Rapport d'étonnement

Cyrielle Chappex

Master 1

Année 2018/2019

Universitat Politècnica de València

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

crédit photo : Nicolás Mateo Rodriguez Terrazas

SOMMAIRE

Préambule

Etonnement
A mon arrivée...
La fierté d'une culture et d'une langue
Ecologie
Un niveau de vie différent

Architecture

Un paysage controversé par les siècles
Huertas, parcs naturels et gain de la ville sur ces espaces depuis 50 ans.
Deux types de schéma de ville : station balnéaire vs antique cité médiévale

València, ville palimsepte
València, centre-ville historique issu d'une rencontre de plusieurs époques
Croissance d'une ville rapide
La parc Turía, une qualité naturelle
Différences et comparaisons à Madrid et Barcelona

Universitat Politècnica de València
L'université, un univers à part.
Une université trop technique?

Ecole
Projecto 4 - taller A
Construcción
Concours Archsharing

Etude urbaine sur la place de la voiture à València

Introduction

Les réformes du XXème siècle, implantation de l'automobile

Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida de Blasco Ibañez et la calle Colón.

Conséquences et constat

Conclusion

Bibliographie

Annexes

Vie pratique
Préparation au départ
Logement
Argent
Nourriture
Santé
Télécommunications
Vie quotidienne
Festivités

Bilan et suggestions
Remerciements

Préambule

Je crois que des sentiments tels que la peur de l'inconnu, l'angoisse du rejet de l'autre ou encore l'effrayante réalité que de se sentir étranger dans un monde nouveau, inconnu dont on ne perçoit pas toujours les codes sont des sentiments qui nous arrivent à tous.

Nous avons tous, un jour ou l'autre, subit cette angoisse ou encore fûmes victimes de cet abandon, d'avoir la sensation d'être dans un monde où les gens marchent, courent , se pressent sans cesse, sans vous jeter un regard. Un monde de vitesse, que nous avons de plus en plus de mal à suivre et dont on aimerait parfois stopper la cadence.

Ces sentiments sont normaux. Nous avons tous le droit d'avoir peur de partir à l'étranger, de perdre nos repères connus auquels nous sommes si attachés, le cercle de nos relations que nous avons construit et soudé au fil des années, l'assurance de maîtriser le langage des murs de notre école, ainsi que de notre propre langue maternelle.

Il en reste néanmoins indispensable aujourd'hui de partir, découvrir le monde et de voyager à travers de nouvelles contrées. En vainquant ces peurs primitives, on découvre un monde bien plus large d'esprit que nous aurions pu l'imaginer d'antant, un monde pleins de mystère et d'inconnu, faits d'émerveillement, de joie, de tristesse et de découverte.

En tant qu'architecte ou futur architecte, nous comprendrons alors que voyager est et restera un outil indispensable à notre profession, qu'il permet de mieux comprendre le monde qui nous entoure afin de perfectionner, d'améliorer sans cesse notre manière de faire le monde en lien avec la société.

Même s'il est vrai que l'Espagne n'en reste pas moins un pays frontalier à la France et València une ville à seulement 970 kilomètres de nos montagnes grenobloises, les expériences que j'ai pu vivre là-bas ont changé mon regard sur le monde entier.

Q'importe que vous restiez en Europe ou que vous partiez au-delà des océans, les expériences seront chaque fois plus riches de nouveaux paysages, de nouvelles cultures et de nouvelles rencontres.

Le rejet, la peur, l'angoisse et le doute sont des sensations à oublier dans un pays aussi ouvert que l'Espagne...

Bienvenue à València!

crédit photo : Théo Richard

Etonnement

A mon arrivée....
C'est lors d'un beau jour ensoleillé que je descends direction l'Espagne en ce mois d'août 2018. Je suis déjà toute excitée, m'étant un peu renseignée sur la ville de València et ses alentours, je m'en étais déjà faite toute une idée : València et ses plages ensoleillées, ses petites criques désertes au bord de la côte, les fameuses «huertas» [1] qui encerclent la ville, ses édifices anciens empreints d'un mélange de culture islamo-chrétienne...
Ainsi, qu'elle ne fût ma surprise, un choc pour moi d'arriver en voiture en ce matin du 18 août et de découvrir une ville composée majoritairement de barres et de tours d'habitations avoisinnant les 50m de hauteur! De même que ces fameuses «huertas» qui se révèlent en fait, ne pas être ni plus ni moins que des «potagers urbains» au sens où on l'entend, mais plutôt, qui se sont vus transformés avec l'essor de la société de consommation en énormes champs monoculturels où seuls quelques fruits et légumes sont produits en énorme quantité visant à être exportés. Quelle ne fût pas ma déception également de découvrir que ces merveilleuses plages au bord de la costa brava se révélent presque toutes être des stations balnéaires dédiées au tourisme de masse.

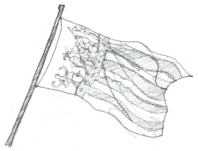
Il est vrai que n'étant pas revenue en Espagne, en particulier sur la côte Valencienne depuis ma plus tendre enfance, j'en avais conservé un souvenir tout autre, empreint de beaucoup trop de nostalgie.

[1] huertas : en espagnol, ce mot vient de «huerto» qui signifie «potager urbain.» Ce sont en réalité des champs agricoles qui existent depuis l'invasion arabe dans la communauté de Valence. Les huertas sont irriguées par différents réseaux d'«acequías» (canaux d'irrigations) naturels qui permettent de les alimenter en eau.

Ma première impression n'en fût donc pas la meilleure et la plus mémorable lors de mon arrivée, pour la première fois, à Gandía puis ensuite à València, mais comme on dit, ne jamais se fier aux apparences, chercher sans cesse à comprendre le pourquoi du comment. Ce choc fût donc une grande déception mais, par la suite, a attisée ma curisosité sur le territoire de València et ses différences culturelles et territoriales que l'on peut rencontrer lorsqu'on sort d'une ville bordée par des montagnes comme Grenoble.

València. Crédit photo : Théo Richard

La fierté d'une culture et d'une langue



Les langues parlées dans la région valencienne sont le Valencien et le castillan (espagnol).
En Espagne, il existe 8 dialectes officiels parlés dans chaque région d'Espagne (voir carte).
Le Valencien est une langue non-officielle qui prend directement ses racines du Catalan, ce pourquoi il est aussi proche. A ce jour, je n'ai d'ailleurs moi-même toujours pas perçu la différence entre le catalan et le valencien. Certains fervants valenciens vous diront que ce n'est pas du tout la même chose et qu'il y a plusieurs manière de parler le Valencien, avec différents accents en fonction du village où vous vous trouvez et d'autres diront qu'il n'y a quasi aucune différence.
Les Valenciens disent d'ailleurs que le Valencien parlé actuellement est en fait un dérivé du catalan et qu'il a quelque peu perdu ses véritables racines datant de l'époque pré-Franco. En effet, durant la dictature franquiste (1939-75), la loi ne reconnaissait officiellement que la langue du castillan : seul l'Espagnol était toléré. Ainsi, durant de nombreuses années de dictature, la langue valencienne s'est un peu oubliée, si bien que le valencien parlé et connu aujourd'hui, n'est autre qu'un mélange de l'authentique valencien et du catalan parlé à Barcelona.

Néanmoins, à mon grand soulagement, le castillan reste la langue la plus parlée à València. Il n'existe pas comme à Barcelona, une culture aussi forte et présente du dialecte même si elle demeure cependant plus dans les pueblos [1] qui bordent València. Chaque évènement dans la ville de València est présenté en Espagnol et si quelqu'un viendra vous parler, ce sera forcément en Espagnol, au contraire des villes de Catalogne.

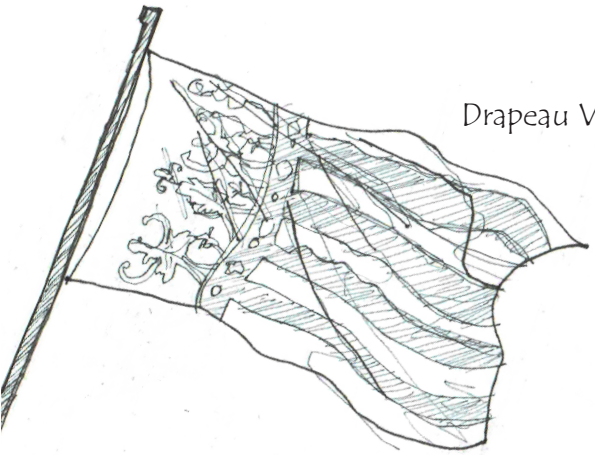
---

[1] pueblos : villages

Les Espagnols ont une culture fortement imprégnée par leur climat. Sur la côte méditérranéenne, vous les trouverez sans cesse dehors attablés à la terrasse d'un bar (même en hiver!) à charlar [1] en bonne compagnie autour d'une cerveza[2] ou d'une copa de vino[3]. Ce sont des gens qui aiment rester dehors, qui aiment parler et engager les discussions et sont très blagueurs.
Cette culture est très appréciable, où chacun se tutoie dans la rue , même en allant au médecin ou à un entretien, automatiquement, une proximité s'installe. J'ai beaucoup apprécié cette ouverture car elle permet vite d'être en confiance et de se sentir à l'aise avec l'autre. Ce sont également des gens très ouverts qui n'hésiteront pas à venir vous interpelez dans la rue ou vous aidez si vous avez quel que problème qui soit. La notion de respect reste néanmoins présente, les gens ne vous «agressent» pas non plus, ils sont juste beaucoup plus sociables et naturels et n'hésitent pas à avertir quand quelque chose ne va pas.
Cette culture m'a beaucoup plus ouverte aux autres, j'y ai vu une autre manière de tisser des relations sociales, même si elles paraissent cependant superficielles, c'est aussi une autre manière de communiquer avec l'autre qui enrichit votre cercle social.
Les Espagnols ne sont pas dans l'idée de tisser absolument des relations fortes avec vous aux premiers abords, mais plutôt de profiter d'un bon moment à partager, s'arrêtant parfois pour vous faire la causette au détour d'un couloir pendant quarante minutes et repartir heureux, le coeur léger. C'est une autre mentalité, une manière de voir la vie qui a bouleversé mes rapports aux autres.

---

[1] charlar : bavarder
[2] una cerveza : bière
[3] una copa de vino : un verre de vin



Drapeau Valencien

CARTE DE L'ESPAGNE

SUBDIVISIONS DES DIFFERENTS DIALECTES

PARLES SUR LE TERRITOIRE

GALICIEN

ASTURIEN

BASQUE

GASCON

ARAGONAIS

CATALAN

CASTILLAN

València

MURCIEN

ANDALOU

Ecologie

Une chose qui m'a peut-être beaucoup choquée quant à l'Espagne , est le rapport des Espagnols à l'écologie.
A Grenoble, j'ai reçu une formation donnée par différents paysagistes, architectes et sociologues sur des notions de développement durable, d'éco-quartier, de nouvelle alternatives environnementales et économiques comme l'économie partagée, l'habitat participatif qui ont façonné ma manière de penser.
A València, rien. Ni même dans mes cours, bien qu'ayant pris parfois des cours en rapport au paysage et à l'urbanisme, je n'ai eu aucun discours écologique , sur la présevation de l'environnement, ou sur la présence de matériaux bio-sourcés ou même la manière de construire un habitat en cohésion avec son coût énergétique et écologique.
J'ai constaté que les Valenciens étaient bien moins alertes sur des questions d'environnement basiques comme le tri des déchets, le recyclage , la nécessité de consommer autrement, sur la permaculture, la réduction de la contamination de l'air ambiant par le transport routier, la nécessité de changer ses habitudes de vie en utilisant des moyens aternatifs à la voiture.. Jai moi-même constaté que beaucoup d'étudiants arrivaient en voiture ou en scooter à l'école, ce qui est plutôt rare à l'ENSAG.

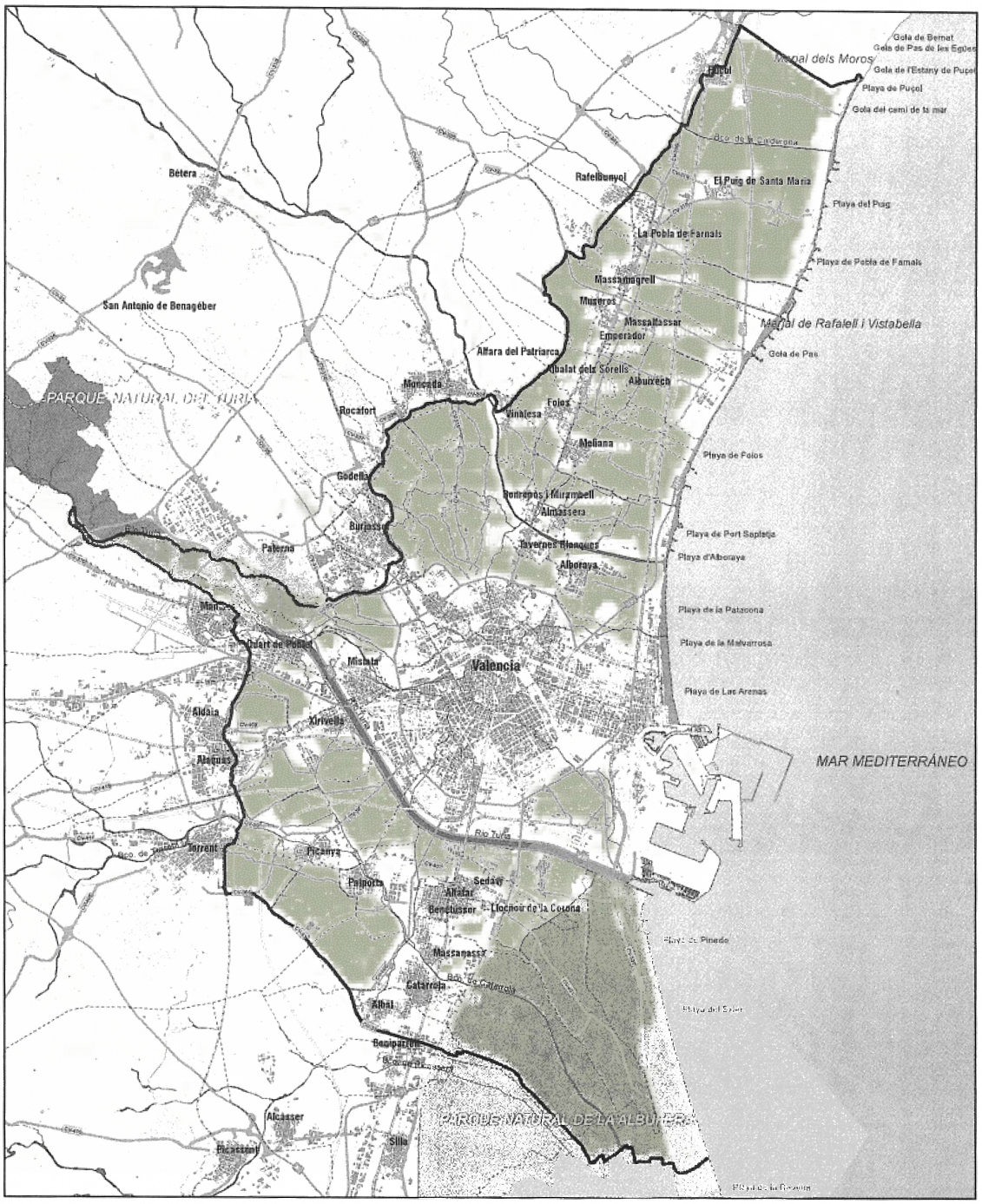
Les mentalités changent tout de même, et de nombreuses pistes cyclables par exemple commencent peu à peu à émerger bien qu'étant encore des initiatives assez timides.

Un niveau de vie différent

Bien qu'étant en Europe et étant un pays avec des conditions de vie largement très agréables et élevées, le niveau de vie global ainsi que le pouvoir d'achat n'en reste pas moins différent d'en France.
L'Espagne ayant subi la crise de la spéculation immobilière de 2008 de manière bien plus fracassante que celle de la France, les répercussions ont été sans ménagement sur le travail, le chômage, les impôts et la santé.
Le coût de la vie à València est extrêmement bas pour nous autres, français. Cela s'explique notamment par la différence de salaire qui est bien plus inférieur à celle des français .
Salaire minimum en France : 1430,22euros
Salaire minimum en Espagne : 752,85euros. [1]

La différence de salaire minimum est donc divisée par deux en Espagne , alors que le coût des aliments lui-même n'est inférieur que de 30 à 35% par rapport à celui de la France.
Même si la vie en Espagne peut nous paraître peu chère , voire «donnée», il n'en faut donc pas moins oublier que les Espagnols ont eu plus de mal à sortir de la crise immobilière (qu'ils remontent peu à peu) et donc, leur pouvoir d'achat n'en ressort pas forcément favorable.

[1] source : Eurostats



Ci-dessus, carte de la région de Valence avec la délimitation de ses huertas.
Au total, la huerta s'étend sur près de 10 500 hectares de terrain.
source : https://www.boe.es

Architecture

Un paysage controversé par les siècles

Huertas, parcs naturels et gain de la ville sur ces espaces depuis 70 ans.

Les Huertas de València tiennent leur origine de la culture islamique. Elle sont nées de l'inspiration et du dévelopement des jardins musulmans du VIIIe siècle.
Subsistant encore aujourd'hui, ces jardins étaient au début de petites parceles de terre cultivables irriguées par un réseau d'«acequías» [1], et se sont étendues à un rayon de 10 à 15kms autour de València jusqu'au XVIIIe siècle.
Les fossés naturels crées à l'origine pour amener l'eau jusqu'aux champs agricoles sont composés en ramification de réseaux aquatiques équitatifs prenant leur source directement dans le fleuve Turia.
Aujourd'hui, avec la mécanisation de l'agriculture et avec la demande croissante des produits alimentaires espagnols à travers le monde, ces huertas se sont transformées en d'énormes champs cultivant essentiellement des oranges, des légumes et bien sûr, le riz d'où la fameuse paella tient ses origines.
Cependant, bien que ces espaces se soient étendus jusqu'au XVIIIème siècle, ils restent néanmoins en danger aujourd'hui et sont protégés. L'urbanisation , pas seulement de la ville de València mais aussi de toutes ses communautés autour, n'a cessé de croître depuis le début de l'ère industrielle de manière exponentielle.

[1] acequías : canaux d'irrigation

Depuis les années 1990, on tente peu à peu de freiner cet urbanisme intensif qui mettrait en danger un patrimine écologique et culturel de la comarque valencienne.
Il est possible, par ailleurs, qu'auourd'hui même, la majorité des habitants valenciens ne connaissent pas ce patrimoine si riche qui encercle leur ville.
Ces huertas sont aujourd'hui des zones naturelles fortement menacées par la pollution et le tourisme de masse qui ont progressivement altéré ce patrimoine écologique.

Peniscola. Photo personnelle

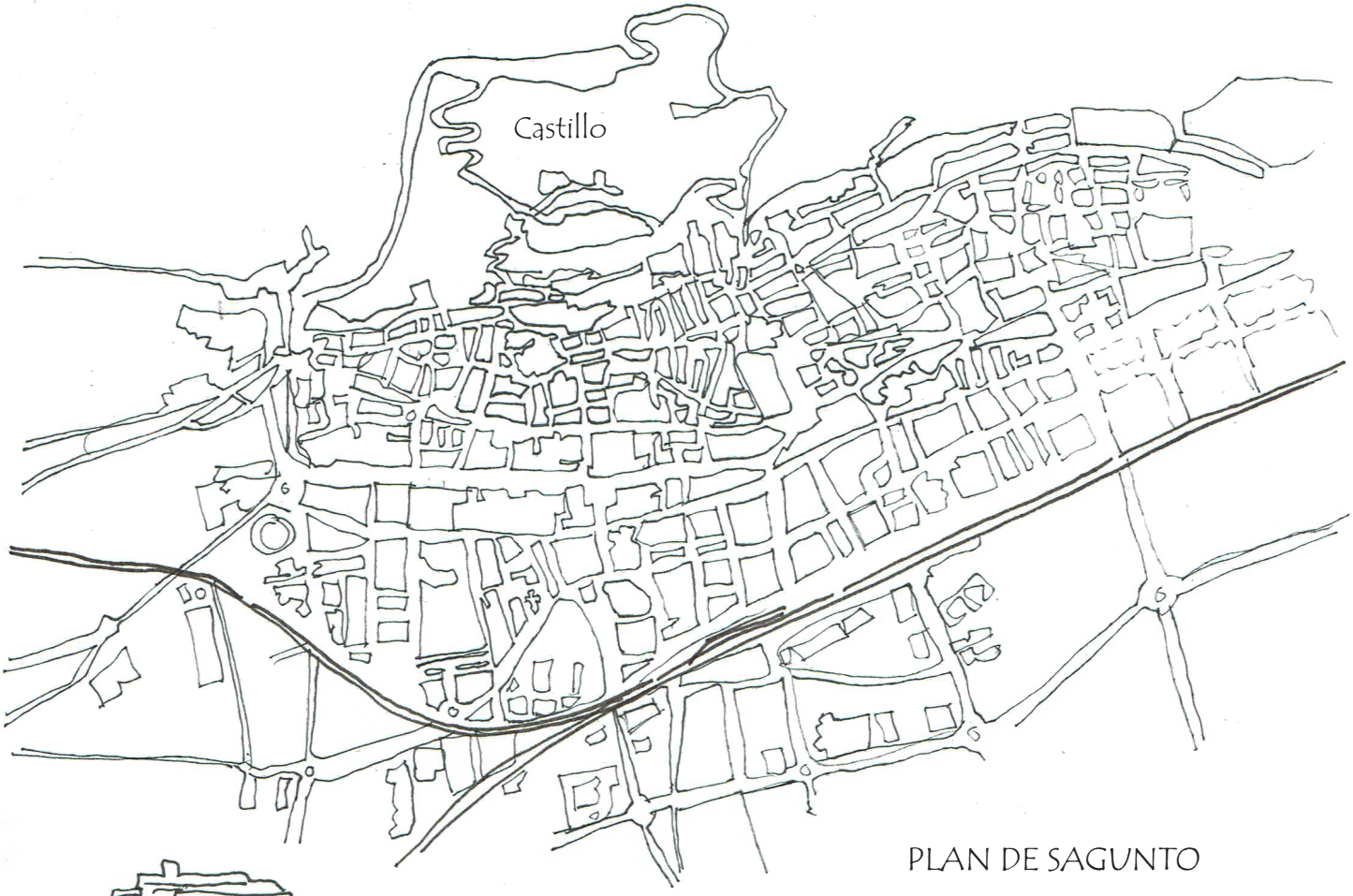
Architecture

Un paysage controversé par les siècles

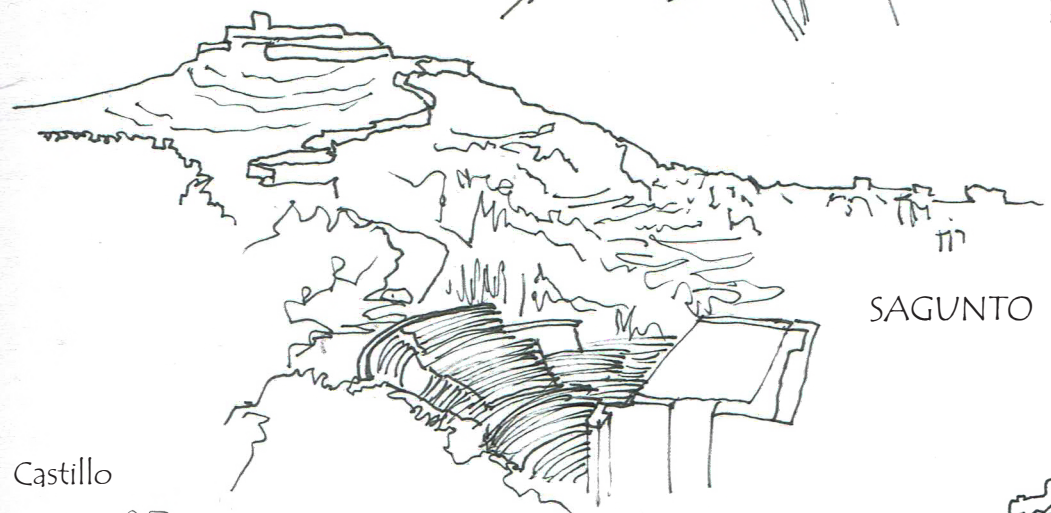
Deux types de schéma de ville : station balnéaire vs antique cité médiévale

Ainsi fait, sortant de mes petites montagnes des Alpes, j'ai donc d'abord été confrontée à un territoire différent.
Je parlerais ici surtout d'une grande partie du paysage de la communauté Valencienne, cela ne concerne donc, bien évidemment, pas toute l'Espagne.

