pour mieux comprendre le développement plus ou moins avancé des politiques cyclables dans la ville, et ce à travers différentes approches, qu'elles soient formelles, culturelles, politiques, sociales, factuelles et cætera.

En tant que nouvelle pratiquante vélo, j'aurais naïvement pu imaginer que là où le climat est froid, on prend sa voiture, et là où il s'avère être chaud, on circule à vélo pour éviter d'étouffer sous son capot polluant, et pollué. J'aurais pu imaginer que les scandinaves font du vélo parce que c'est bien vu, et que les espagnols ne se préoccupent pas de leur environnement quotidien. Mais je me suis rendue compte qu'il s'agissait d'une toute autre dimension, alors oui la culture a son rôle à jouer, notamment par exemple dans la volonté de respecter son environnement, mais c'est seulement une infime condition pour que les personnes fassent du vélo, le reste relève surtout de l'aménagement, et évidemment du passé urbain de la ville en question. En effet, le réseau doit être sûr, efficace, et apte à proposer un trajet qui soit agréable, de manière à convaincre ses usagers qu'il constitue la meilleure façon de circuler en ville. Et pour cela, il n'y a d'autre solution, « pour restaurer l'ambiance des rues, il faut maîtriser la circulation et le stationnement des voitures » affirme ici Nicolas Soulier^[53]. Il ne s'agit pas d'interdire son utilisation, non, il s'agit seulement de la restreindre par un ensemble de modifications, qu'elles soient physiques, comme la diminution de la largeur des voies, ou seulement incitative, comme la mise en place d'une zone à 30km/h. Et c'est toutes ces améliorations ponctuellement réparties, qui amélioreront le vécu pour toutes les autres composantes de la rue.

Valence propose une ville qui est aujourd'hui trop décousue, où la voiture impose sa puissance dans la périphérie, qui cela dit compose la majeure partie de la ville. Des intentions commencent à voir le jour, notamment dans le centre historique où, une partie privilégiée de la population exprime chaque

[53] SOULIER NICOLAS, op. cit.

jour sa contrariété face à des rues occupées abusivement par l'automobile, en espérant que cela fasse boule de neige sur tout le reste de la ville. L'idée est de changer toutes les échelles de mentalités, pour que l'utilisation de la voiture ne soit plus considérée comme nécessaire dans tous les déplacements urbains, qu'il s'agit dorénavant de penser autrement sa mobilité. Le vélo s'imposera rapidement comme l'alternative la plus naturelle par la proposition d'aménagements optimaux à son utilisation quotidienne, par un tissu urbain reconnecté, et par la diminution progressive de la voiture dans son espace public.

Copenhague quant à elle, est une ville à l'échelle propice au vélo, la ville a su convaincre sa population que son utilisation était cohérente, et surtout prédéterminée. C'est en proposant toujours des améliorations de son réseau afin de devenir de jour en jour plus sûre, plus efficace, plus agréable, que la ville continue d'affirmer son développement en faveur du vélo. Si bien qu'aujourd'hui celui-ci est comme ancré des mœurs, dans les valeurs scandinaves, car en effet, choisir la simplicité et la facilité compose l'acte le plus naturel qui soit. Et c'est ce qui se passe à Copenhague chaque jour sur ses pistes, on ne réfléchit pas à monter en selle, c'est une norme, et c'est ce que j'ai moi-même pu appréhender.

Si bien qu'aujourd'hui, nous venons à nous interroger sur le fait que la ville de Copenhague puisse constituer un modèle en terme de cyclabilité. Nous pourrions encore évoquer que la part modale du vélo à Copenhague s'élève à 36%, contre seulement 4,76% à Valence, mais nous avons pu voir au cours de ce mémoire qu'il ne s'agit pas de comparer deux chiffres sans évoquer toutes les dynamiques qui englobent ces deux phénomènes. Articuler deux terrains si variés permet aujourd'hui de mettre en avant des spécificités urbaines que je n'avais pas imaginées comme nécessaires au bon fonctionnement cyclable de la ville avant de débiter l'écriture de ce mémoire, voir même lors de l'appréhension de mes différents parcours urbains.