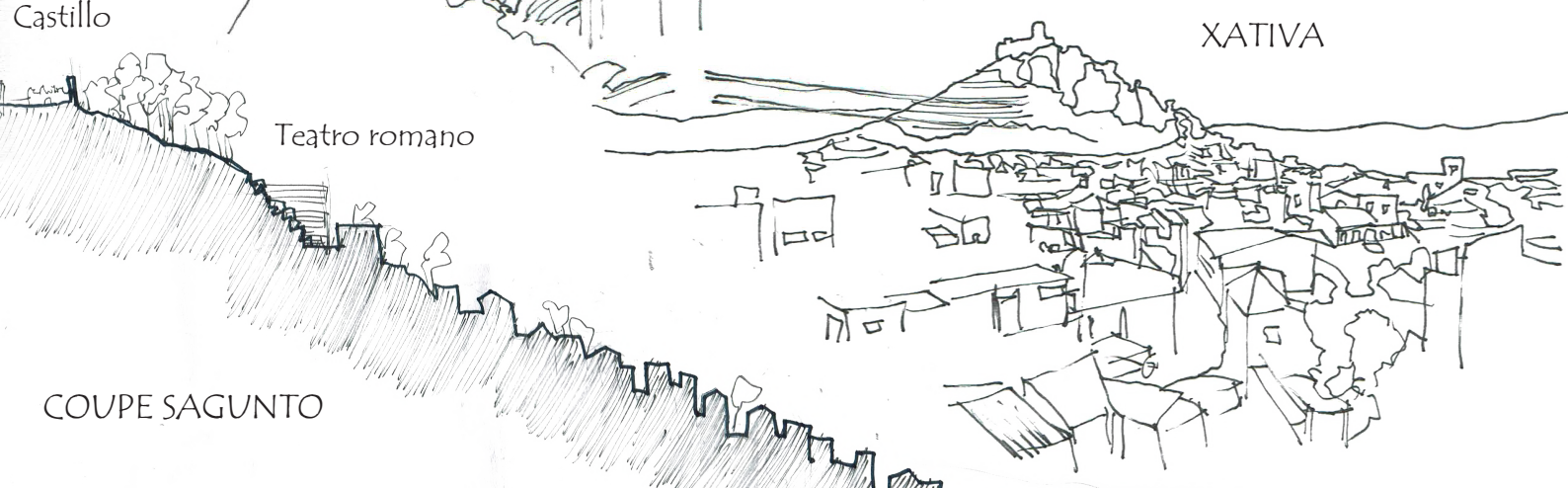
A l'exception près de València qui a vu son influence croître après l'invasion des Chrétiens au XIIIe siècle, la plupart des paysages que l'on retrouve dans la région se composent de deux cas de ville :
En premier lieu, les villes les plus anciennes, comme Alcoi ou Xátiva, sont les villes qui se situent plus en amont dans les terres. Ce sont d'anciennes forteresses, conçues durant l'empire islamique puis annexées par les Chrétiens lors de leur arrivée, la plupart du temps composées d'un château au pied d'une montagne et d'un bourg qui vient s'asseoir au pied du dit château.
Il faut savoir que la région valencienne, ainsi que la région d'Alicante et une partie de la Catalogne sont situées au bord de la mer , mais qu'en allant plus en profondeur dans les terres, on se retrouve vite confrontés à des paysages plus montagneux, arides et secs.
Bien que souvent semblables dans leur composition urbaine, je recommande tout de même d'aller visiter ces trésors de village enfouies dans des terres arides.



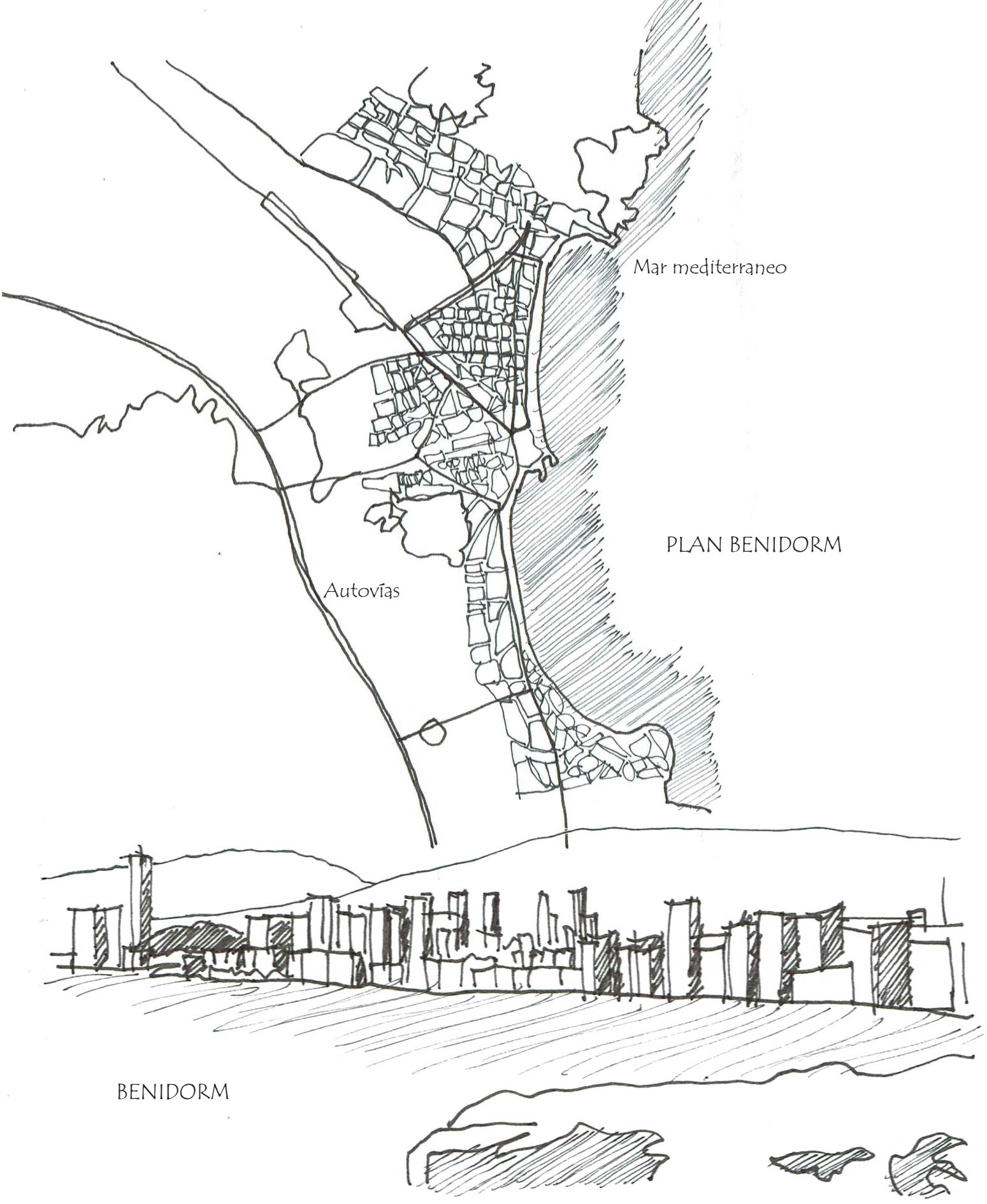
PLAN DE SAGUNTO



SAGUNTO



COUPE SAGUNTO


Mar mediterraneo
PLAN BENIDORM
Autovías
BENIDORM

Le deuxième type de schéma de ville que l'on retrouve se situe le long de la costa brava, au bord de la mer méditerranée.
Ici, se trouvent d'anciens villages de pêcheurs qui n'ont vu croître leur influence que très récemment , lors de l'essor du tourisme de masse.
De nombreuses villes comme Gandía, Denía ou Benidorm se sont vues transformées dans les années 1980 en d'énormes stations balnéaires envahies par les touristes l'été. L'hiver, elles redeviennent de petites villes tranquilles, où la désertification des touristes fait plus penser à des villes fantômes, avec ses grands hôtels vides et ses plages immenses désertes. La plupart des villes le long de la méditerranée sont aujourd'hui principalement dédiées au tourisme de masse l'été, et il en est impressionnant et peinant à la fois de voir à quel point celles-ci peuvent paraître vides l'été passé.

La ville de València en est une exception puisque celle-ci s'est développée et a pris son essor au XVème siècle peu après l'arrivée de Jaume I et de ses troupes Chrétiennes. La ville s'est construite à proximité du port et dans le creux du fleuve Turía qui lui offrait ainsi une stratégie militaire forte.

Ainsi, j'ai eu l'occasion lors de mon périple erasmus de voyager dans une bonne dizaine de villages proches de València et ainsi de confronter mon rapport au territoire de multiples façons.
Ce dont je peux en tirer, est que cette couche , ce palimpseste qui écrit l'histoire de la ville est continuellement présent. Visiter des villes, des paysages, partir à la découverte de nouvelles choses est important car on aiguise peu à peu son regard et sa critique sur son environnement et on apprend peu à peu à déchiffrer la ville et ses codes, à décrypter ses anciens parchemins écrits, ratturés et réecrits qui ont configuré son histoire.

Bien qu'ayant été un peu déçue de mes cours d'urbanisme à l'université politechnique de València, voyager en Espagne , puis ensuite à l'étranger comme en Belgique puis en Lituanie cet été, m'ont permis d'apprendre énormément et de tirer de grandes leçons d'urbanisme et de territoire. Lire de nouveaux livres avec une vision différente de l'urbanisme ainsi que parler à de nombreuses personnes venant du monde entier m'ont aussi fait prendre consciense que l'urbanisme de la ville était en constante évolution et que la manière dont le regardons maintenant était en réalité déjà bien dépassée.

Castillo de Peniscola. Photo personnelle.

València. Crédit photo : Théo Richard

Architecture

València, ville palimsepte

València, centre-ville historique issu d'une rencontre de plusieurs époques

La ville de València est une ville antique , faite de multiples couches historiques accumulées au fil des années, couvertes et découvertes par de nombreuses excavations.
Né sous le nom de «Valentia» , elle fût bâti au IIe siècle avant J.C par les romains. Prise durant peu de temps par une insurrection chéritenne au Vème siècle, celle-ci ne durera cependant pas et l'époque romaine propèrera jusqu'à l'arrivée des arabes en 711 après J.C.
Le règne du peuple musulman , qui va durer près de 5 siècles aura de lourdes conséquences sur l'architecture Espagnole, plus encore présentes en Andalousie, au Sud de l'Espagne.
Arrive en 1238 l'armée chrétienne, menée à sa tête par Jaume I qui conquérira l'Espagne .
València, bien que surtout représentative de l'architecture qui a succédé par l'annexion chéritenne, garde encore de grandes richesses architecturales de l'empire islamique et compte quelques vestiges romans.

Son centre-ville historique en est aujourd'hui la preuve d'une richesse architecturale de différents mouvements architecturaux de part ce fait, allant de sa cathédrale mixant différentes étapes du Gothique, à ses palais style rococo et ses églises baroques, en passant par la calle de la Paz, composée majoritairement de bâtiment du XIXe siècle.

Torre SeValència. Crédit photo : Théo Richard

Muraille romaine
IIe siècle av. JC

Muraille islamique
VIIIe siècle

Muraille chrétienne
XVe siècle

PLAN CENTRE DE VALENCIA

Benimaclet

Mestalla

Cabanyal

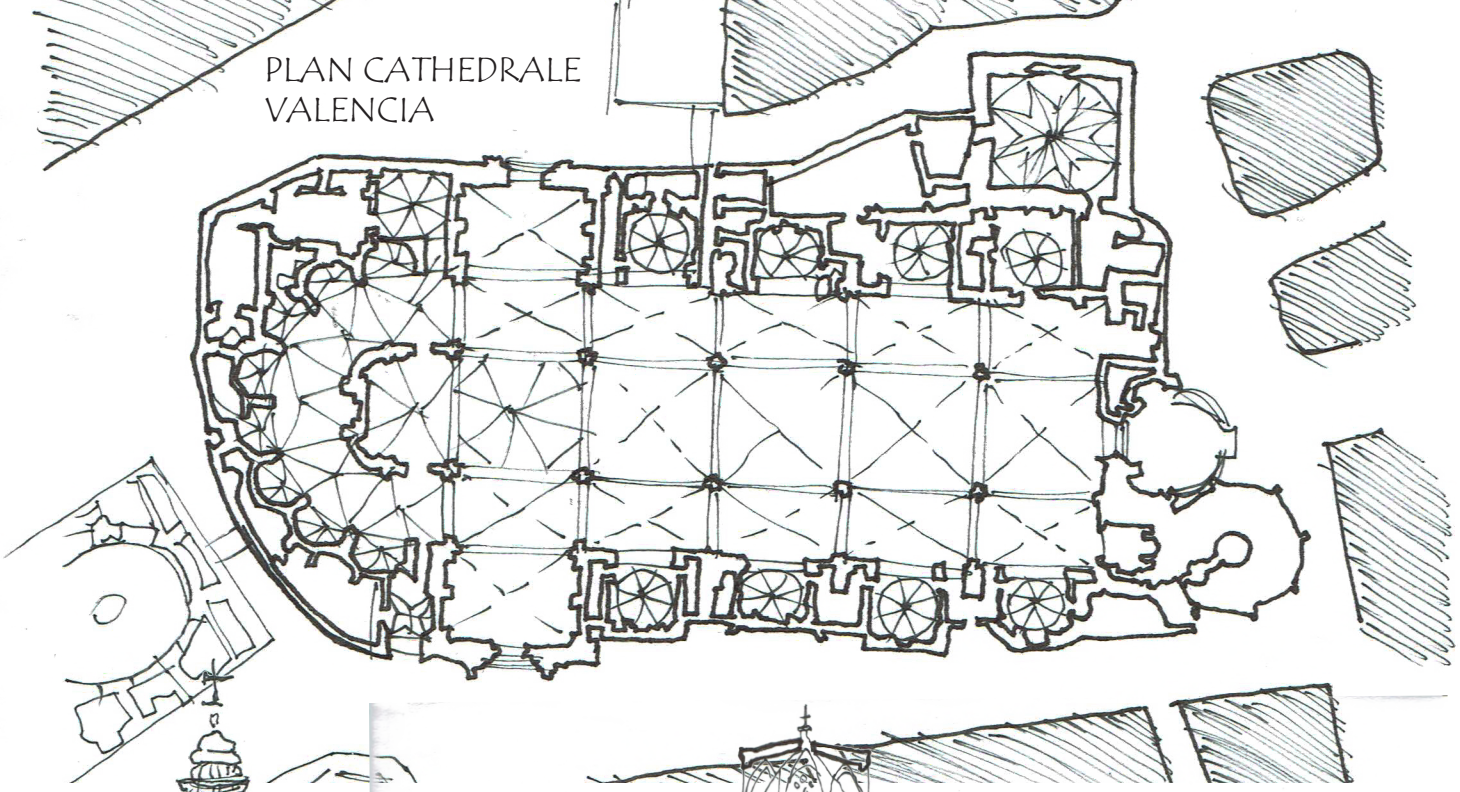
Russafa

Puerto

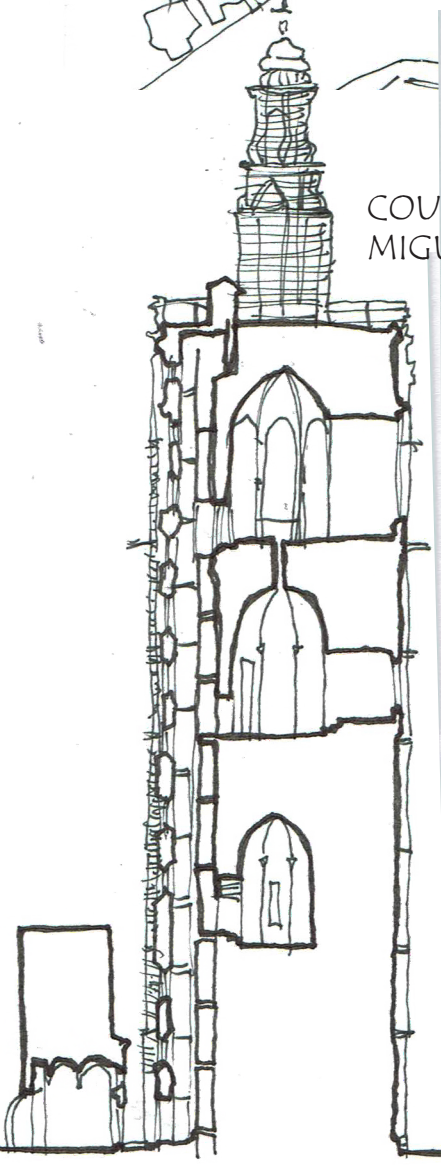
PLAN VALENCIA

Sculptures façade palacio
Marquès de dos aguas

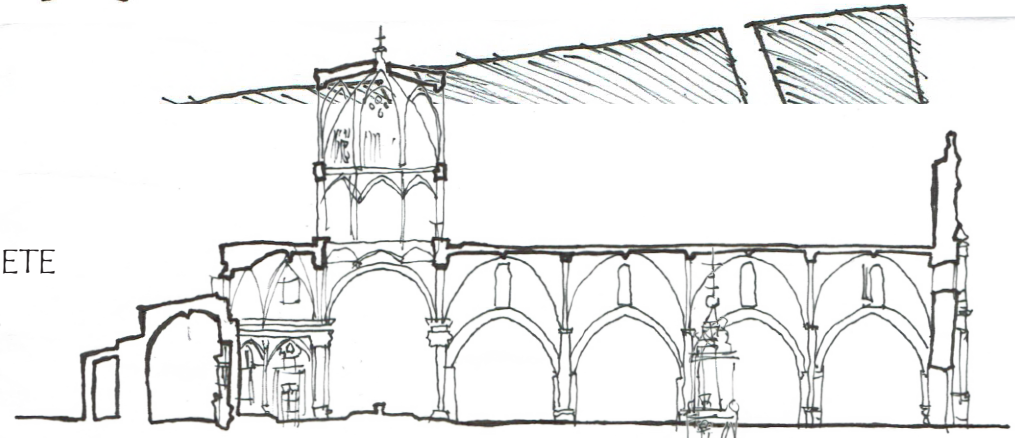
PLAN CATHEDRALE
VALENCIA



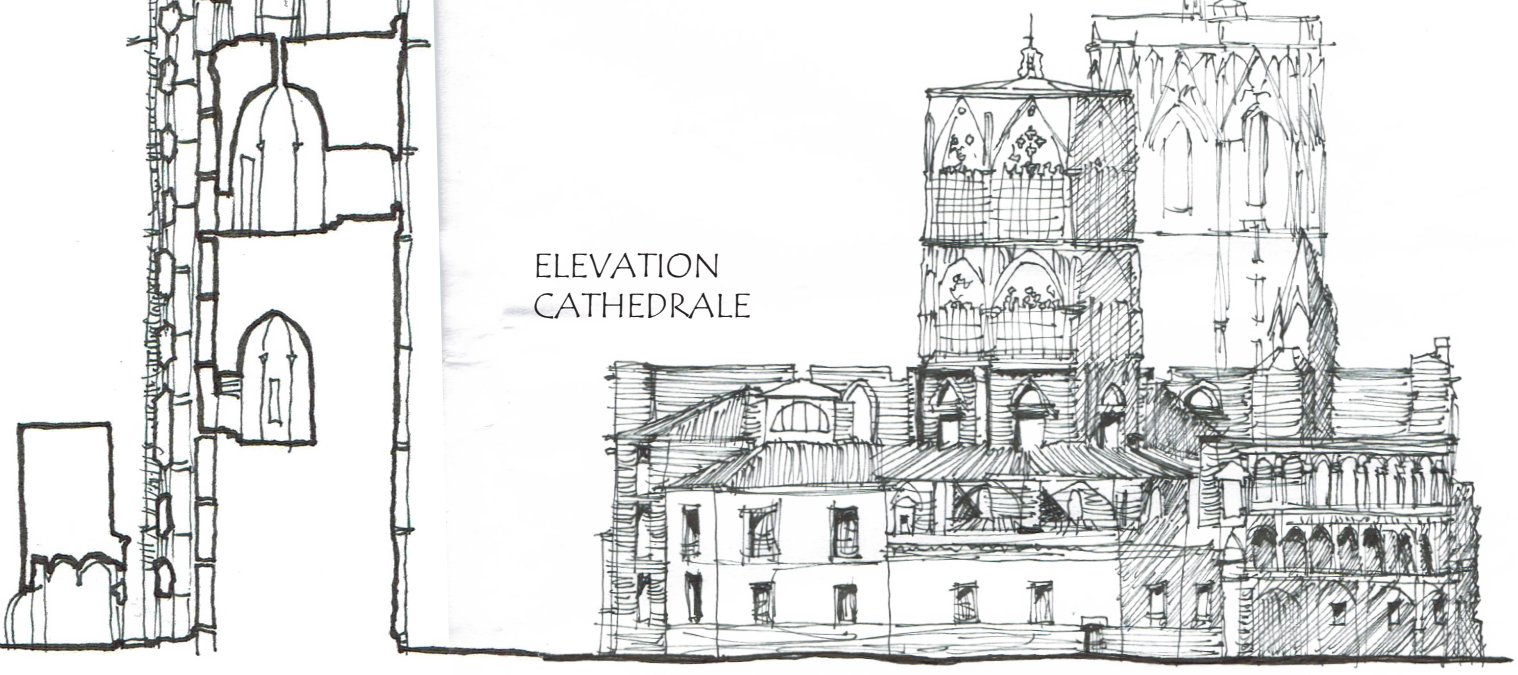
COUPE
MIGUELETE



COUPE CATHEDRALE



ELEVATION
CATHEDRALE



València, ville palimpsete

Croissance exponentielle d'une ville

En 1868, la dernière muraille chrétienne, longue alors de quatre kilomètres fut détruite, ouvrant ainsi le champs des possibles pour l'extension future de la ville.

Dès lors, la ville de València se cessera de crôitre a une vitesse impressionnante, passant ainsi d'une superficie de 15kms à 135km2 en seulement un siècle et demi.
Sa surface, autrefois délimitée, est aujourd'hui le coeur historique de la ville. La ville a engloutie, au fil des années, les différents hameaux présents autour d'elle comme Russafa, Benimaclet, Cabanyal en traçant un réseau viaire précis et contrôlé, dans un but d'extention immobilière.

Centro, València. Crédit photo : Théo Richard

Centro, València. Crédit photo : Théo Richard

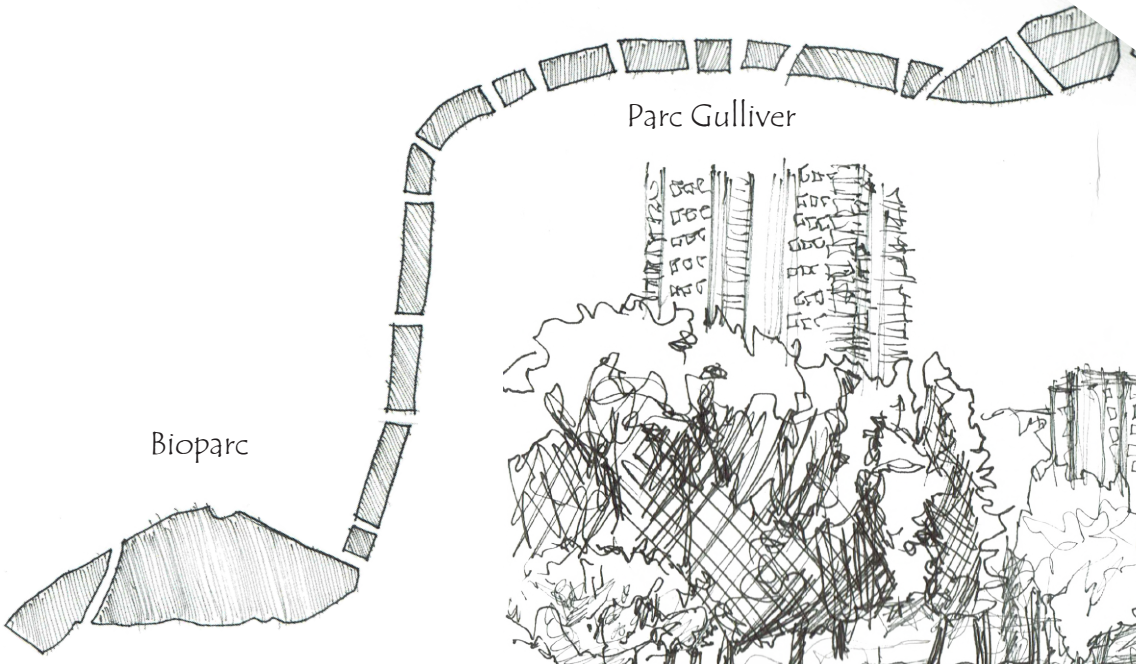
Puerto, València. Crédit photo : Théo Richard

Valèncía, ville palimsepte

El parque Turía, une qualité naturelle

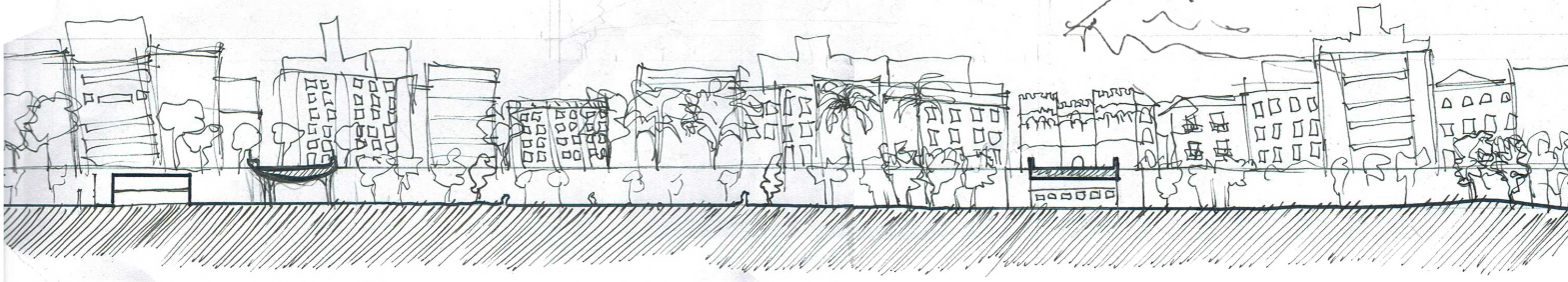
La qualité principale de Valèncía qui en fait une ville attrayante et agréable à vivre est dû à son remarquable parc qui traverse toute la ville. Reliant la cité des Arts et des Sciences, il passe au-dessus du centre-ville jusqu'à rejoindre le bio parc, ce qui en fait un parc de plus de sept kilomètres de long.
Idéal à faire en vélo, il est une vraie respiration urbaine.
Cet ancien fleuve a ainsi été vidé, puis réaménagé en jardins suite à de nombreuses crues répétitives. Le temps à Valèncía étant d'ordinaire plutôt ensoleillé, il faut noter que lorsqu'il pleut , de nombreuses inondations ont lieu. Les pluies sont peu fréquentes mais violentes et continuelles. Ainsi, en 1957, après la dernière riada[1], la ville de València décide de lancer un projet dans le but de de dévier le fleuve au Sud de la ville , ce qu'elle nommera le *«plan SUR»*.
Voulant tout d'abord transformer le fleuve en une autoroute gigantesque, la ville s'est vue fortement contester le projet autoroutier par les citoyens, clamant que le fleuve était public et que tout ce qui était d'ordre public devait appartenir aux habitants, et non à quelques concessionnaires privés.
Suite à ces manifestations, la ville accepta.
Ainsi, en 1962, le parc Turia fut inauguré , augmentant ainsi fortement le potenciel attractif de la ville.

[1] riada : crue

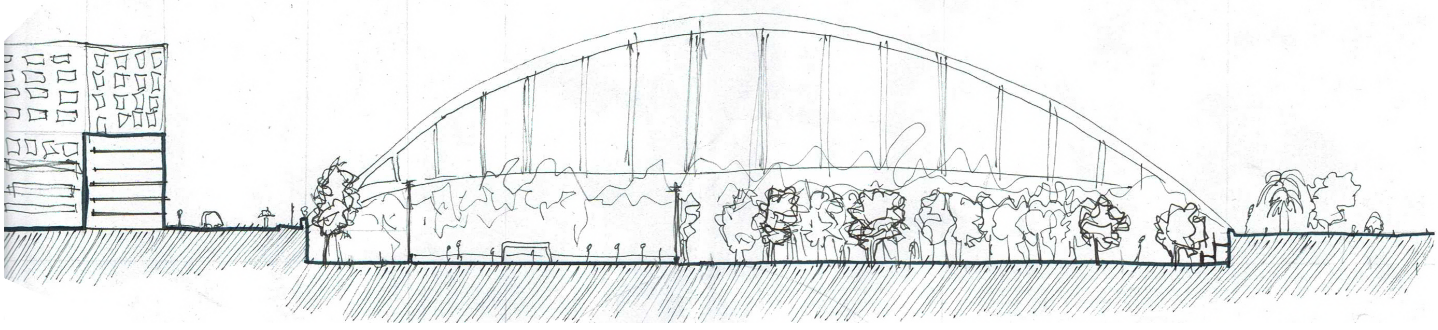


DECOUPAGE DU PARC
TURIA PAR TRONCONS

VUE PARC TURIA



COUPE LONGITUDINALE PARC



COUPE TRANSVERSALE PARC

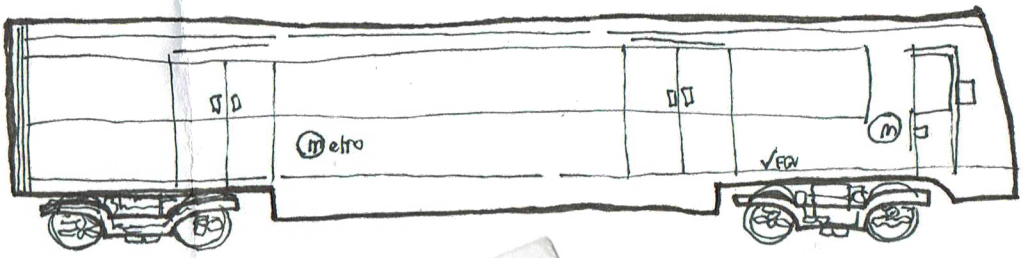
Parque Turía, València. Crédit photo : Théo Richard

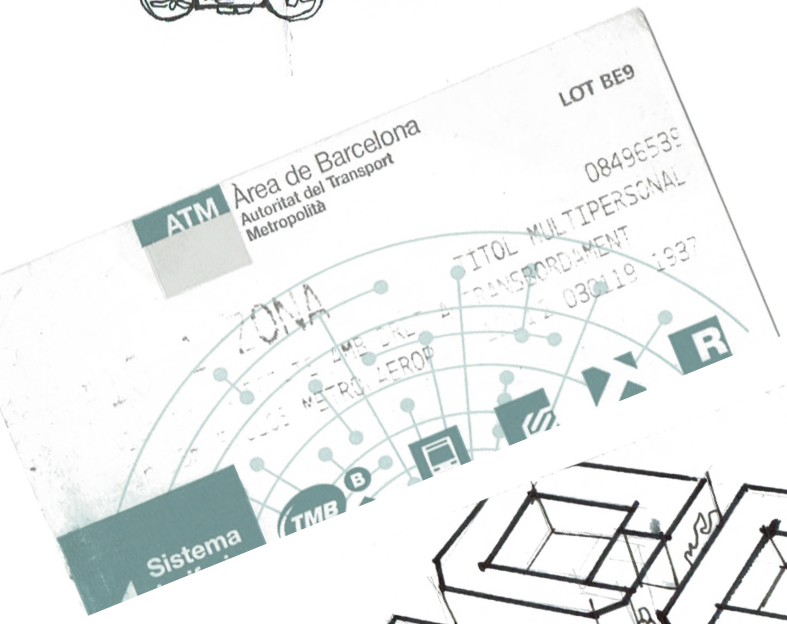
Valèncіa, ville palimsepte

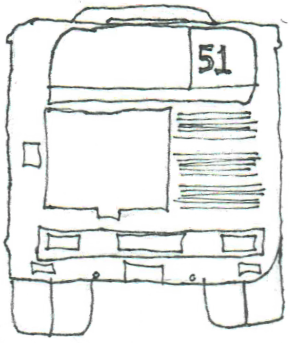
Différences et comparaisons à Madrid et Barcelona

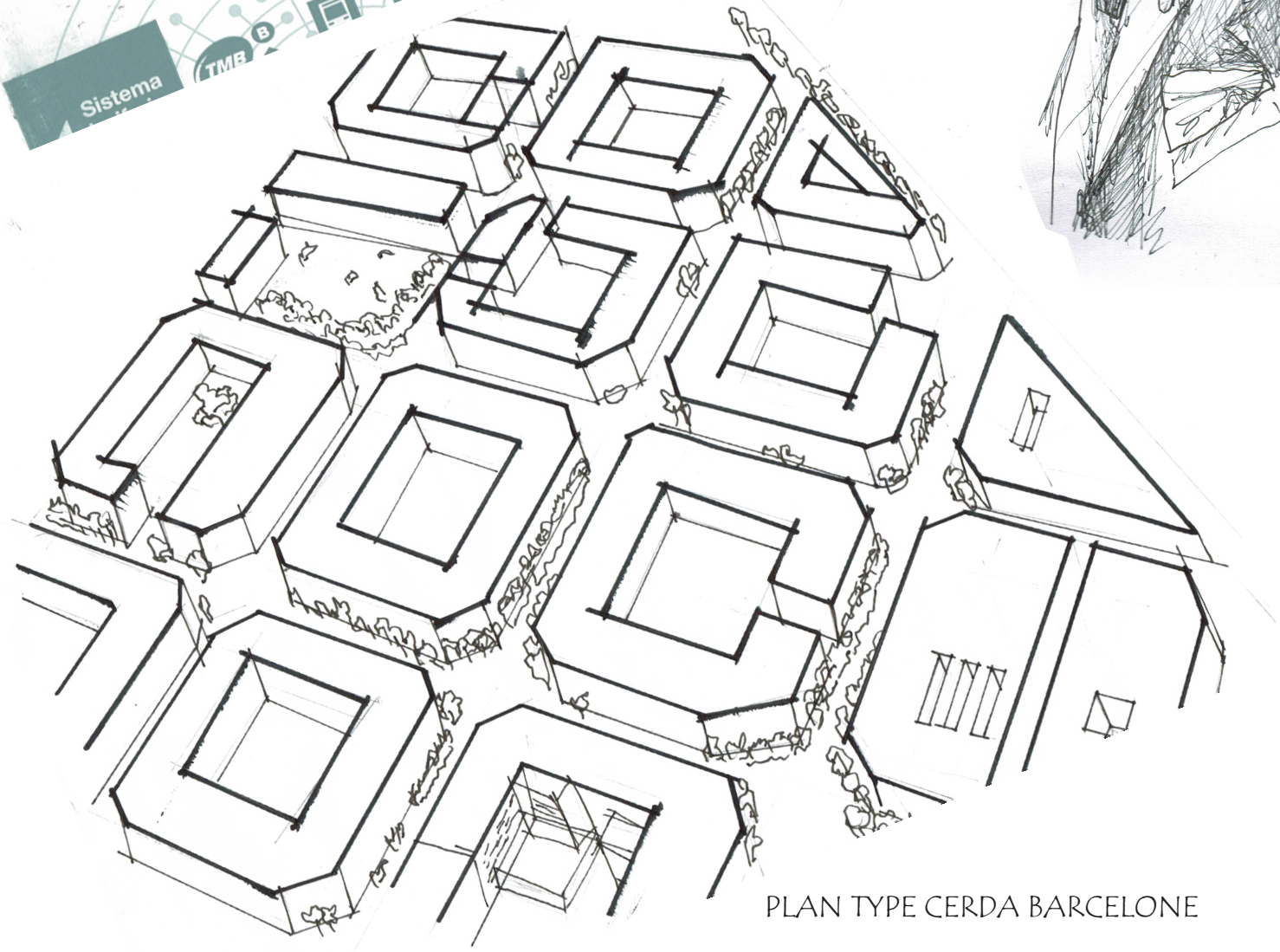
Ayant quelque peu voyager, notamment à Barcelona et Madrid, on peut tout à fait faire la comparaison entre ces trois villes.
La ville de Barcelona, dynamique et plutôt jeune en son coeur, m'a paru agréable à vivre, calquée sur un modèle d'urbanisme qui fonctionne à merveille, le plan Cerdá. La dimension de ses rues change agréablement des grands axes tracés dans les années 30 par la ville de Valèncіa, et elle a su anticipé une demande immobilière bien plus à l'avance et d'une manière à ne pas laisser la ville dominée par une seule entitée. La proportion des rues/immeubles en fait une ville où la rencontre piéton/voiture est plus partagée, plus invitante.
Barcelona est aussi une ville où de nombreux évènements ont lieu, il y a énormément de choses à faire et on ne s'ennuie pas.

Madrid, étant la capitale, m'a paru plus «noble» dans certains aspects, plus calme. Les lieux de fêtes sont regroupés dans un seul et unique quartier, le quartier latin et le reste de la ville reste assez soigné et propret. Madrid regroupant une population plus âgée, cela n'a sans doute rien d'anormal. Tout comme Valèncіa, la ville s'est développée de manière aléatoire jusqu'à la destruction de ses murailles, et une série de quadrillages ont été mis en place autour de la ville afin de configurer rues, quartiers et édifices.









PLAN TYPE CERDA BARCELONE

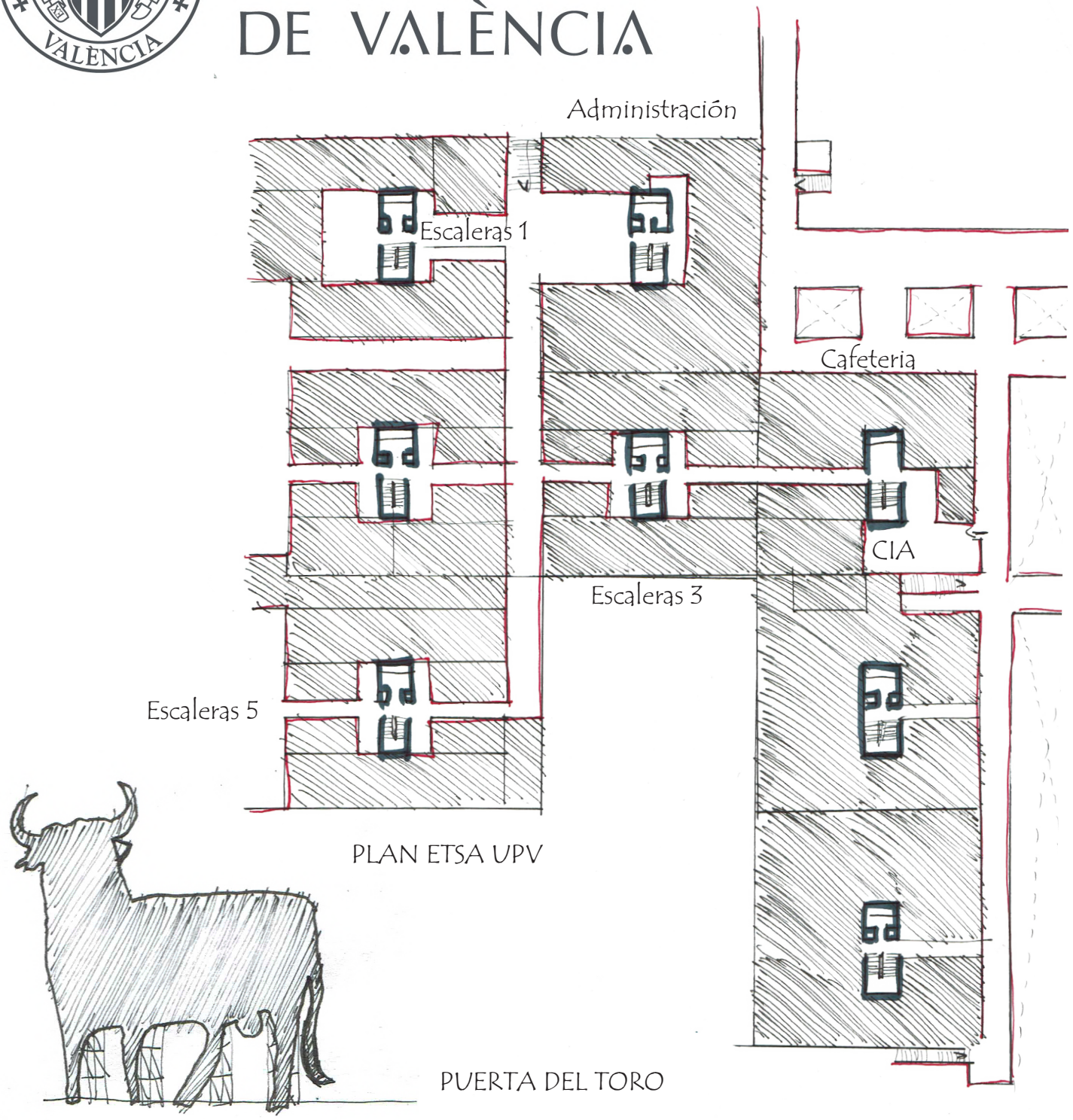
Architecture
Universitat Politècnica de València
L'université dans sa globalité

L'université Politechnique de València est la plus grande université publics de la ville avec l'UV. Elle regroupe des secteurs aussi larges que l'architecture, l'ingénierie et les Beaux-Arts.

L'université, située au Nord-Est de la ville, est un secteur constitué d'un parc immense qui fait d'elle une richesse naturelle. J'ai été surprise par ailleurs de trouver , souvent le samedi , des familles venant se balader en compagnie de leurs enfants au sein de l'université pourtant si éloignée et coupée du reste de l'environnement urbain.
L'université fonctionne comme une entité en soi, et comprend bars, coiffeurs, salles de sport, cours de tennis, piscine... ; tout ce qui fait d'elle un campus «à l'américaine», une ville dans la ville.

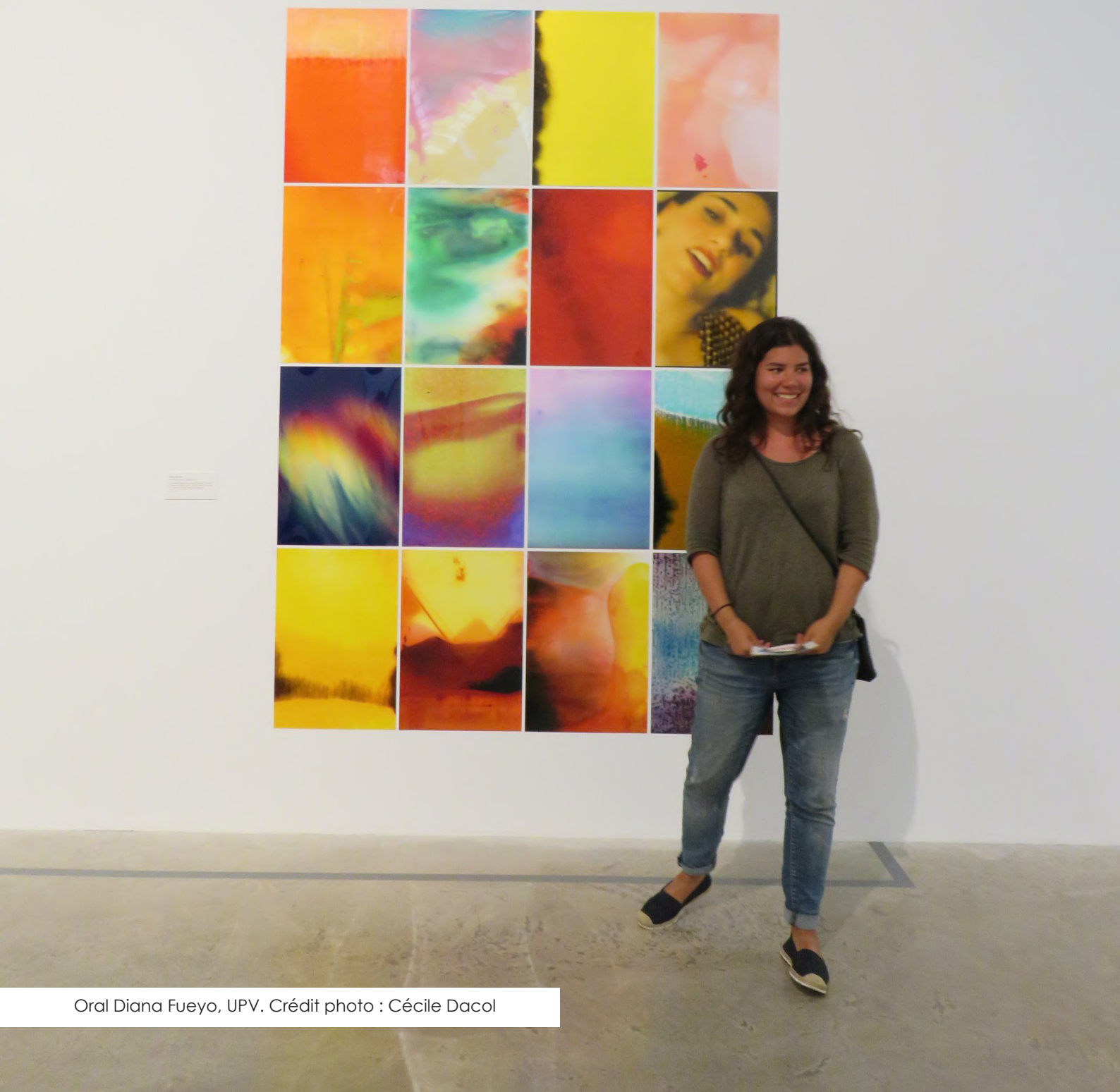
Les cours d'architecture se situent tous au sein de l'ETSA, c'est donc ici que la plupart de vos cours se dérouleront. Il n'est cependant pas obligatoire de choisir tous ses cours à l'école d'architecture, d'autres possibilités vous sont offertes dans les secteurs de l'ingénierie ou des Beaux-Arts. Ainsi, un large panel de cours se présentent à vous, il est donc facile de choisir à sa guise et selon ses affinités dans les cours souhaités (à condition d'être accepté).
Il est assez facile de se retrouver au sein même de l'école d'architecture; chaque secteur est organisé autour d'un escalier central où se situent les salles de cours.
De manière générale, le système universitaire est très bien organisé et même si cela peut paraître un peu déroutant et difficile à comprendre au tout début car n'étant pas habitué au même type d'organisation à l'ENSAG, on comprend rapidement le système et la manière de trouver sa salle .

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA



PLAN ETSA UPV

PUERTA DEL TORO



Oral Diana Fueyo, UPV. Crédit photo : Cécile Dacol

De même, les Erasmus arrivant chaque année en grande pompe à l'ETSA, les professeurs ainsi que les administratifs de l'école sont plutôt habitués à recevoir des étudiants étrangers et sont toujours très conciliants et incroyablement sympathiques avec les Erasmus.
Il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir, vous ne serez jamais seul dans une situation et il y aura toujours quelqu'un de sympathique pour vous aider à trouver le bon chemin, que ce soit l'administration, les professeurs ou les élèves espagnols.
Les relations professeurs /élèves sont très ouvertes. Tout comme avec le reste de vos relations sociales, le tutoiement s'intalle d'office. Chaque prof est généralement vigilant vis-à-vis d'un erasmus et ne laissera pas un élève étranger en faiblesse.

Le système espagnol de licence et master fonctionne différemment qu'en France. Il n'y a, en soit, que peu de différence mais il est important de le savoir.
Le Grado (licence) d'architecture se déroule sur cinq années, et correspond ainsi à nos trois années de licence en France + les deux années de Master. Ce que les Espagnols appelent ensuite «Másten», correspond en fait la sixième année qui pourrait être l'équivalent de notre HMNOP en France.
Un cours de projet de Master 1 en France correspond donc à un cours de «Grado» de 4ème année.

Toutefois, si un cous de Máster (6ème année) vous intéresse, il est possible d'y participer. Le niveau n'en est pas plus supérieur, si vous choississez les cours de Máster comme ceux de Máster de paisaje ou Máster de Urbanismo, vous tomberez dans des classes où souvent la moitié des personnes n'ont pas suivi des cours d'architecture avant mais viennent, au contraire, de carrières toutes très diverses. J'ai trouvé pour ma part, les cours en Máster plus enrichissants car en présence de personnes plus matûres , qui avaient déjà une carrière de cinq années derrière elles. La mentalité est aussi plus ouverte car les personnes viennent généralement de différents coins du monde (Chine, Bulgarie, Amérique latine...) et ont donc une culture riche d'expériences aussi surprenantes les unes que les autres.
Je recommanderais particulièrement de choisir quelques cours dans ces masters si des problématiques comme l'urbanisme ou le paysage vous intéresse.
J'ai moi -même été déçue de ne pas pouvoir choisir des cours de Master de paysage qui étaient plus spécifiques au premier semestre, les cours de licence restant jusqu'en 5ème année très généraux, alors que j'en avais la possibilité. En effet, l'université étant très bureaucratique et pas toujours au fait de tout, on vous dira qu'il est impossible de choisir ces cours, alors que vous en avez parfaitement la possibilité, tout comme vous avez la possibilité de choisir des cours issus d'un domaine autre que de l'architecture (tant que ceux-ci restent en lien avec la thématique) et de choisir des cours d'un niveau inférieur (car les équivalences, notamments techniques, ne sont pas les mêmes pour les espagnols que pour nous).
De plus, l'éventail de choix des cours reste plus nombreux au premier semestre, il est donc important de bien choisir en fonction de tous les paramètres qui s'offent à vous.

Architecture

Universitat Politècnica de València

Une université trop technique?