Ainsi, suite à cette analyse de deux terrains très variés, il semblerait

que la clé pour faire d'une ville une ville cyclable soit liée à un ensemble de phénomènes interagissants les uns avec les autres, constituant un plan urbain où le confort, la rapidité, et la commodité du réseau est à même de persuader que le vélo s'impose dans la ville comme étant la meilleure alternative pour se déplacer. Réconciliant ainsi le vélo avec son usager, à travers une nouvelle pratique qui soit aussi bien agréable, que efficace. C'est par un espace public renouvelé, que le cycliste est aujourd'hui à même de faire du vélo par plaisir, par la réalisation d'un effort physique lui permettant de se libérer l'esprit, et ainsi par le bonheur quotidien qu'il peut dorénavant en tirer. Tout en réalisant son parcours de manière performante, car n'oublions pas que le vélo consiste surtout en un moyen de transport, nécessitant ainsi d'être compétant, comme le souligne ici Tilde, « we bike, it is a transportation, not only an experience ».

Une ville réussie, serait une ville qui puisse proposer des espaces pour tout le monde, pour toutes les classes sociales, toutes les cultures, tous les modes de transport, permettant ainsi d'offrir de la diversité dans la ville et de multiples alternatives pour ses habitants. Ainsi, les rues seront reconquises à nouveau, espaces de vie en plein air, où tout le monde se croise d'égal à égal. Les impressions visuelles se succédant, faire du vélo urbain devenant ainsi un plaisir, et non plus seulement un moyen de se déplacer en ville, si et seulement si toutes les conditions évoquées au cours de ce mémoire sont réunies et fonctionnent ensemble pour former la ville de demain. L'utopie d'une société à vélo existe, j'en suis dorénavant persuadée.

« Before we discard our bodies to become spiritual machines,
Before we replace our friend with synthesized substitute
Before we eliminate our emotions in favor of a perfect logic,
Before we surrender our autonomy to smart objects, vehicles and cities,
Let us pause;
Let us wonder,
Where can the bicycle take us ? »
FELDMAN LEE, *CycleSpace*, 2017

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Merci à Frédéric Barbe pour son accompagnement.

Merci à toutes les personnes rencontrées durant ces deux expériences d'avoir
aiguillé mon regard, et à tout ceux qui m'ont soutenu au cours de la rédaction.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

— BIBLIOGRAPHIE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Littérature

AUGÉ MARC, *Éloge de la bicyclette*, Broché, 2008

FELMING STEVEN, *Vélotopia : the production of cyclespace in our minds and our cities*, Nai010, 2017

GEORGES AMAR, *Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*, FYP, 2010

HÉRAN FRÉDÉRIC, *Le retour de la bicyclette, petite histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 2015

LEONARD MAX et EDWARDS ANDREW, *City Cycling*, Thames & Hudson, 2014

MANGIN DAVID, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Éditions de La Villette, 2004

MARTINEZ MUXI, *Urbanismo en el siglo XXI, Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Zaida, 2004

SOULIER NICOLAS, *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Ulmer, 2012

Urban transport XXI, C.A Brebbia et J.L Miralles, 2014

Revue 303, n°136 : *Vélo*, 2015

Cinématographie

CONTE IVAN, *Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture*, Documentaire, 2013

DALSGAARD ANDREAS, *The Human Scale*, Documentaire, 2013

HÉRAN FRÉDÉRIC, *Les coupures urbaines*, Interview, 2011

PRINCE STEVEN et SPOELSTRA JORRIT, *Genre de vie*, Documentaire, 2013

LAURENT MÉLANIE et DION CYRIL, *Demain*, Film, 2013

MIKAEL COLVILLE ANDERSEN, *Bicycle Culture by Design at TEDxZurich*, Conférence filmée, 2012

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