L'UPV est reconnue au top 50 du ranking des universités mondiales, ce qui en fait la fierté des professeurs de l'université. En effet, l'université est considérée comme l'une de plus techniques d'Espagne. Ici, la vision en architecture est très differente de la perception enseignée à l'ENSAG.
La plupart des cours donnés sont centrés autour de notions techniques comme la structure, la construction, les fluides themiques , le réseau électrique, la physique,les mathématiques... d'une manière extrêmement poussée.
L'équivalence du diplôme d'architecte espagnol est plus adéquat à ce qui s'apparenterait à un double cursus architecte-ingénieur en France.
En effet, le chantier en Espagne est entièrement à la charge de l'architecte, tant architecturalement que structurellement. Etant architectes, ils se doivent aussi de maintenir des compétences structurelles élevées car ils font aussi office d'ingénieur une fois sur le terrain. Ils leur arrivent bien sûr de contracter des bureaux d'étude, mais s'occupent majoritairement du temps de la partie structurelle.

Ces connaissances me paraissent réellement utiles pour notre futur rôle d'architecte et c'est un gros plus si vous souhaitez apprendre un peu plus de technique en venant étudier dans cette université. Il est vrai que nous sommes moins centrés sur la technique en France.
Cependant, cet apport technique remplace aussi des cours que nous pouvons suivre à l'Ensag qui nous apprennent à avoir un point de vue plus critique sur notre conception architecturale.

Des cours comme la sociologie, l'histoire de l'art ou des cours de paysage comme nous avons à l'Ensag sont inexistants à l'UPV.
De même , les cours de projet ne tiennent non pas une journée et demie par semaine comme chez nous, mais 5h par semaine, ce qui reste peu pour développer un concept de projet.
Les cours d'urbanisme m'ont aussi quelque peu déçue, le développement urbain et la manière de le voir par les espagnols reste très superficiel, on creuse peu le fond et l'analyse urbaine est quasi inexistante.

Bien qu'étant critique sur la partie conceptuelle et sociologique de la façon dont voir l'archtecture à l'UPV, je reste tout de même admirative par la connaissance technique qu'on acquiert dans cette université et qui se révèle très utile lorsqu'on effectue nos propres détails au 1/10e.

Je dirais que le système d'apprentissage est complémentaire à celui de nos écoles françaises. En effet, les deux ont des visions très différentes, mais qui, au final se complètent.
En suivant des cours à l'UPV et en travaillant avec les étudiants , on crée une complémentarité de deux visions distinctes mais qui sont enrichient par les forces et les faiblesses de chacun. J'ai été très contente de suivre des cours à l'UPV car cela a remis ma vision de l'architecture en question, la renforçant sur certains points, et m'a fait tenir compte de choses dont jusqu'à présent j'jgnorais.

Architecture
Ecole
Proyecto 4 - taller [1] A

Les studios de projet à l'ETSA sont nombreux, il y a l'embarras du choix. Contrairement à l'ENSAG, le système de choix de studios marche différemment , il y a au total 7 studios de projet, appelés «Tallen» allant du taller 1, 2 , 3, 4, 5, aux tallers A et H. Dans chaque studio, on retrouve des subdivisions du dit studio allant de la 2ème année de Grado jusqu'à la 5ème année.

J'ai, pour ma part, choisi le Taller A qui correspondait plus à mes affinités avec l'architecture.

Ce studio de projet propose sans cesse de réaménager des territoires comme de petits villages ruraux au sein de la communauté valencienne ou d'Alicante avec une problématique bien particulière sur la dépeuplation d'un territoire , et comment trouver le moyen de réaffirmer ce territoire et de le rendre de nouveau attractif.

Le studio de projet s'implantait à Castalla, petit village rural dans la province d'Alicante où la problématique consistait à résoudre et régénérer un centre-ville dépeuplé et abandonné afin de le rendre attractif, vivant.
La problématique urbaine est issue d'une forte demande de la part des habitants qui se sont, progressivement, mobilisés pour réaffirmer certains espaces urbains du centre en créant des bars associatifs et des animations régulières sur la plaza del Ayuntamiento[2] depuis quelques années. Cela m'a beaucoup interpellé et c'est ce pourquoi je me suis lancée dans ce studio de projet.

---

[1] taller : studio

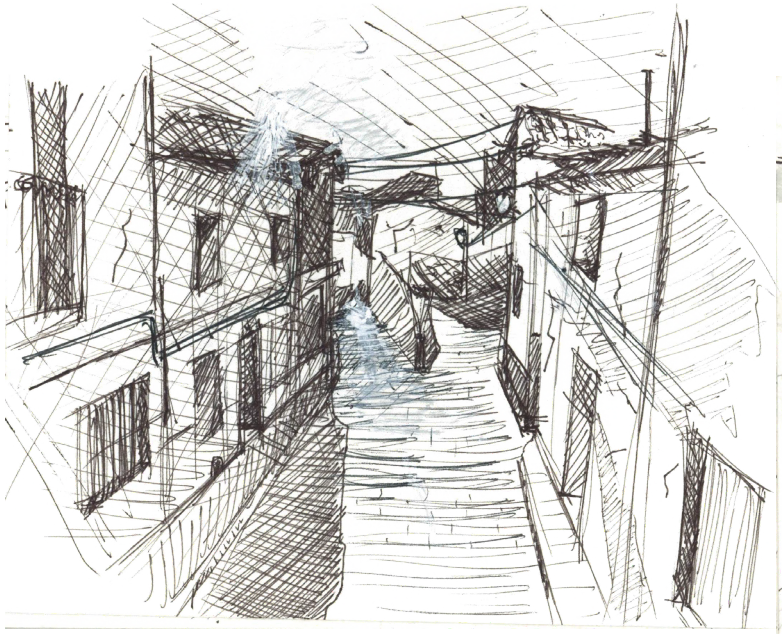
[2] plaza del ayuntamiento : place de la mairie

Au premier semestre, le projet consistait à s'implanter sur une série de places successives, afin de créer un nouveau quartier dynamique, constitué de logements et d'une école maternelle.
Nous avons commencé par nous imprégner de la ville en dessinant une série de croquis sur les endroits qui nous avaient marqués dans la ville, qui faisait son «caractère» urbain.
Au deuxième semestre, toujours situés à Castalla, nous devions créer cette fois un centre d'information touristique , en liant avec notre premier projet.

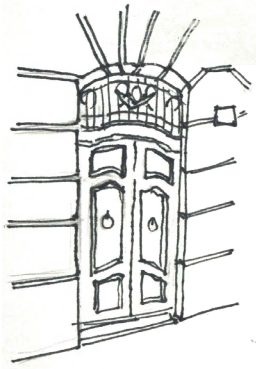
Ces deux semestres de projet se sont bien passés, le rythme étant assez détendue, et Silvia, notre prof de projet , était à l'écoute de chacun.

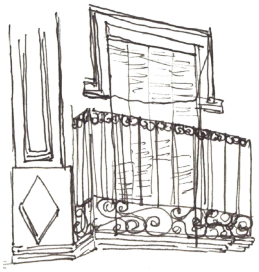
Nous avons été également sur plac, à visiter la ville durant un week-end afin de mieux comprendre son histoire.

CASTALLA CROQUIS

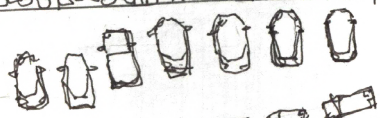


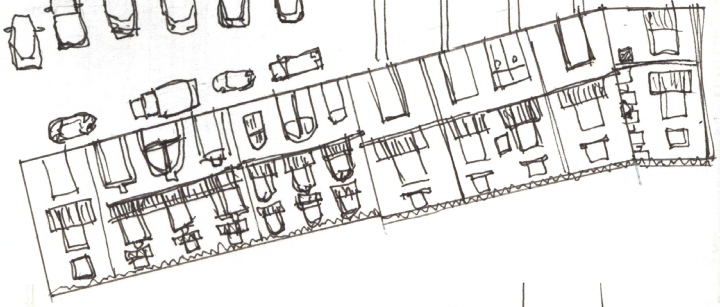
Plaza de la iglesia

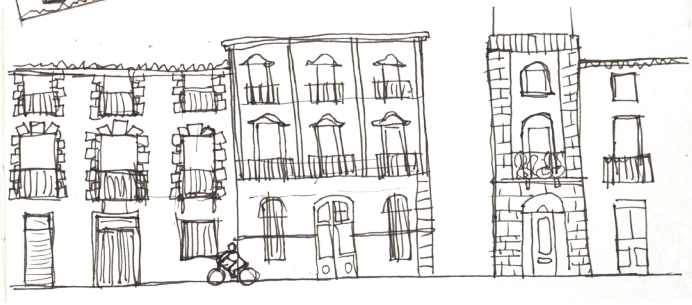




Plaza del ayuntamiento







RÉGENERATION D'UN CENTRE-VILLE ABANDONNÉ

Un nouveau quartier à Castalla

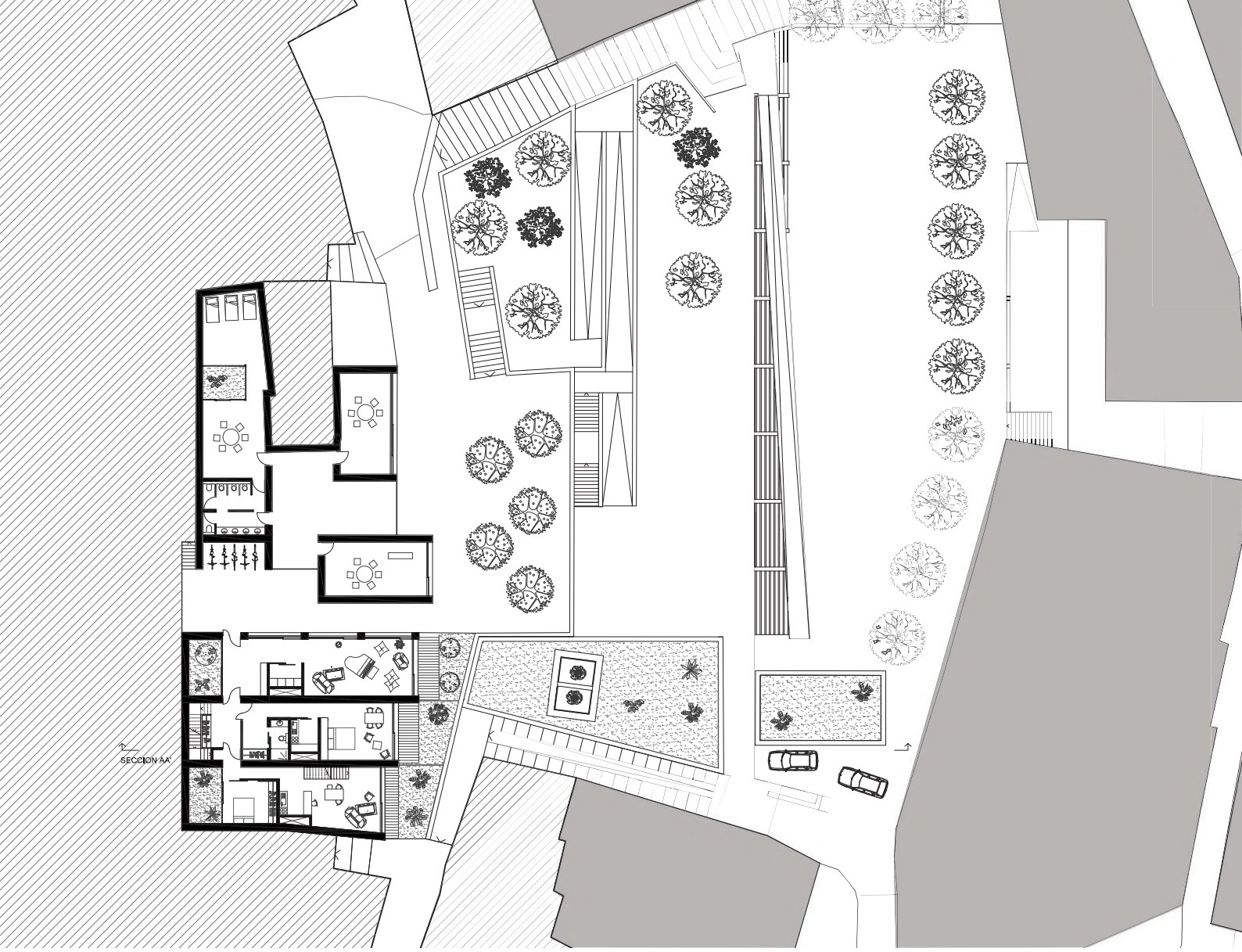
Proyecto S-7 - Taller A Silvia Bonchales Alegre

UPV ETSA

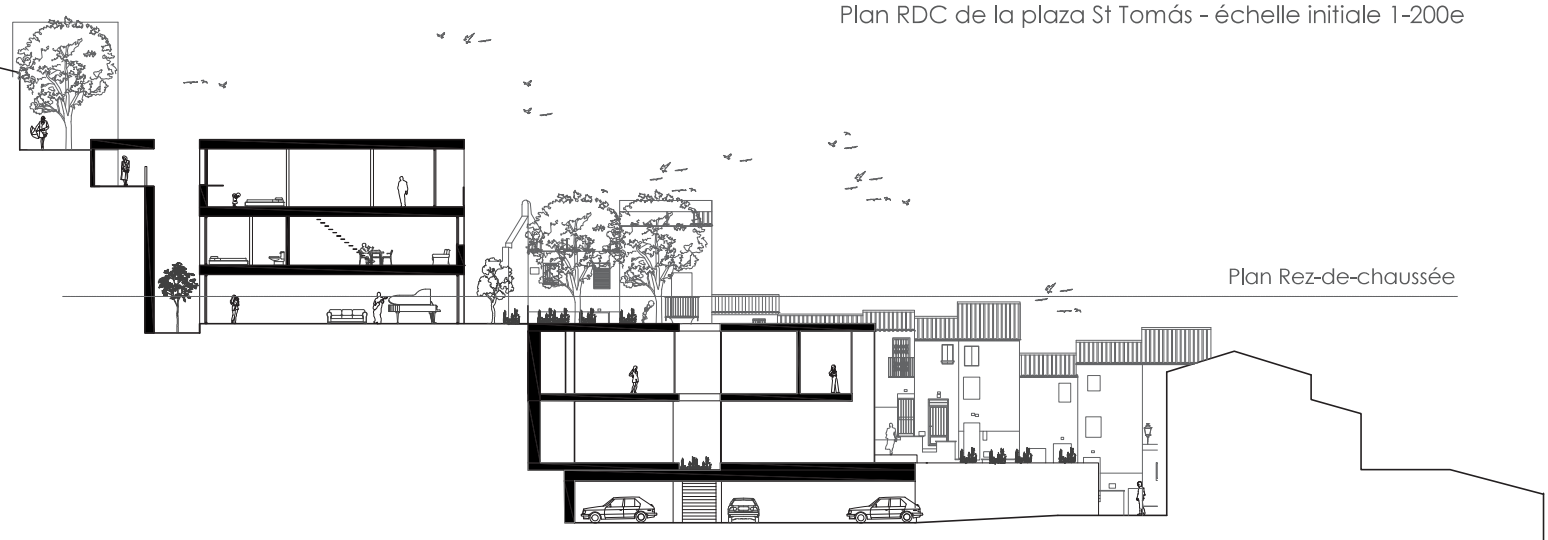
site d'implanta-
tion du nouveau
quartier

Projet plan masse du nouveau quartier - échelle initiale 1-500e

PERSPECTIVE DU PROJET

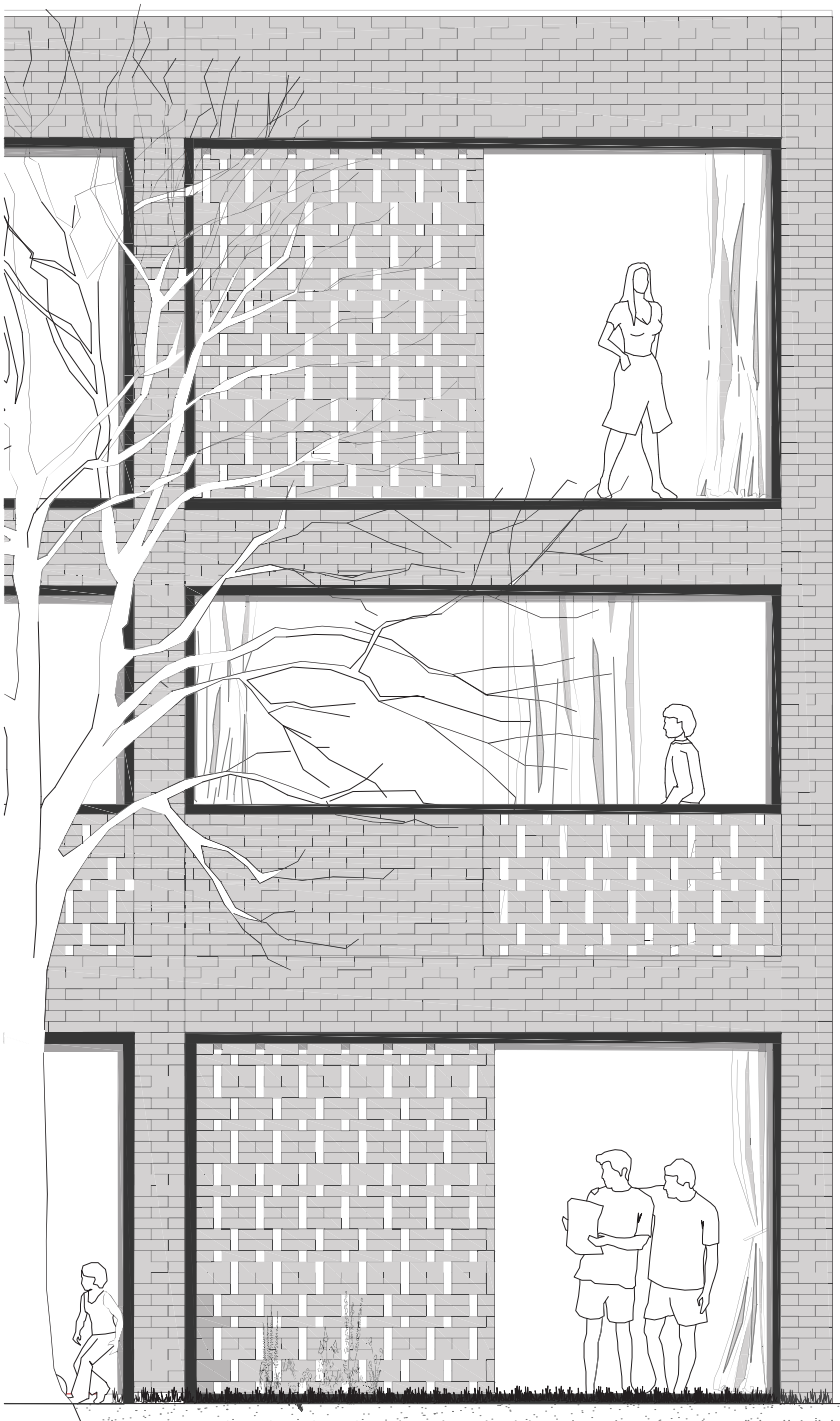


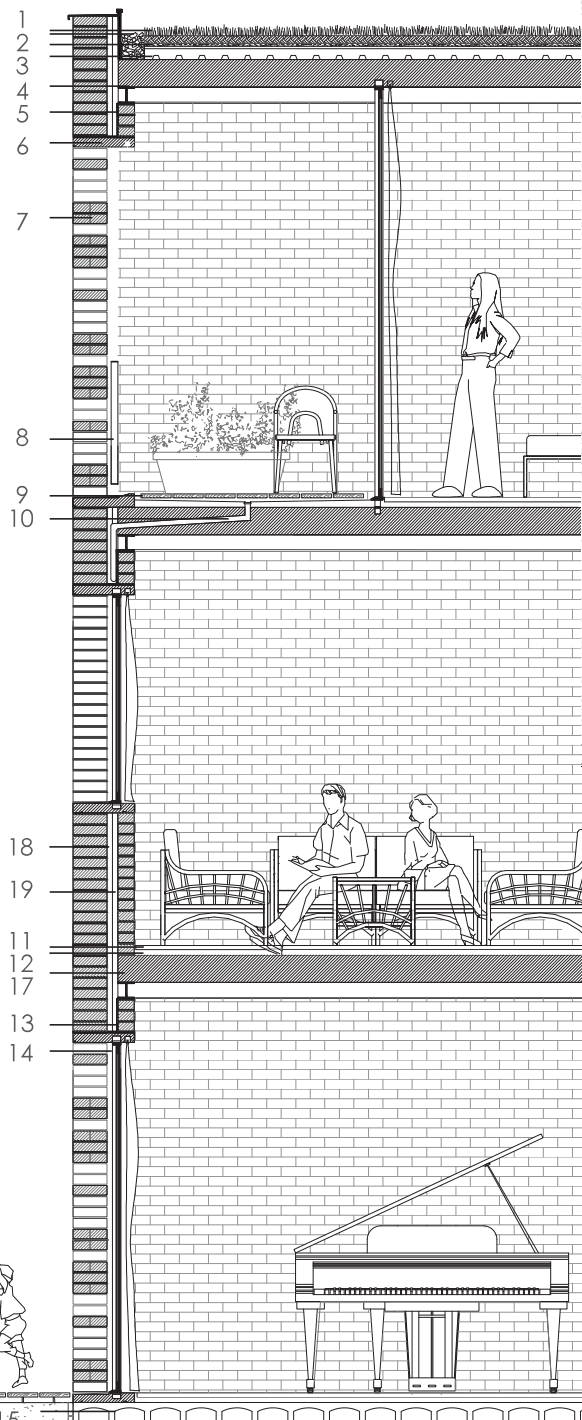
Plan RDC de la plaza St Tomás - échelle initiale 1-200e



Coupe ZZ' - échelle initiale 1-200e

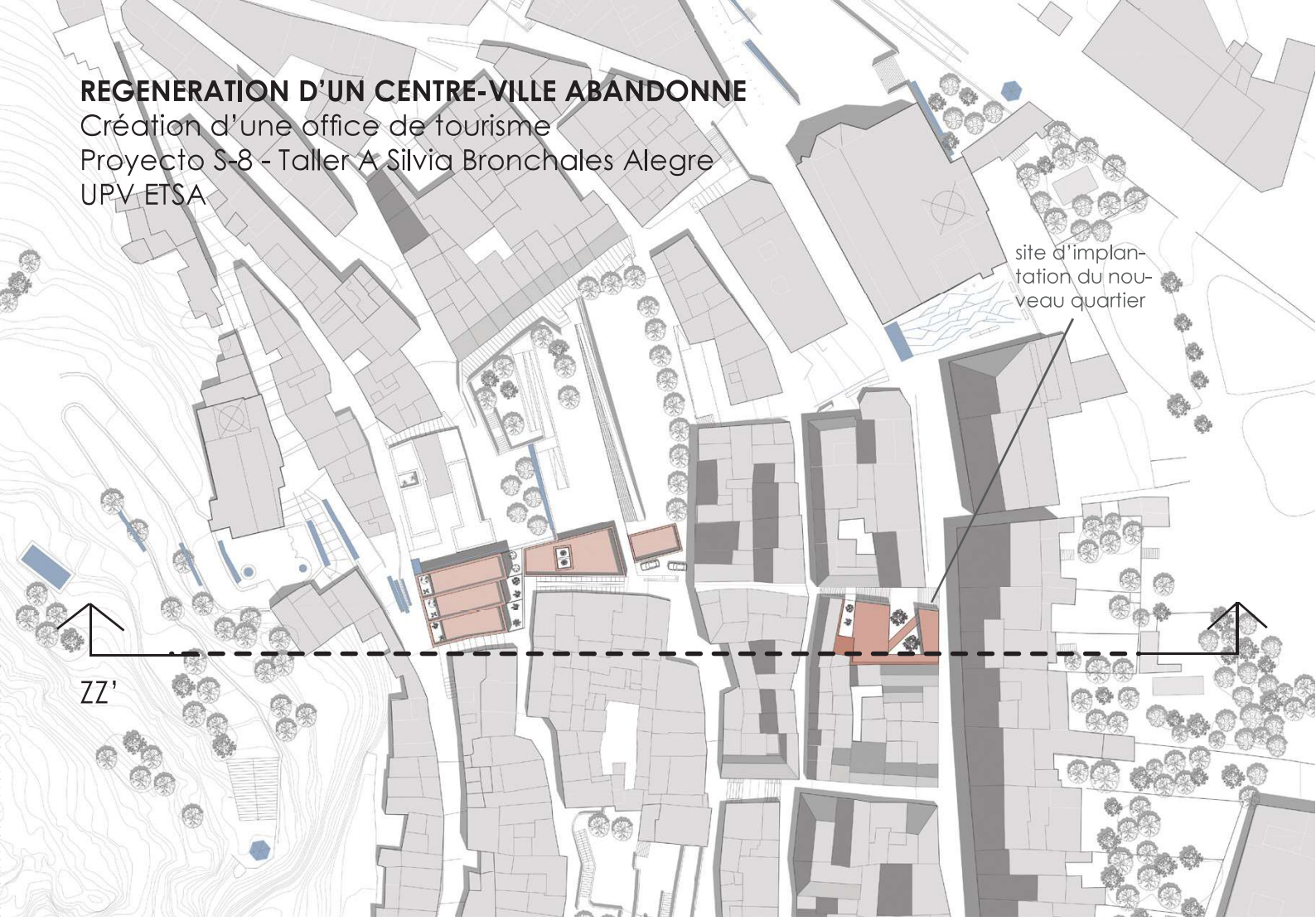
1 Manto de tierra vegetal esp. 10cm
2 Capa de gravas de 14-20cm
3 Capa drenante
4 IPE Acero
5 Pared de ladrillo
6 Dintel de hormigón
7 Doble muro de ladrillo aparejo palomero
8 Barrandilla de acero alt. 90cm
9 Terraza con pavimento de madera
10 Tubo de recuperación de aguas
11 Pavimento de hormigón encerado
12 Aislante térmico
13 Dintel de acero
14 Vidrio doble lámina
15 Forjado sanitario
16 Hormigón de limpieza esp. 10cm
17 Forjado de hormigón armado esp. 20cm
18 Aislante térmico esp. 5cm
19 Cámara de aire esp. 5cm





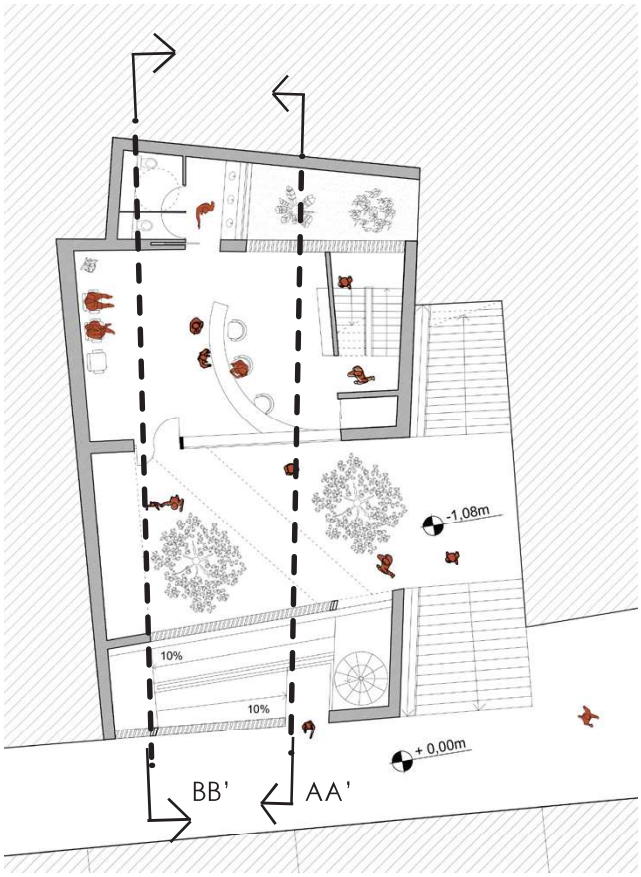
Elevation et coupe du projet de logement - échelle initiale 1-50e

REGENERATION D'UN CENTRE-VILLE ABANDONNE
Création d'une office de tourisme
Proyecto S-8 - Taller A Silvia Bronchales Alegre
UPV ETSA

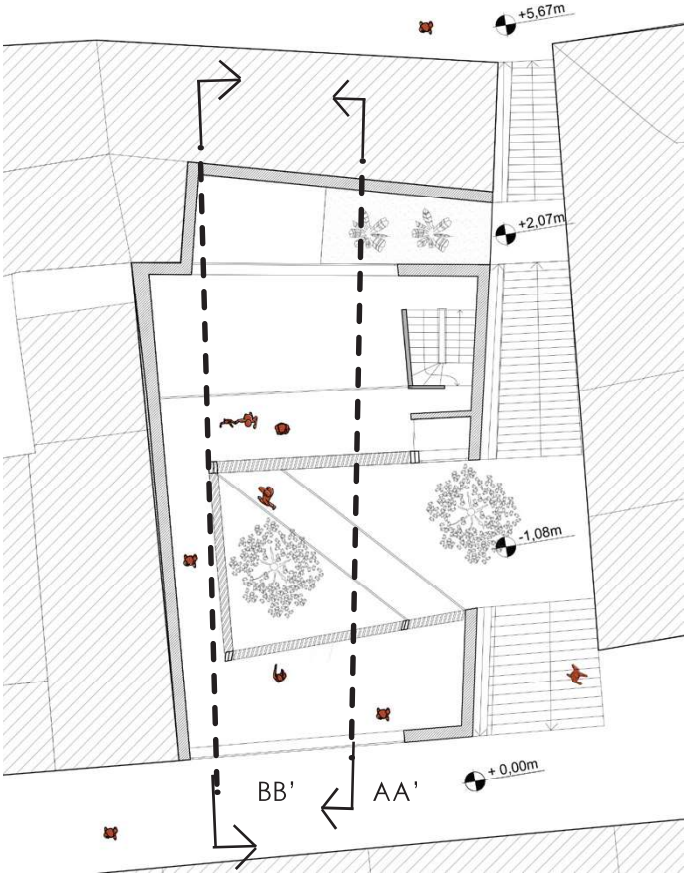


Plan de masse - échelle initiale 1-500e

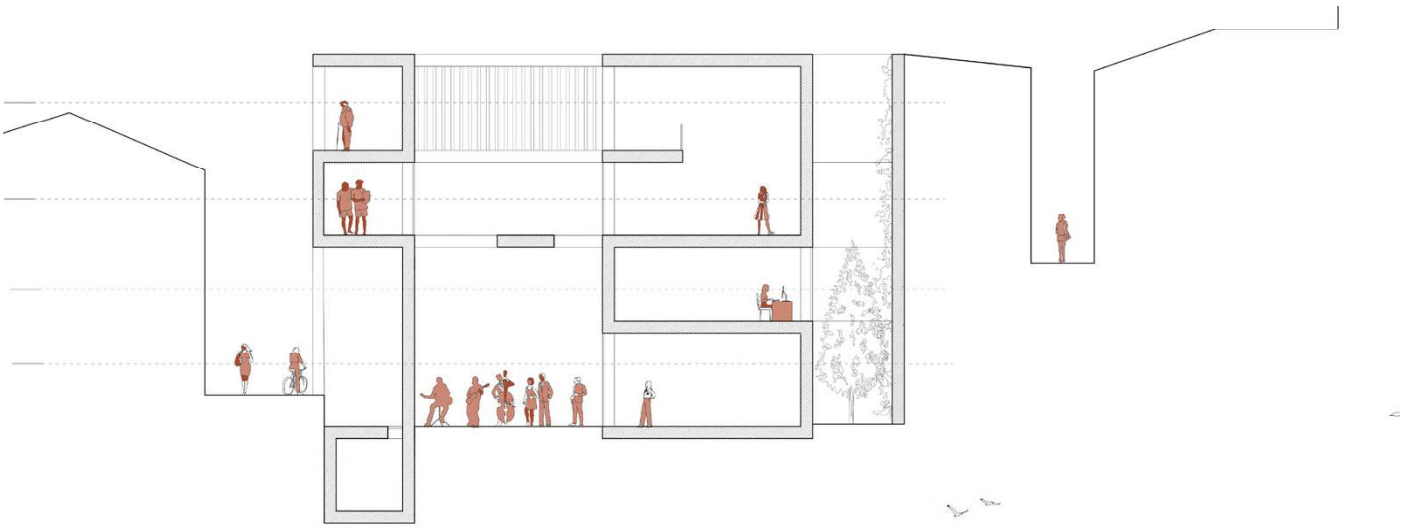
Coupe ZZ' - échelle initiale 1-500e



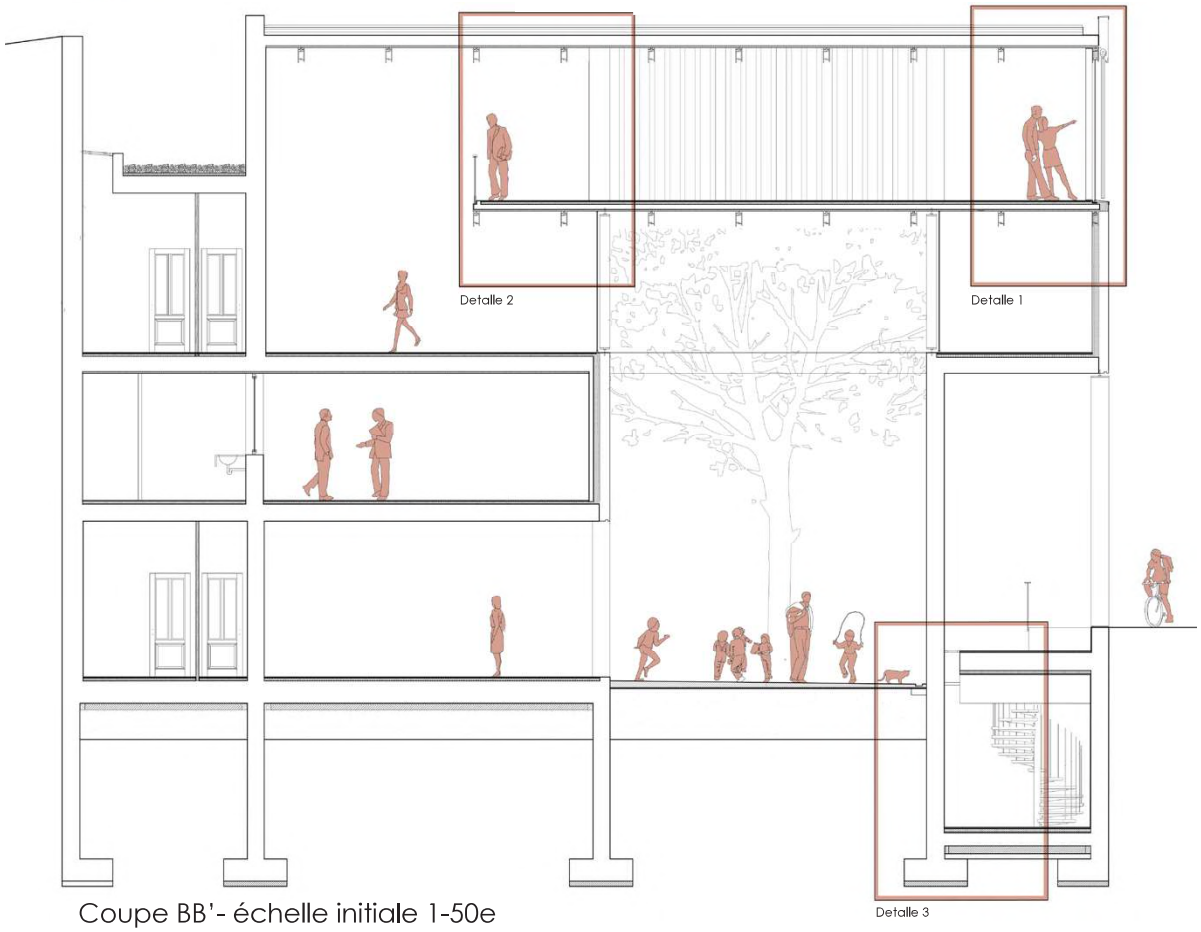
Plan rez-de-chaussée - échelle initiale 1-100e



Plan 2ème étage - échelle initiale 1-100e

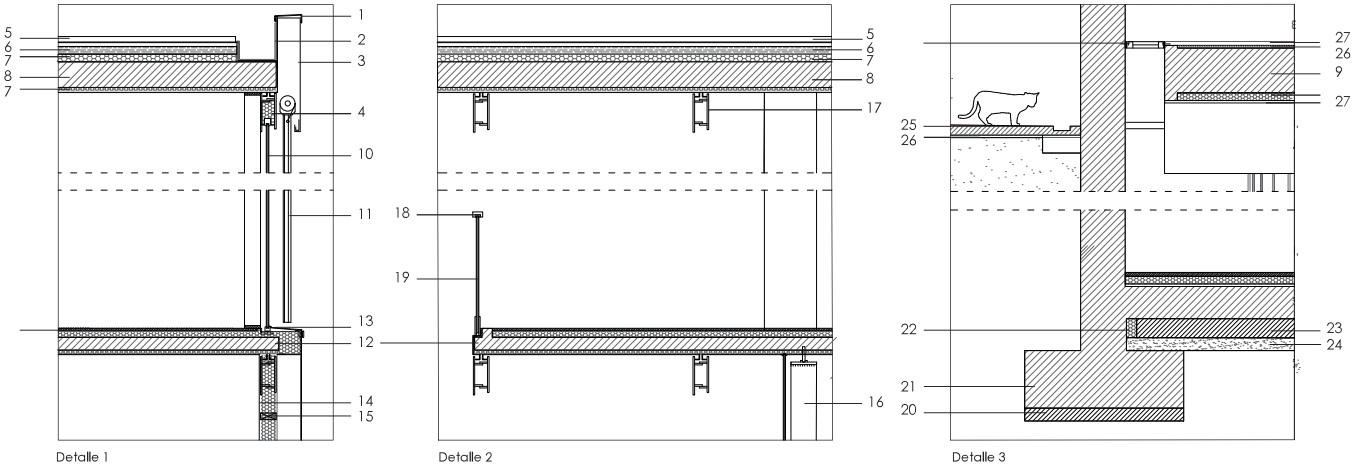


Coupe AA'- échelle initiale 1-100e



1 - Vierteaguas de zinc
2 - Canalón metálico
3 - Revestimiento exterior de acero cortén
4 - Viga de acero 120x300mm con aislante térmico aerogel
5 - Chapa de zinc engatillada
6 - Tablero de madero
7 - Aislante térmico
8 - Forjado de hormigón armado 200mm
9 - Forjado de hormigón 300mm
10 - Vidrio con carpintería metálica
11 - Persianas correderas
12 - Forjado de hormigó armado 150mm
13 - Alféizar metálico
14 - Revestimiento interior de estuco
15 - Rástel de madera
16 - Celosía de acero cortén 300mm de anchura
17 - Viga de acero 120x300mm
18 - Pasamano de madera
19 - Barandilla de vidrio
20 - Hormigón de limpieza 100mm
21 - Zapata de hormigón
22 - Junta de dilatación de poliestireno expandido
23 - Solera de hormigón 150mm
24 - Subbase granular
25 - Canalón recuperaciones aguas de lluvia
26 - Mortero de regularización
27 - Revestimiento de hormigón de fibra blanca

Coupe BB'- échelle initiale 1-50e



Coupe BB'- échelle initiale 1-50e

La thématique engagée par ce studio de projet m'a beaucoup plu, j'ai tout de même regretté de ne pas avoir eu assez de temps pour travailler plus en profondeur le projet urbain. 5heures de projet par semaine, c'est assez pauvre.
Le temps manquait donc pour pouvoir éxécuter quelque analyse urbaine qui soit (presque inexistante dans ce projet), cependant les Espagnols sont très exigeants et minutieux sur les détails constructifs. Nous devions réaliser chaque fois un détail au 1/20e du projet et, comparée à la conception qui était plutôt facile à argumenter, la professeur passait sans cesse en revue nos détails techniques. Cela permet énormément de s'améliorer sur le plan constructif.

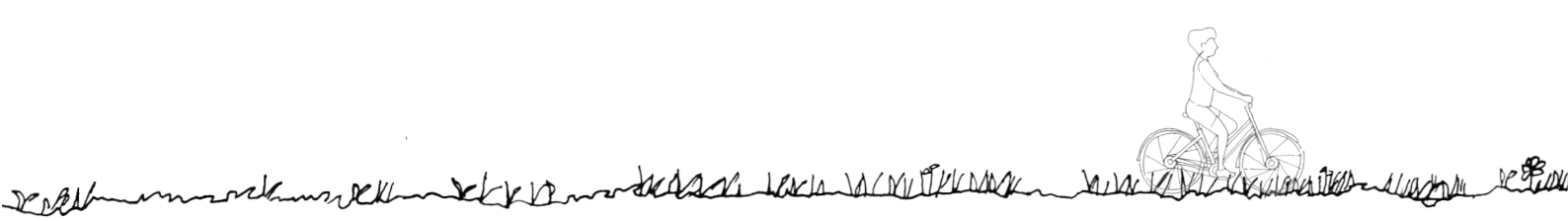
Architecture
Ecole
Construcción 1

Ce cours, bien qu'extrêmement difficile pour moi, m'a énormément appris tout au long de mon année d'Erasmus et c'est pourquoi je souhaiterais en parler ici.

J'ai, par ailleurs, participé à quelques cours plutôt techniques au sein de l'université. Ayant prise conscience à la fin de la licence que j'avais énormément de mal à comprendre un détail technique dans une revue d'architecture ou même à comprendre des opérations de chantier à travers différents stages, j'ai aussi choisi l'Universitat Politècnica de València pour sa reconnaissance technique.

Ceci dit, certains cours techniques à l'ETSA comme «Estructura» , «Cimentaciones de suelo» ou «Matematicas» sont de ces cours que je ne recommenderais pas , le niveau étant très élevé (niveau ingénieur).
Il y a néanmoins certains cours accessibles, en triant bien, certains cours sont aussi plus affectionnés par les étudiants Erasmus , donc plus flexibles.

Le cours de construction demande énormément de rigueur et de logique. Je ne suis pas déçue de ce cours car il m'a apporté énormément de connaissances techniques, bien plus que mes quatre années à l'ENSAG. Le niveau est cependant exigeant et les fautes sont peu tolérées.

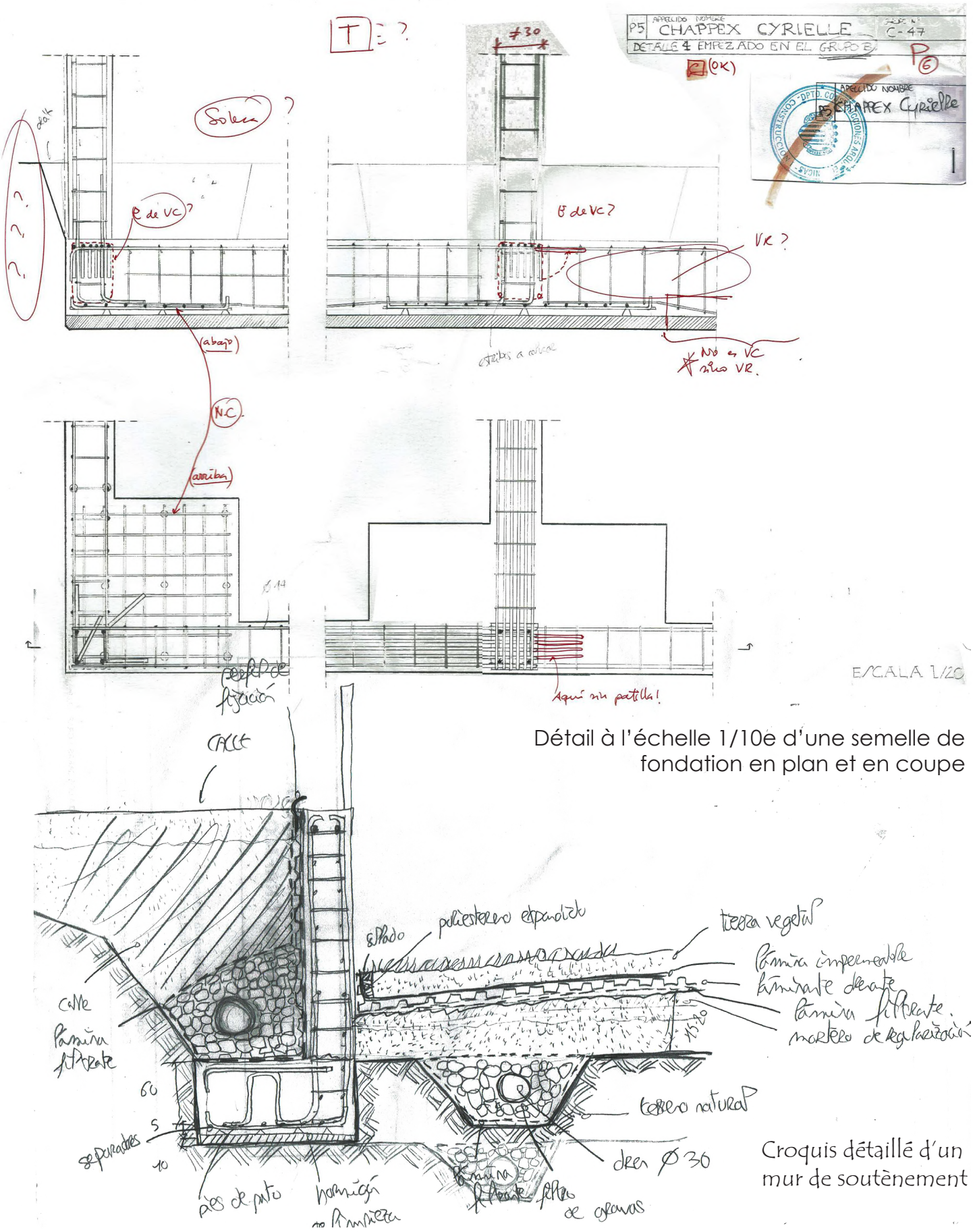


Ce cours étant un cours obligatoire de grado , il y a très peu d'Erasmus qui y participent. (Nous étions 4 ou 5 erasmus sur les 279 élèves). Il est divisé en six groupes d'élèves, dont un groupe en valencien. Le cours se divise entre théorie et pratique. Les cours de théorie sont donnés par cinq professeurs différents qui alternent chaucn leur tour en fonction des thématiques abordées.

La pratique consiste à réaliser des détails d'édifice à l'échelle 1/10e à la main. Cela demande donc beaucoup de rigueur et de temps, on en ressort pourtant plus conscient des choses.

Le cours traite de différents thèmes tout au long de l'année, allant des études de terrain, des fondations de bâtiment, jusqu'aux murs béton, murs double brique et menuiseries.

En réalisant ainsi des détails aussi poussés, on apprend énormément et je dois avouer que je suis plutôt fière aujourd'hui d'ouvrir une revue type «Détail» et d'en comprendre chaque détail constructif.
Je ne mentirais pas en disant que ce cours m'a pris beaucoup de temps mais qu'il m'a aussi apporté des connaissances basiques sur la construction qui me manquaient.



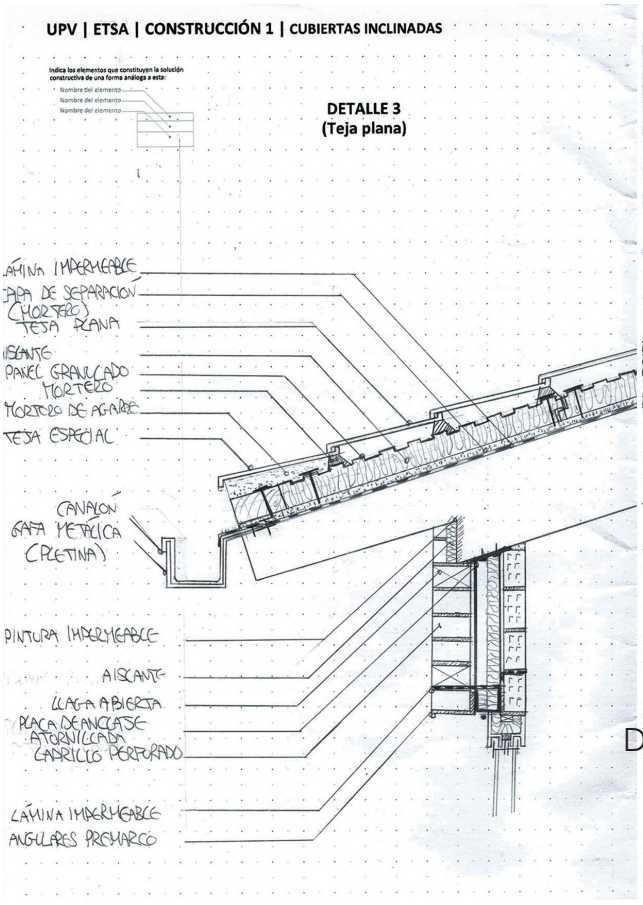
Détail à l'échelle 1/10e d'une semelle de fondation en plan et en coupe

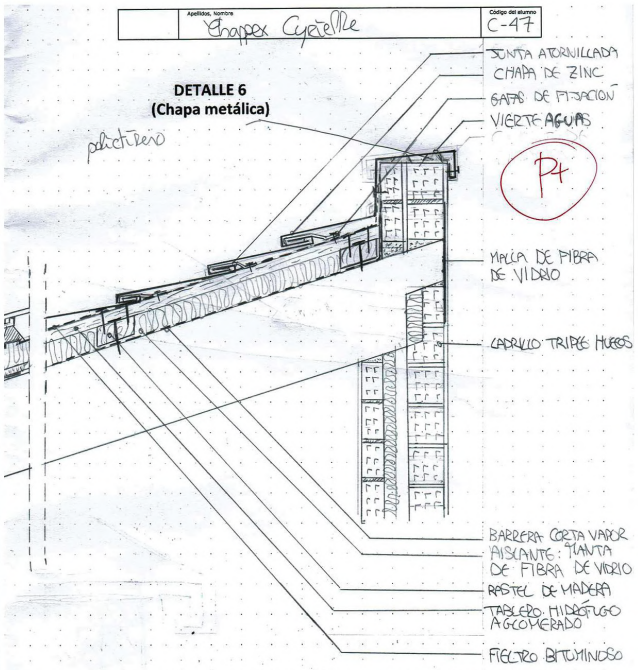
Croquis détaillé d'un mur de soutènement

Cependant, dans cette matière, pas de calculs (ou très peu , mais d'un niveau assez bas), ce qui fait aussi que je l'ai choisi, étant très mauvaise dans ce domaine. Cette matière est fondamentale car elle permet de comprendre chaque détail d'un bâtiment et quelle en est sa raison. C'est pour moi le BEA-BA pour apprendre la construction, cette matière permet de mieux comprendre les fondamentaux de la construction.

Les profs paraissent très strictes aux premiers abords mais si vous vous faites connaître comme Eramsus et montrer une volonté d'apprentissage dans cette matière, ils seront beaucoup plus cléments et compréhensifs. De même, ils sont très accessibles , surtout ne pas hésiter à poser des questions, et à aller les voir quand vous ne comprenez pas ou envoyer un mail pour prendre rendez-vous et revoir votre examen avec eux. Ils sont, de ce coté là, très ouverts et n'hésiteront pas à proposer des rendez-vous pour vous expliquer.

Etant partie avec un niveau Espagnol avoisinnant le B1, je ne comprenais pas toujours tout en classe , ce qui m'a valu quelques difficultés au début. Mais avec le temps, le niveau en Espagnol s'améliorera, on ose plus poser des questions, on comprend mieux et on commence à se faire des amis. J'avais l'habitude , dès la fin du premier semestre de réaliser toutes mes pratiques avec deux de mes amis, Salah et Nicolás, et l'esprit de groupe et d'entraide nous a beaucoup aidé et soutenu les uns des autres.



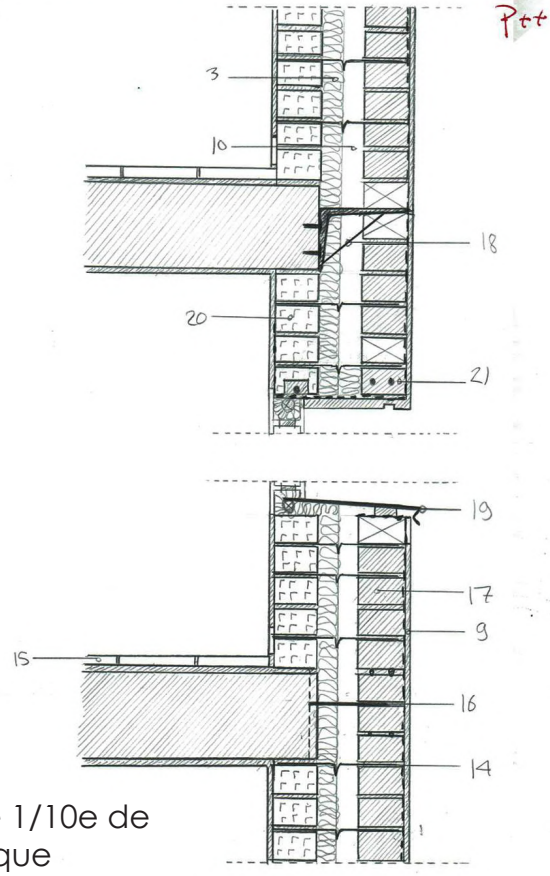


Détail à l'échelle 1/10e de deux types de toiture

P++

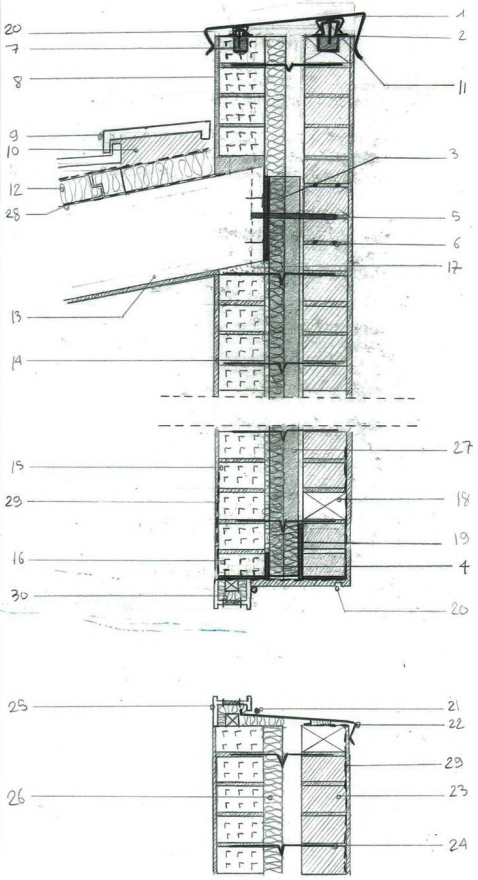
- LADRILLO HUECO TRIPLE
- RODAPIE
- AISLAMIENTO DE POLIES-
ESPUMA EXTRUDO EXPANDIDO
- GOTERA
- LADRILLO TRIPLE HUECO
LLAGAS ABIERTAS
- MÉNSULA DE HORMIGÓN
ARMADO.
- VIERTEAGUAS DE PIEDRA
- ANGULAR
- REVESTIMIENTO EXTERIOR
- LÁMINA IMPERMEABLE
- CÁMARA DE AIRE
- CARPINTERÍA

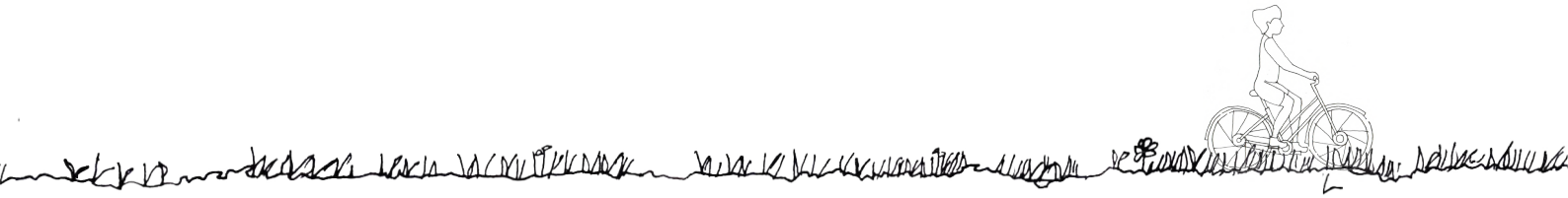
- RASILLA
- CANUTILLO
- CLAVE
- PAVIMIENTO
- FÁBRICA ARMADA (ZUNCHO)
- LADRILLO PERFORADO 7x12
- ANGULAR CONTRA PARSADO
- VIERTEAGUAS METÁLICO
- LADRILLO HUECO DOBLE
- PIEZA DE HORMIGÓN
(DINTEL)



Détail à l'échelle 1/10e de doubles murs brique

P++





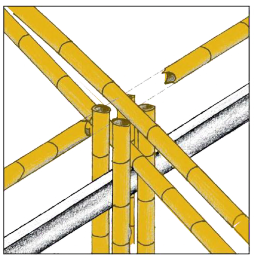
Je recommande particulièrement cette matière si, comme moi, vous partiez de 0 au niveau technique et que avez vraiment envie de vous améliorer sur ce plan-là. Les cours techniques à l'université sont nombreux et variés donc il y a énormément de possibilité. Cependant , le cours de construction requiert aussi une exigeance personnelle et une volonté forte d'apprendre l'Espagnol. Les examens théoriques sont particulièrement piégeux, ce qui demande une compréhension minimale de l'espagnol. Ceci dit, cela n'est pas impossible, j'en suis la première témoin, en partant d'un niveau espagnol basique, avec de la volonté, on comprend rapidement.
Quelques critiques néanmoins sur la matière , comme le manque de pluralité de matériaux étudiés (on étudie toujours les basiques comme le béton et la brique, le bois étant peu utilisé en espagne).
Et même si la vision constructive des espagnols me parait légèrement «dépassée» et, encore une fois, dénuée de tout questionnement écologique, cela reste néanmoins un fondamental sur des notions de construction basiques qui, je pense, me servira tout au long de ma vie d'architecte.

Architecture
Ecole
Concours

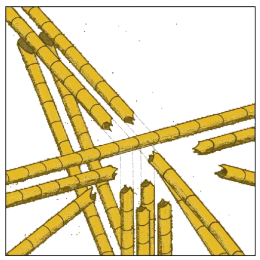
Ce concours , organisé par l'association Archsharing fût , à ce jour, l'un des plus amusants et intéressants que j'ai pu expérimenté.
Réalisé en duo avec mon ami bolivien Nicolás, nous avons beaucoup partagé, échangé, et confronté nos visions du monde. Cela reste à ce jour une des plus belles expériences de ma vie de future architecte. Ce concours réalisé avec Nicolás m'a fait prendre conscience que voyager à l'étranger, partir et découvrir de nouvelle cultures ainsi que de comparer diverses points de vue architecturaux avec des personnes venant de l'autre bout de la planète était une des choses les plus enrichissantes qui m'aient été donné d'accomplir cette année.
Le concours portait sur la réhabilitation d'une école en Bolivie avec peu de moyen et de ressources (10 000$).

Nous avons longuement réfléchi avec Nicolás sur les problématiques urbaines présentes, le facteur climat et les problématiques liées aux matériaux et à leur coût. Tous ces facteurs nous ont donné beaucoup de matière à réfléchir et ont vraiment requestionné notre manière de faire l'architecture autrement qu'en studio de projet à l'école.

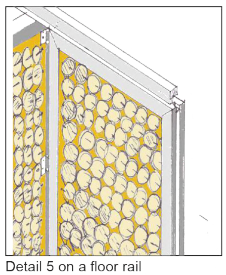
Les idées architecturales sont souvent communes, mais leur abstraction fait qu'il est toujours difficile de se mettre d'accord sur la forme qu'on leur donnerait. Nicolás ayant suivi une formation architecturale au Mexique et moi européenne, nos idées liées à notre formation architecturale et notre rapport à l'environnement urbain nous menaient à des confrontations et des oppositions d'idées.



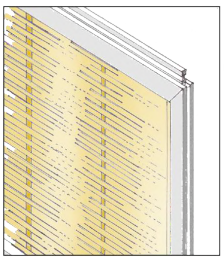
DETAIL B



DETAIL A



Detail 5 on a floor rail



Detail 6 on a floor rail

TOTAL EXTENSION : **91m2**

director's office

reception and teachers' kitchen

botanic garden for each classroom

extension : it fits on the existing structure.

existing classroom with a new temporal separation. (sliding door)

AA'

New toilets adapted to younf childs.

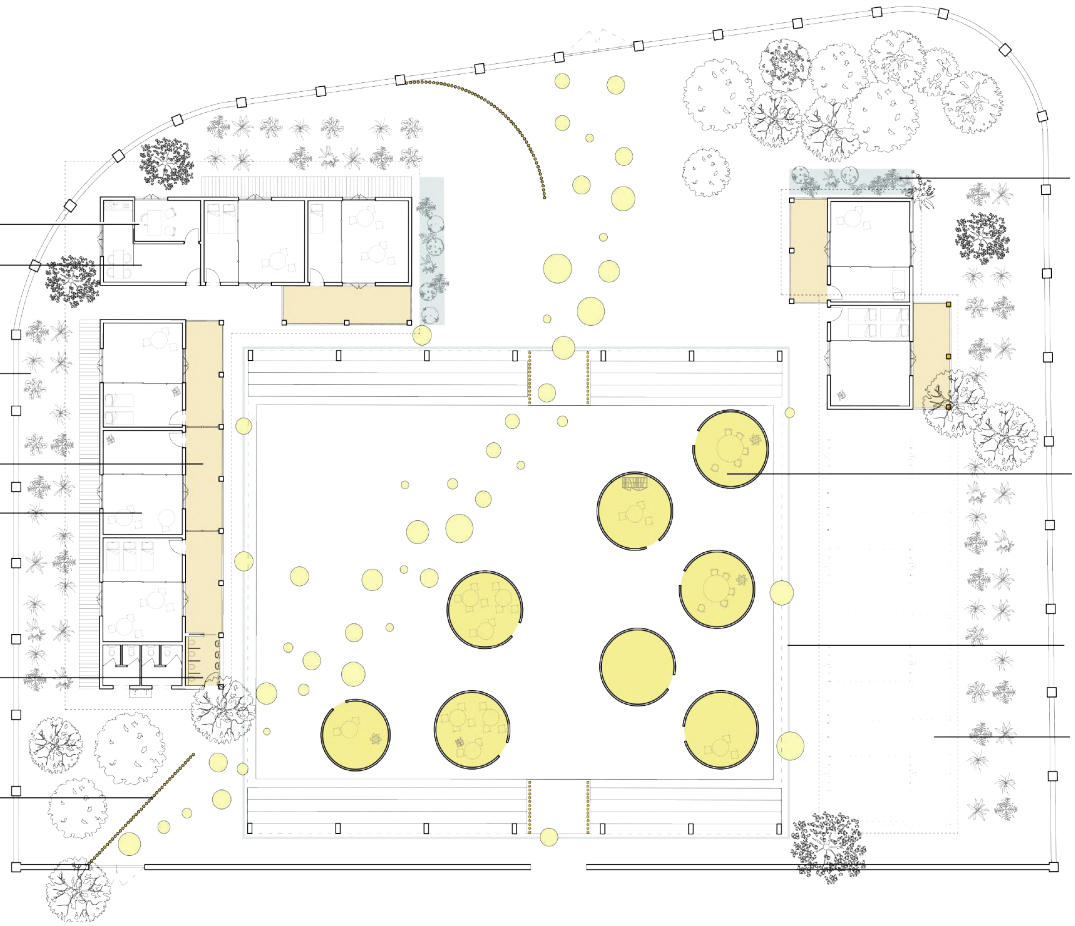
Bamboo barrers
Creates privated spaces and fits on the pathway.

raining garden

Temporal classroom
It's not a part of the extension but classrooms built with bamboo waiting for a better extension and to host the 500 children

water pathway in slope to recover the raining waters of the ground.

prevention of the futural expansion of the school



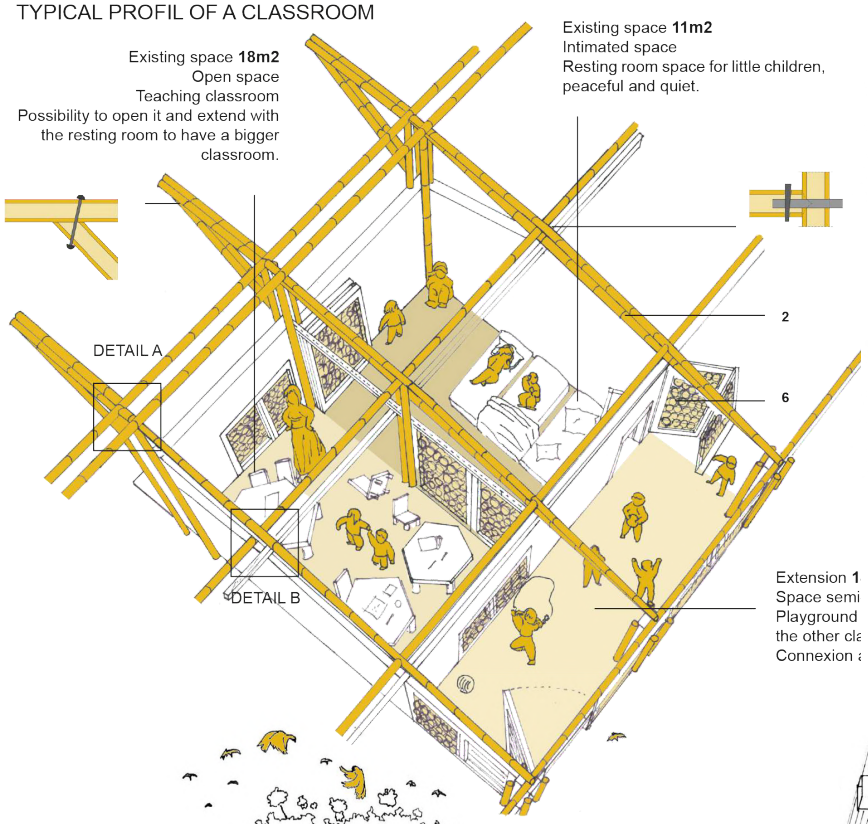
General plan school
Scale 1-200e

Section AA'
Scale 1-200e

TYPICAL PROFIL OF A CLASSROOM

Existing space **18m2**
Open space
Teaching classroom
Possibility to open it and extend with the resting room to have a bigger classroom.

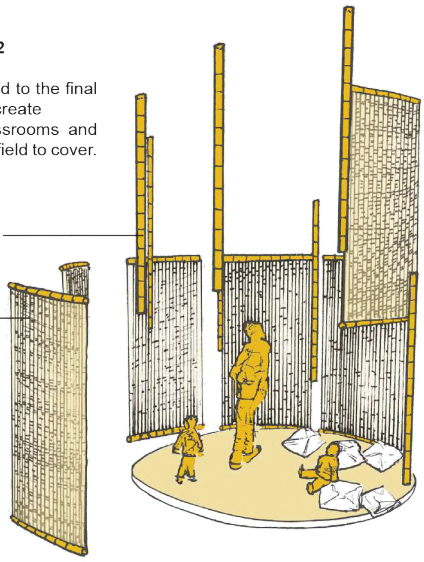
Existing space **11m2**
Intimated space
Resting room space for little children, peaceful and quiet.



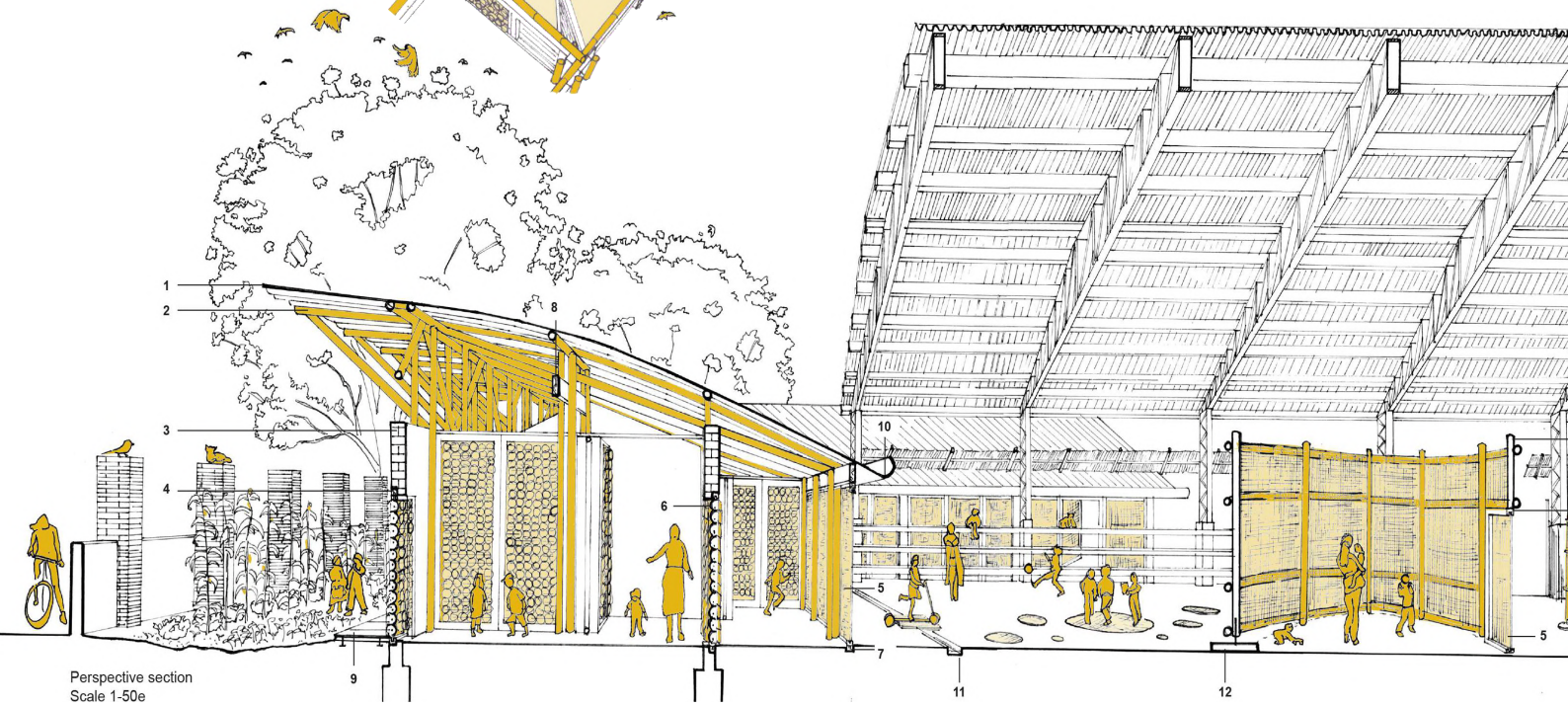
Extension **1**
Space semi
Playground
the other cla
Connexion a

TYPICAL PROFIL OF A TEMPORAL CLASSROOM

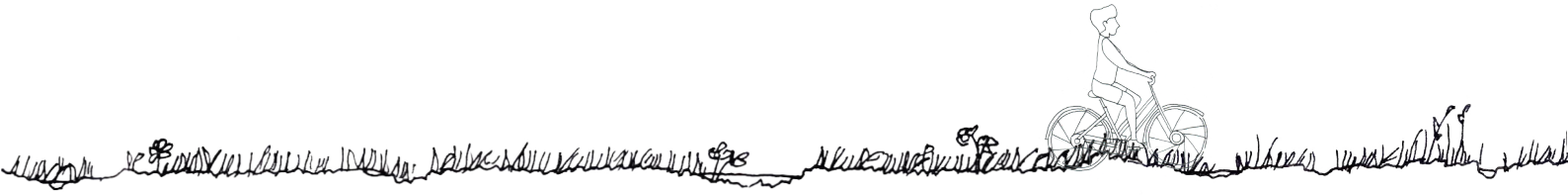
Temporal classroom **16m2**
Teaching classroom
The space isen't integrated to the final extension. The idea is to create temporal and cheap classrooms and use the roof of the soccer field to cover.



Meshing bamboo creates a porosity between the outside and the inside just as light effect.



Perspective section
Scale 1-50e



Nous avons beaucoup débattu, argumenté et défendu chacune de nos idées, et je dois dire qu'à la fin, le concept en résultait plus enrichissant car le mélange de nos deux cultures donnait vie à une architecture que nous n'aurions pas pu, séparemment, ni l'un ni l'autre éxécuté.
Ce concours fut un enrichissement dans ma manière de voir l'architecture et de la concevoir.

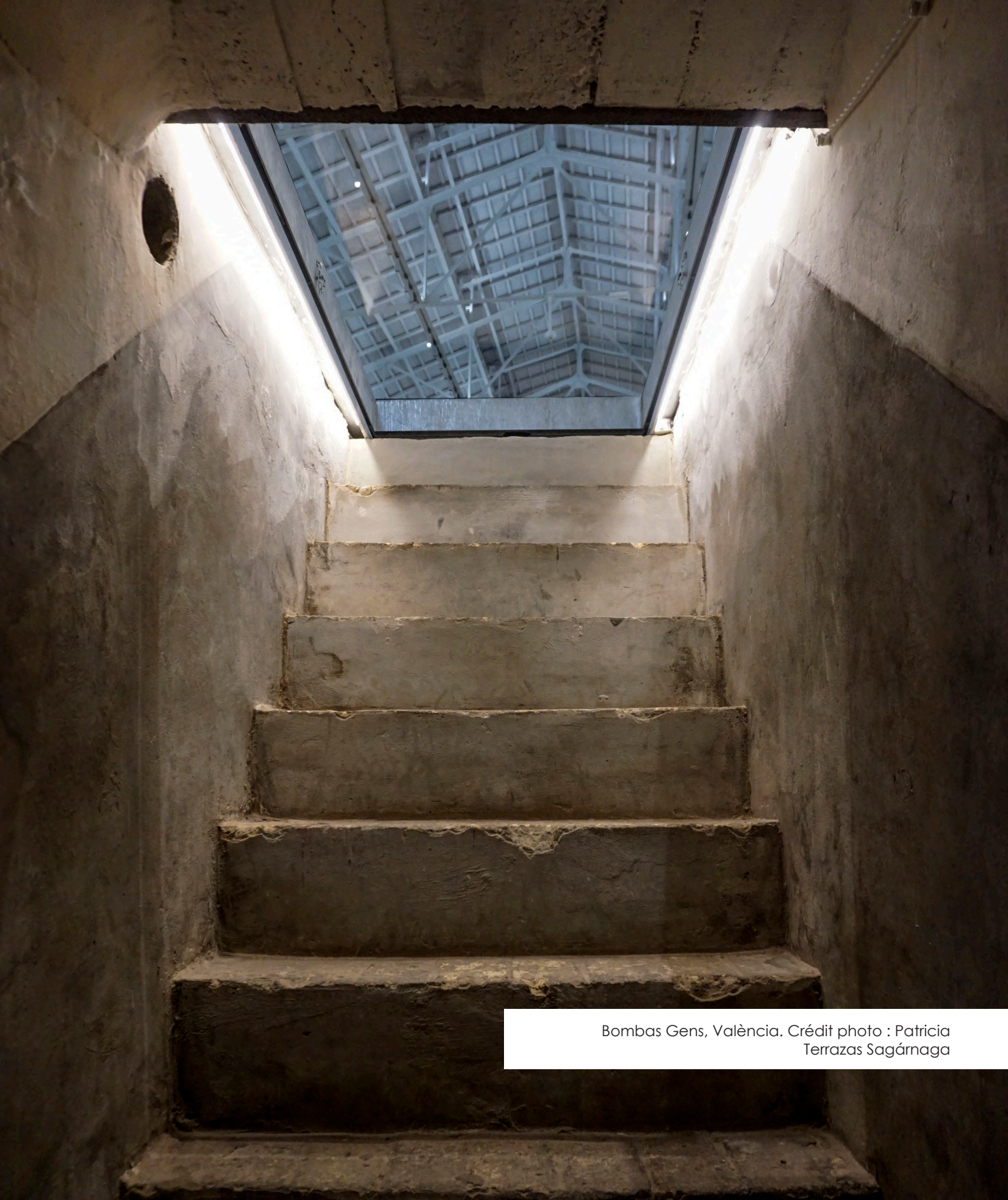
Architecture

Cette année, en architecture comme en urbanisme, j'ai eu l'occasion de rencontrer des gens de différents pays avec une vision, une culture et une formation toutes différentes qui vous poussent sans cesse à confronter vos idées à les argumenter.
De même, on apprend et on s'enrichit des autres et de leur propre vision. Ainsi l'architecture s'en trouve plus forte et vive. Les différentes matières que j'ai pu explorée au cours de mon année à l'UPV m'ont permise de comprendre d'autres façons de faire et de voir l'architecture qui ont nourri ma propre connaissance de l'autre , du monde. Aujourd'hui, je prends conscience que travailler en groupe avec des gens résultant d'une formation différente de la vôtre reste quelque chose de vitale à ma pratique et qu'elle s'en trouve plus complète.

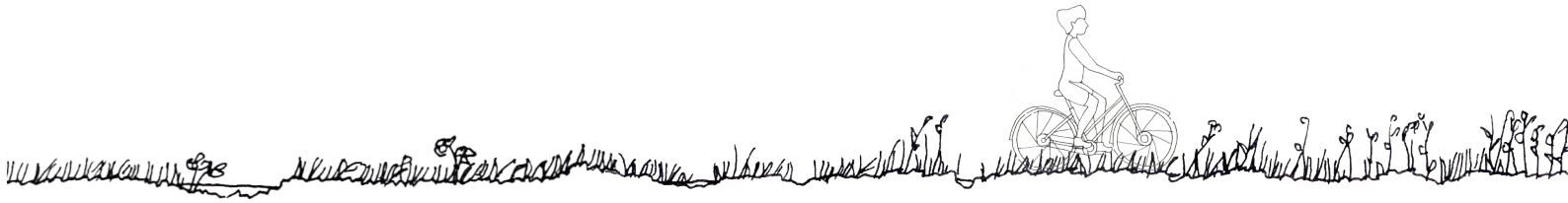
De même, partir en erasmus dans une autre unviersité vous permet de voir une autre manière d'appréhender l'architecture, et de sortir un peu de la formation, que vous pensiez jusqu'alors «absolue» de votre propre école pour aller se confronter à une formation et une vision toute autre.

A l'UPV, la formation architecturale est extrememement technique tan bien que nous avons parfois du mal à la distinguer de la formation d'ingénieur. Le projet reste bien plus pauvre qu'à l'ENSAG et la présence de cours sur la sociologie et d'alternatives urbaines n'existe pas dans cette unviersité. La technique est en générale poussée, là où nous la délaissons pour la sociologie, le paysage, le projet et l'urbanisme. C'est une autre manière de voir l'architecture, une autre vision qui ne peut qu'apporter un supplément dans son propre bagage d'architecte.

Voyager, visiter et comprendre l'architecture d'un autre pays en y vivant et en ressentant la culture est différent que de faire du simple tourisme. On comprend alors l'architecture et son territoire dans un autre contexte, avec un regard neuf et il en est plus facile de déduire et d'en tirer des conclusions avec toutes les clefs en main.



Bombas Gens, València. Crédit photo : Patricia Terrazas Sagárnaga



Étude sur la place de la voiture à València

Introduction

Les réformes du XXème siècle, implantation de l'automobile

Une expansion urbaine rapide depuis les années postindustrielles
L'arrivée de l'automobile : un transport qui va bouleversé des habitudes de vie
Tracés et réformes viaires

Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida de Blasco Ibañez et la calle Colón.

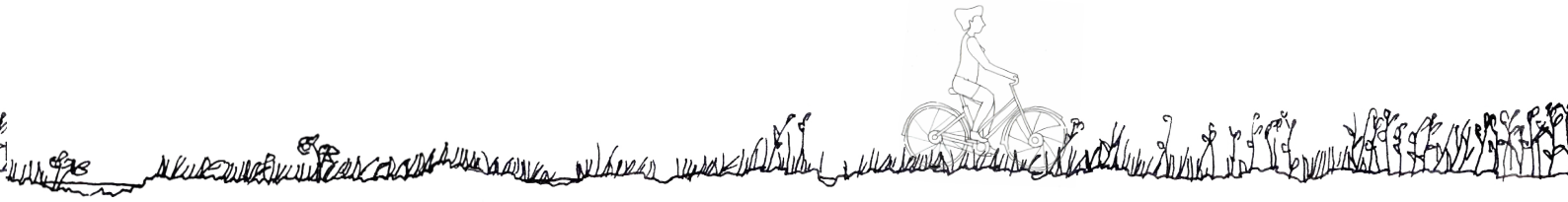
Définition de plusieurs types d'axes, du boulevard à l'autoroute.
Du passage piéton au feu routier
Place des voies de parking

Conséquences et constat

Répercussion sur la mixité sociale et les espaces urbains
Des habitudes quotidiennes qui diffèrent
Ouverture : des transports alternatifs?

Conclusion

Bibliographie



Introduction

La présente étude qui suit n'est en aucun cas une critique d'un système viaire, l'histoire de chaque ville ayant suivi et subit l'influence de traditions différentes. Elle est simplement le résultat et le constat de nombreuses promenades, trajets, effectués aussi bien à vélo, qu'en autobus, métro ou parfois en voiture à travers la ville de València.
Les exemples que je cite sont chaque fois référencés par des thèses dont le sujet fût déjà traité au sein de l'Université Polytechnique. Les dessins sont tous issus d'une élaboration personnelle.
Le sujet de la place de la voiture dans la ville de València et comment cette place a t-elle été mise en exergue tout au long du XXe siècle. Un bref résumé historique de la situation de València depuis la chute de ses dernières murailles chrétiennes en1868 nous aidera à mieux comprendre les causes de l'invasion automobile présente aujourd'hui. On entendra mettre en lumière le contexte économique et territorial dans lequel celle-ci a émergé, ainsi que le contexte social de l'époque.
Ensuite, une analyse brève et générale sera accentuée sur la situation actuelle, à savoir la place et la largeur des boulevards en général, le rôle des feux routiers, et la place attribuée aux parkings. Pour cela , deux types de cas seront à l'appui de cette étude, l'avenida de Blasco Ibañez qui représente un des cas de majeur de l'extension des années 1930, et la calle Colón qui représente le tracé de l'ancienne muraille démantelée qui encerclait la ville.
Pour terminer, une troisième partie expliquera les conséquences de la place attribuée aux automobilistes à València. Il s'agit, entre autre, de répercussions urbaines sur la ségrégation sociale, le rôle des espaces publics au sein de ce système viaire ainsi que la répercussion sur les habitudes de vie quotidiennes des Valenciens. Une ouverture sera proposé sur l'utilisation de transports alternatifs.

Les réformes du XXe siècle, implantation de l'automobile

Une expansion urbaine rapide dans les années postindustrielles

De manière générale, *«depuis la démolition des murailles de presque toutes les villes du continent du milieu du XIXe siècle, s'est mis en place un processus d'expansion de la ville sur le territoire.»* [1]

Ce processus d'expansion urbaine se développe ainsi sur ce qui existait déjà auparavant : les villages et les hameaux.

L'ère industrielle, ainsi que la modernisation du milieu du XIXe siècle ont énormément fait progresser et avancer des villes dans leur conception urbaine, ce qui leur ont permises, par le biais de la machine à vapeur, des usines et du train d'acquérir un nouveau statut et ainsi, créer une rupture complète avec l'histoire des murailles.

La ville de València est située dans une riche huerta, fertile et productive près de la mer méditerranée.

Avec l'arrivée de l'industrialisation et de la modernisation, la dualité ville/huerta s'en est retrouvée mitigée, et l'invasion du noyau urbain sur la huerta en montre ainsi une demande du sol comprenant de nouvelles nécessités en rupture avec la tradition agricole.[2]

Les premières causes de l'expansion urbaine de València, qui créent une rupture historique avec ses traditions, sont la démolition des dernières murailles chrétiennes en 1868, ainsi que le processus d'annexion des municipalités attenantes à la ville, actuellement quartiers de celle-ci. [2]

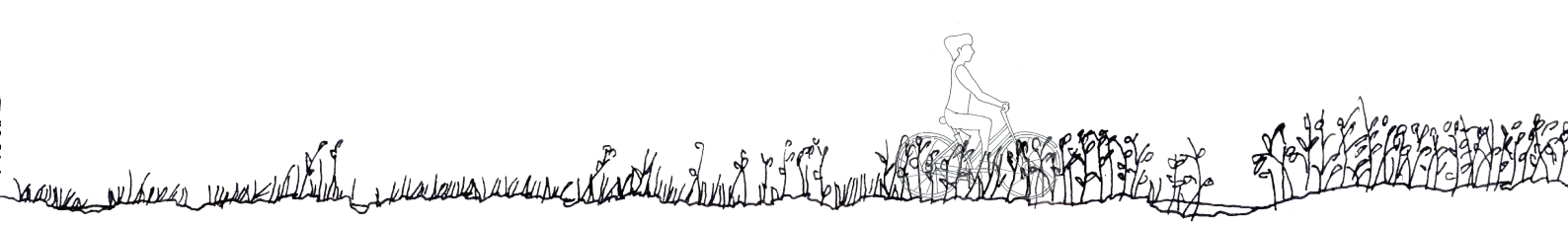
Une fois ses murailles démolies, la ville commença alors son processus d'extension.

Dans ce type de cas-là, nous centrerons l'étude sur l'extension du réseau viaire.

---

[1] page XI, Mercedes Alcañiz Moscardó
«Desde el derribo de las murallas a mediados del siglo XIX en casi todas las ciudades de nuestro continente, se inicia el proceso de expansión de la ciudad sobre su territorio.»

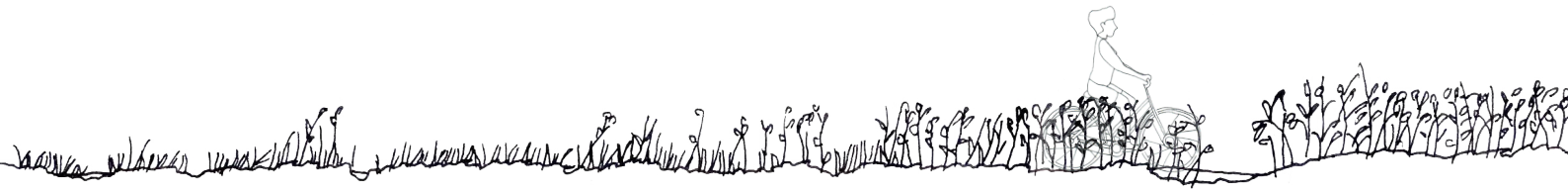
[2] page 3, idem



«[La métropole Valenciana] a été historiquement une zone d'agriculture de tradition intense.» [1]
Ainsi, grâce à ses nombreux canaux d'irrigation amenant directement l'eau depuis le fleuve Turia jusqu'aux terres agricoles datant de l'époque romaines et arabes, cette tradition a influencé de manière déterminante son caractère agricole. Cette caractéristique historique commence à chanceler dans les années 1930 avec l'application du plan de stabilisation, qui initie le processus de la modernisation de l'économie espagnole.

L'agriculture perd de l'influence et de l'importance dans la plupart des municipalités. C'est alors que commence l'ascension du secteur industriel, puis postérieurement ,du secteur tertiaire. [2]
Ainsi la substitution progressive de l'agriculture par l'industrie puis par les secteurs tertiaires auront pour conséquence la transformation et l'apparition d'une nouvelle morphologie urbaine qui va, peu à peu, grignoter le territoire agricole de València dans le but de l'urbaniser.[3]

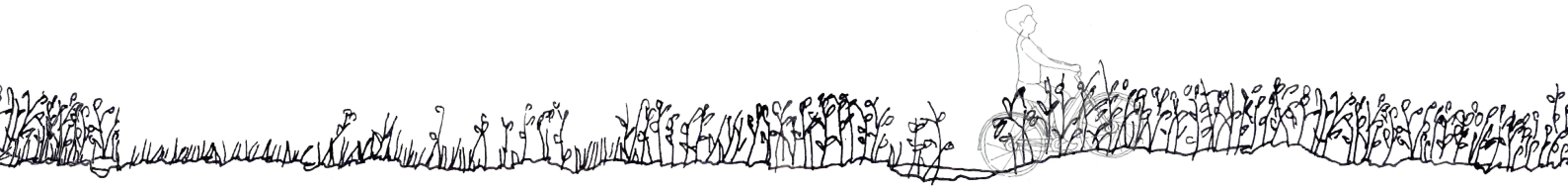
[1] page 75, Mercedes Alcañiz Moscardó
«[El Area Metropolitana de Valencia] ha sido históricamente una zona de agricultura tradicional intensiva.»
[2] page 75, idem.
[3] page 76, idem.



Une évolution importante de la population de la métropole Valèncienne s'opère, notamment entre les années 1960 et 1991. En effet, durant cette période, la population métropolitaine passe de 764.082 hab à 1.347 702 hab. [1] soit presque le double en seulement 30ans.
Le taux d'alphabétisation ainsi que la spécialisation sont également des caractérisques significatives pour initier des processus de changement et de développement urbain. [2]
Le nombre d'analphabètes entre 1960 et 1991 est ainsi passé d'un taux de 5,9% à 2,2% .
De même que la population universitaire dans ces mêmes années augmente considérablement.
Enfin , l'abandon des secteurs agricoles et quelques peu industriels au profit du développement des activités de services[3] démontre en quoi l'influence de ces secteurs auraient considérablement modifié le paysage Valencien.
*«Le secteur agricole perd du poids dans l'ensemble de agglomération, au profil du secteur tertiaire qui augmente par la conséquence directe du processus de modernisation expérimenté.»**
L'augmentation massive de la population en seulement 30 ans, aura des répercussion directe sur tout le tissu urbain valencien.
En effet, même si elle augmente mois au sein même de la ville de Valencia (elle passe de 500.000hab en 1960 à 777.000 en 1991)*, les répercussions directes de son explosion métropolitaine se font voir sur ses propres services, et infrastructures routières.
Les personnes venant vivre dans la région valencienne font ainsi le trajet en voiture pour aller travailler jusqu'en ville, et les services, comme la création d'universités, de nouveaux hôpitaux, d'écoles et de loisirs auront des conséquences directes sur la transformation des réseaux routiers de la ville.

---

[1] page 4-5, Mercedes Alcañiz Moscardó
[2] page 31, Mercedes Alcañiz Moscardó
[3] page 34, idem.
*page 38-39, idem.



«Au début du XXe siècle, , la ville de Valèncіa représente 68% de la population de la Comarque alors qu'à partir des années 1981, elle n'en représente plus que 57%» [1]

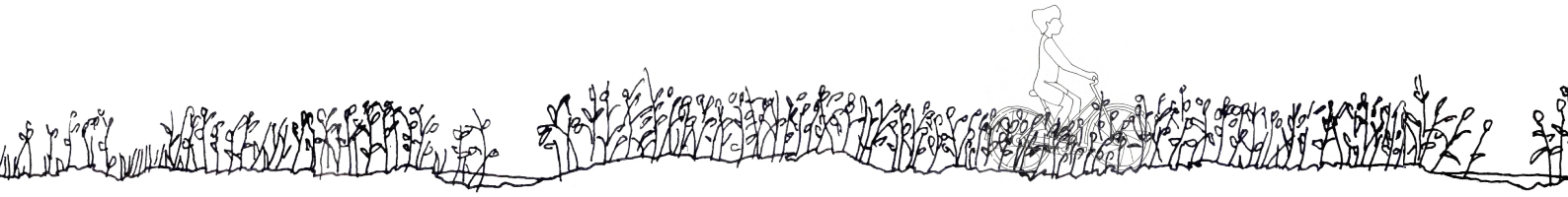
Cela signifie , entre autre, au vue de l'augmentation de la population urbaine, que la plupart des habitants de la région de Valence s'établiront autour de la ville, ce qui engendrera des conséquences directes quant à son réseau urbain pour accéder à la ville.

Les acteurs sociaux sont ainsi, dans ce type de cas-là, un facteur déterminant qui changera la place de la voiture au sein même de la ville de Valencia.

---

[1] page 40, Mercedes Alcañiz Moscardó

Ainsi, plusieurs facteurs peuvent ainsi démontrer et mettre en cause l'extension si rapide de la ville. Mes premières interrogations avaient ainsi commencé par là, arrivée dans une ville dont la superficie est équivalente à celle de Paris avec une augmentation de la population multipliée par deux en un siècle, il y avait de quoi surprendre.
Le trafic routier et ses transformations sont donc issus de cette demande toujours plus croissante de population et de travail, et les décisions politiques prises à l'époque se sont tournées vers une mobilité centrée sur la voiture.



Les réformes du XXe siècle, implantation de l'automobile

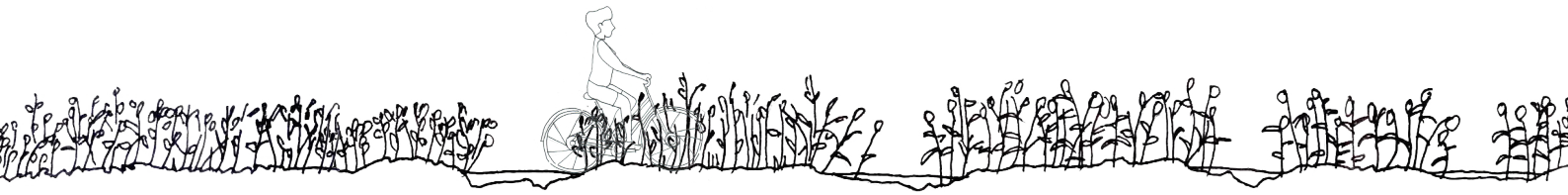
L'arrivée de l'automobile : un transport qui va bouleverser des habitudes de vie

Dans les années 1920, l'automobile est en plein essor , et elle vue comme une nouvelle révolution.
Avec l'apparition de la société de consommation dans les années 50, elle devient un moyen de transport accessible aux classes moyennes et n'en reste non pas seulement un privilège accordé aux riches mais accessible à toutes et à tous. Elle se démocratise de plus en plus.
L'achat d'automobiles par les classes moyennes va engendrer une nouvelle demande qui inciteront les villes à construire des routes en adéquation avec ce nouveau besoin. A moins que ce ne soient les routes elles mêmes et leur conception qui aient engendré de nouvelles habitudes de vie chez la plupart des gens.
Quoi qu'il en soit, entre les années 1960 et 1990, de grandes réformes viaires vont être entreprises dans la ville de València.
Ainsi une question surgit-elle, pourquoi ces réformes ont-elles été plus présentes dans une ville comme València?
Il y a plusieurs raisons, et en premier, cela réside dans ce que nous avons déjà dit, à savoir son extension urbaine rapide.
Pour de multiples raisons déjà citées, la ville , voyant son évolution urbaine croître à toute allure, s'est empressée d'instaurer de nouvelles voies routières en adéquation avec sa taille.
La plupart des trajets effectués à pied jusqu'à présent ne pouvaient ainsi plus se faire.
D'après Corinne Mignot, le piéton couvre en général un rayon d'environ un kilomètre carré pour ses déplacements quotidiens. Au delà, il nécessite un autre type de moyen de transport qui puisse être en adéquation à ses besoins.

« Les habitude spatiales et temporelles des mobilités sont extrêmement défavorables aux modes non motorisés. De plus en plus de personnes résident , travaillent, achètent se distraient et donc se déplacent en périphérie des villes. Il s'ensuit un allongement des distances peu compatible avec la marche. » [1]

L'extension urbaine de la ville par l'arrivée de nombreux acteurs sociaux en fait que la voiture s'est vue le moyen le plus simple et rapide pour faire le lien direct entre centre-ville et périphérie.
La configuration spatiale du centre ville étant circulaire et enclavée au creux du fleuve Turia, il en résulte que sa forme urbaine incite toujours à se rendre au cente ville pour accéder aux activités importantes.
Sa forme est concentrique.

[1] MIGNOT Corinne, Mobilités urbaines et déplacements non motorisés, Paris, collection Transports, recherche, innovation, 2001, p.13-14



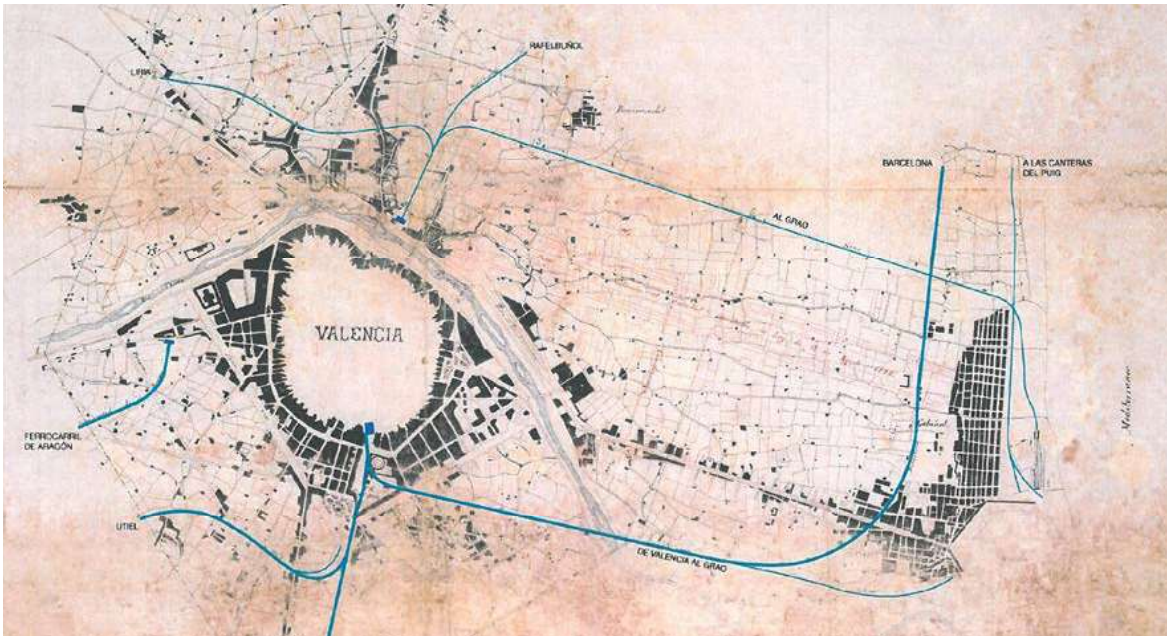
Les réformes du XXe siècle, implantation de l'automobile

Tracés et réformes viaires

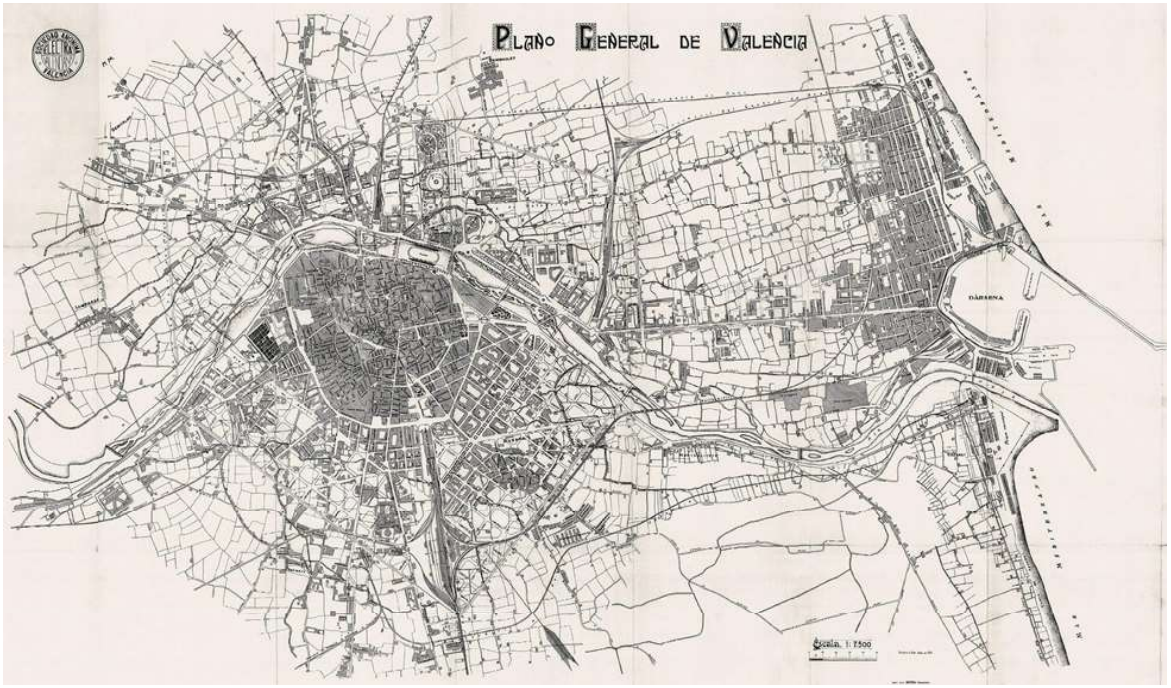
L'arrivée de la voie ferrée, peu avant la démolition des murailles, en 1852 change les manières de se déplacer au sein de la ville et sera un premier facteur de l'étalement urbain.
«Son implantation a eu une connotation évidente sur le développement urbain de la ville». [1]
Ces aménagements n'ont pas été construit par hasard puisque la construction du port au moment de l'ère industrielle commençait à prendre de l'ampleur. Pour des raisons stratégiques, deux gares sont ainsi construites, l'une en centre ville et l'autre connectant le port.
Ce n'est donc pas un hasard si la première voie ferrée connecta le centre de Valence et le Grau. Entre 1852 et 1869, de grands travaux sont entrepris sur le port, ce qui améliorera par la suite son infrastructure portuaire.
La volonté politique forte en cette fin de XIXe siècle fut de moderniser l'infrastructure portuaire, et de connecter cette infrastructure à la ville par un réseau ferré.
Par la suite, avec l'expansion de la voiture qui se cessera de croître parmi les classes les plus modestes, La ville va commencer à tisser son propre réseau routier sur la base de son réseau ferré. L'avenida del puerto, déjà présente, qui était la seule avenue reliant le port au centre ville jusqu'alors, va conduire et initié le nouveau maillage de l'extension des réseaux urbains.
L'extension future se déroulerait principalement au Nord Est de la ville, bien justement grâce à son emplacement stratégique entre le port et le centre ville. La voie de chemin de fer ayant déjà amorcée cette extension, c'est naturellement que les habitations et les services se développeront dans cette zone au Nord Est de la ville, par la desserte qui lui est spécialement accordée.

---

[1] p.59 Thèse doctorale, José María Tomás Llavador, «Geometría de ciudad.», 2015
«Su implantación tuvo unas connotaciones evidentes sobre el posterior desarrollo urbano de la ciudad.»
[2] p.60 Thèse doctorale, José María Tomás Llavador, «Geometría de ciudad.», 2015



Carte de València, datant de 1899, peu après le démantelement des murailles.
En bleu, on distingue nettement le tracé du chemin de fer, inauguré en 1852.
p.170 Thèse doctorale, José María Tomás Llavador, «Geometría de ciudad.», 2015
D'après le plan de J.M Cortina



Carte de València, datant de 1907, peu après la réforme intérieure de l'élargissement de la ville.
On peut constater l'appariton d'une toute nouvelle avenue perpendiculaire à l'avenida del puerto : l'avenida de Aragón.
p. 180 Thèse doctorale, José María Tomás Llavador, «Geometría de ciudad.», 2015

A la fin du XIXe siècle, est lancée une réforme intérieure de la ville afin de l'élargir. De nombreux projets conçus par les architectes Javier Goerlich et Federico Aymami permettront, au début du XXe siècle d'accomplir quelques réformes, notamment en créant la calle de la Paz, en restaurant la Plaza del Ayuntamiento ou en élargissant l'avenida del Oeste (projet qui ne sera jusqu'à alors jamais abouti).
Ces projets, plutôt radicaux, avaient pour but de *«rompre avec le passé, créer de nouveaux espaces urbains et améliorer l'hygiène et les services publics de la ville.»*. [1]

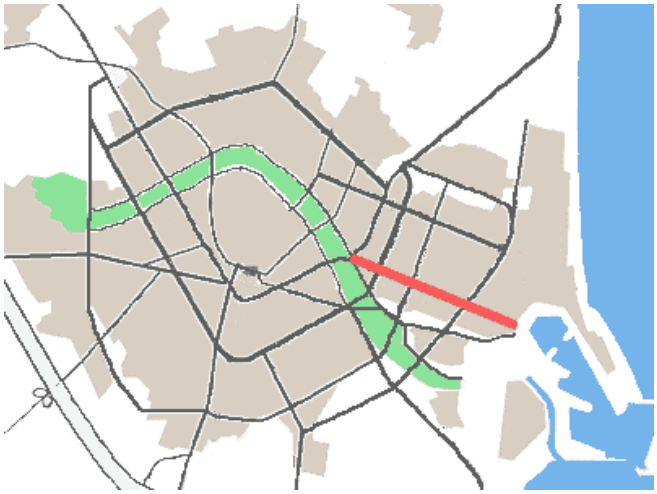
Quoi qu'il en soit, l'arrivée d'une nouvelle politique à València et l'extension du mouvement hygiéniste pousse la ville à changer ses réseaux routiers, ses rues et ses canalisations souterraines. Un processus de grande transformation urbaine voit le jour.
L'avenida del puerto, construite au début du XIXe siècle, va connaitre une urbanisation de plus en plus croissante tout autour de son axe, axe majoritaire et le plus important en cette fin du XIXe siècle.

---

[1] source : https://www.lasprovincias.es
«Romper con el pasado, crear nuevos espacios urbanos y mejorar la higiene y servicios públicos de la ciudad.»

Photo de la plaza del Ayuntamiento (anciennement Plaza Emilio Castelar) en 1905.
p. 118 Thèse doctorale, José María Tomás Llavador, «Geometría de ciudad.», 2015

Photo de la plaza del Ayuntamiento en construction, 1926.



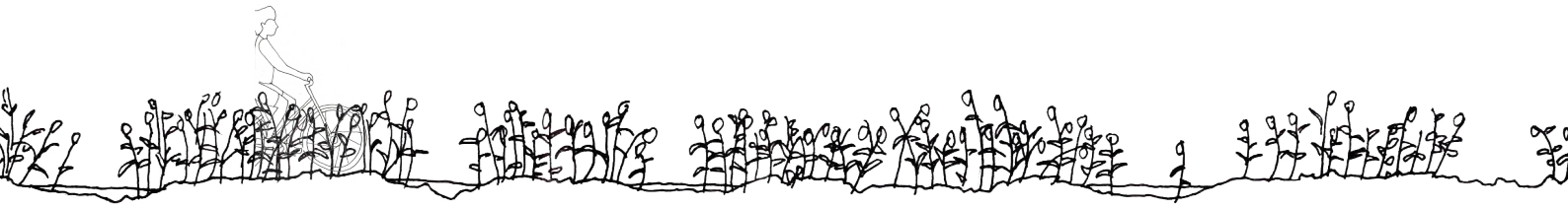
Avenida del puerto, crée en 1802.

Avenida Aragón, crée en 1907.

Avenida Blascoz Ibñez, crée en 1931.

En 1907, la réforme du projet d'élargissement fait apparaître une toute nouvelle avenue permettant l'extension urbaine future et deviendra le premier axe majeur qui relie le centre ville et le Nord de València. L'avenida de Aragón est créée.
En 1931, commence la construction de l'avenida Blascoz Ibanez, par José Pedrós, auparavant initiée par Casimiro Meseguer en 1888. Cette avenue (paseo [1]) prévue de 100 mètres de large[2] s'inspire du concept de cité-jardin d'Oward. La création de ces trois grandes avenue principales au Nord Est de la ville, sont le symbole de l'agrandissement massif de la ville au XXe siècle.
Ces réformes viaires de l'élargissement de la ville conduiront ainsi, avec le développement croissant de la voiture du XXe siècle, à l'état actuel de Valence que nous connaissons. (voir cartes ci-après)

[1] un paseo : une promenade
[2] Verlet Sara, «Maneras de llegar al mar», El Pais, 2010.



Les réformes du XXe siècle, implantation de l'automobile
Conclusion

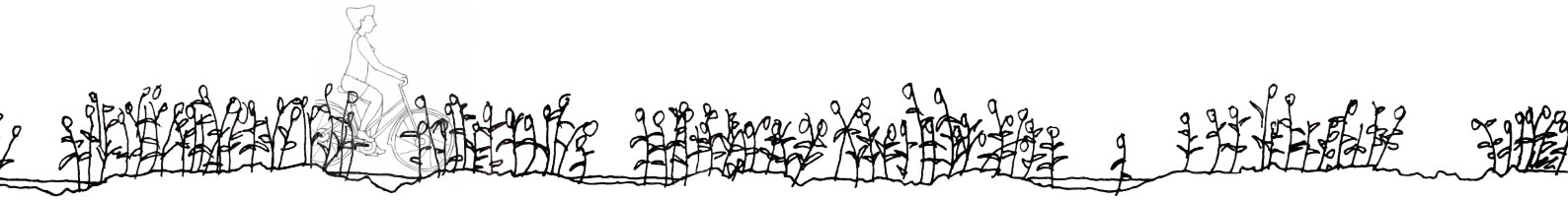
L'arrivée de l'automobile chez les classes les plus modestes, l'augmentation de la population en ville et le gain des secteurs tertiaires sur les secteurs agricoles vont être les premiers motifs de la modernisation de València et de son élargissement.
Ajoutons à cela les changements politiques et l'arrivée du mouvement hygiéniste de la fin du XIXe siècle qui vont précipiter cette transformation des réseaux routiers.
Enfin, l'arrivée du chemin de fer reliant la ville au port et à toute l'Espagne vont établir les prémices du futur maillage urbain où la ville s'élargira, au Nord Est.
Avec la création de l'avenue de Aragón en 1907, la ville commence son lent maillage de réseaux urbains . L'urbanisation augmentant, une nouvelle avenue, Blascoz Ibanez, en 1931 est créee. Celle-ci mesure 100 mètres de large.

Jusque dans les années 2010, la ville va poursuivre sa lente ascension en urbanisant et en maillant tout le territoire au Nord Est du centre, donnant vie aux futures quartiers résidentiels de València.

Ces changements, planifiés sur un siècle seulement, et avec la standardisation de la voiture dans les années 50, vont rapidement changer les modes de vie, les distances et le rapport au paysage.

Carte de València datant de 1950. Photomontage réalisé par des élèves de l'UPV dans le cadre d'un exercice d'Urbanisme.
Photo située à l'ETSA, étage administratif, escaleras 6.

Carte de València, datant de 2010. Photomontage réalisé par des élèves de l'UPV dans le cadre d'un exercice d'Urbanisme. Photo située à l'ETSA, étage administratif, escaleras 6.

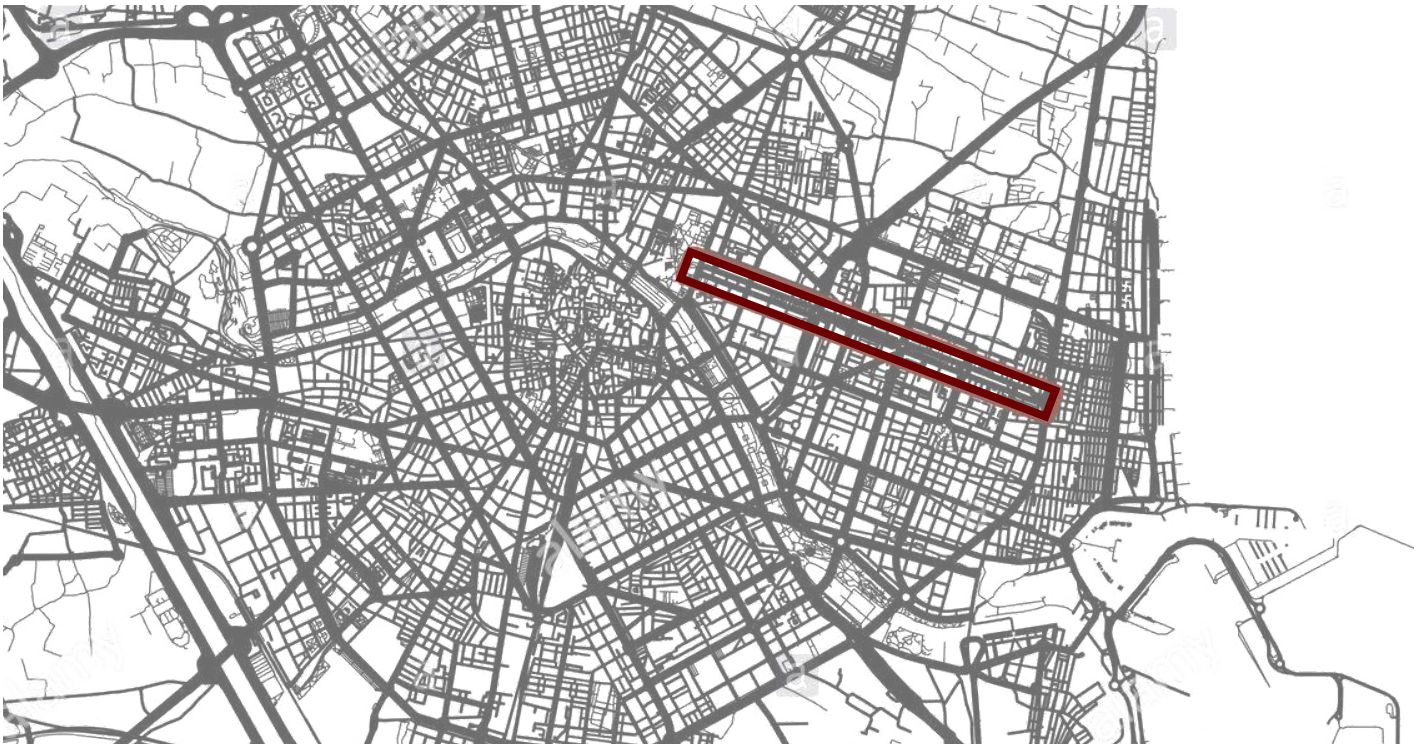


Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

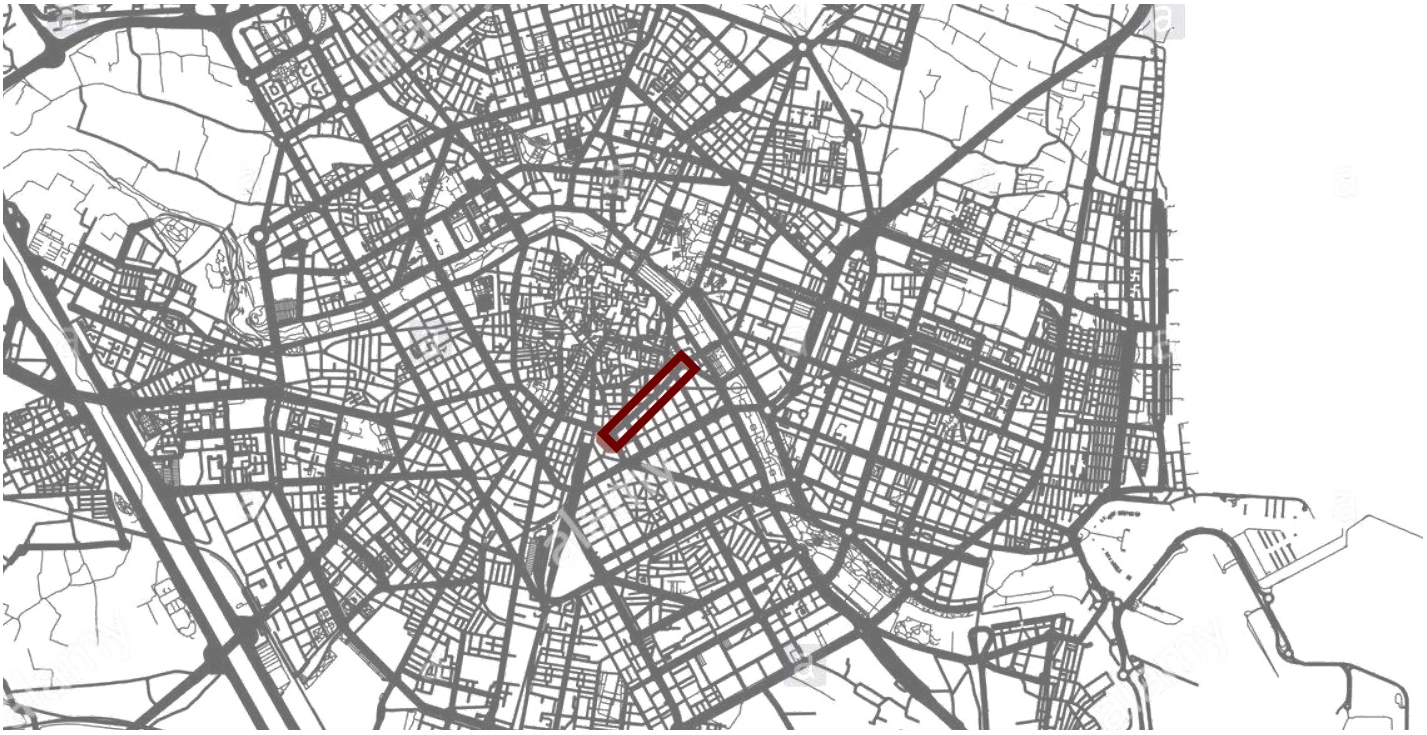
Dans cette partie, j'amorce une analyse plus détaillée de deux types d'axe routier.
Ces analyses seront principalement graphiques afin de comprendre et de pouvoir tirer des conclusions sur le bon fonctionnement de ces boulevards et avenues.
Les deux cas choisis sont les suivants :
Le premier est le boulevard de la calle [1] Colón , qui fait parti de l'ancien rempart de la ville, démoli en 1868. Cet axe présente des caractéristiques intéressantes par son ancienneté et sa nouvelle fonction qui permet, nous plus de protéger et de défendre la ville mais d'y accéder, en tant que voie principale d'accès.
L'autre cas, plus récent, est l'avenida[2] Blasco Ibañez, axe crée et commencé en 1931, et achevé en 1988. Ces deux axes ont été choisi pour la place importante que la voiture y prend ainsi que par leur différence historique et donc, par le fait qu'ils n'aient pas été conçus pour les mêmes raisons initiales. Ce sont deux axes majeurs que j'ai moi-même souvent emprunté pour accéder au centre-ville. Ils mettent en exergue la place de l'automobile à Valèncía.

---

[1] calle : rue
[2] avenida : avenue



Avenue Blascoz Ibañez, situation géographique



Boulevard Colón, situation géographique

Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Définition de plusieurs types d'axes, du boulevard à l'autoroute.

Avenida Blascoz Ibañez

L'avenue Blascoz Ibañez est un axe situé au Nord Est du centre ville Valencien.
L'avenue commence aux niveaux du «Jardín Real». Elle est parallèle à l'axe de l'avenue du port et se finit au niveau de la station de train València-Cabanyal. Elle mesure quatre kilomètres de long et coupe différentes rues importantes telles que la rue Ramón Llul ou la rue Manuel Candela.

Le projet, dont l'auteur est Casimiro Meseguer, fut adopté en 1893. Il prétendait créer une «cité jardin» de la bourgeoisie. Le projet initial prévoyait une rangée de maisons «bourgeoises» de chaque côté de l'avenue au premier rang, puis des maisons plus «économiques» au deuxième rang.[2]

Le projet initial comportait une largeur de 300 mètres, ainsi que trois places de 200 mètres de diamètre chacune. A cause du coût immense du projet, l'avenue sera considérablement réduite sur sa largeur. Le projet fut retardé dans son exécution et réalisé par tronçons à partir des années 40.

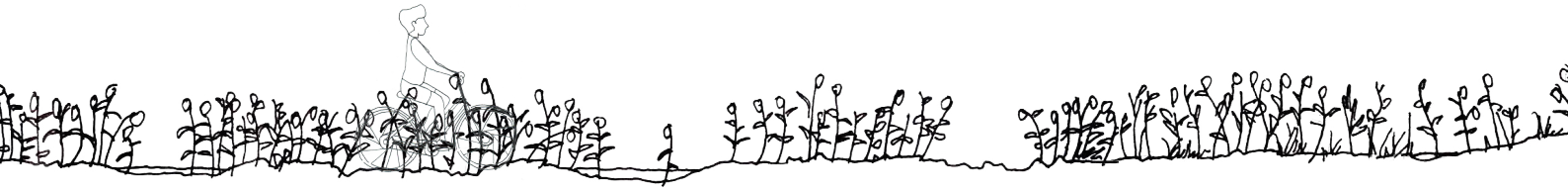
---

[1] Jardin Real : Jardin royal

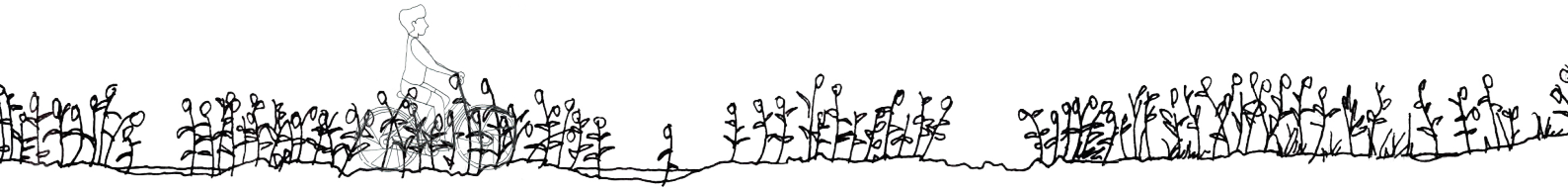
[2] p.60, Projet de fin d'étude, José Luis Gadea Fajardo, «Prolongación de la avenida B. Ibañez», 2013
«[El proyecto] pretendía crear «la ciudad jardín» de la burguesía, con una primera fila de villas exentas sobre grandes parcelas y una segunda de viviendas económicas entre medianeras.»

Projet initial de l'avenue, faisait 300 mètres de largeur.
Source : PFE José Luis Gadea Fajardo, 2013

Photo construction du premier tronçon de l'avenue
Blascoz Ibañez, dans les années 1940.
Source : PFE José Luis Gadea Fajardo, 2013



Le premier tronçon fut réalisé dans les années 1940. Il abrite la plupart des universités de Valencia.
Le deuxieme morceau fut réalisé entre 1955 et 1962. C'est le quartier de Mestalla , où se trouve le stade de Valencia.
Enfin, le dernier tronçon fut achevé en 1988.
Le projet initial de l'architecte était de prolonger cette avenue jusqu'à la mer. Cependant, une forte désaprobation et un mouvement citoyen des habitants du Cabanyal ont permis de mettre fin à cette avenue. Le quartier du Cabanyal ne fut ainsi pas découpé et l'avenue se termine aujourd'hui sur un rond point gigantesque qui abrite la gare València Cabanyal.



Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Définition de plusieurs types d'axes, du boulevard à l'autoroute.

Calle Colón

La calle Colón, au contraire, est un boulevard bien plus ancien puisqu'il date de l'extension de l'empire chrétien au XVe siècle.

Sa fonction, jusqu'au milieu du XIXe siècle a toujours été protectrice de par ses murailles. Après la démolition de ses murailles en 1868, il devient un point d'accès important vers le centre ville.

C'est aujourd'hui également la rue principale qui conduit automobilistes, cyclistes et piétons vers la gare de València, la plaza Toros et la plaza del Ayuntamiento, qui sont les points importants de la ville.

Elle est donc un rue clef dans le rôle qu'elle accomplit pour mener au centre.

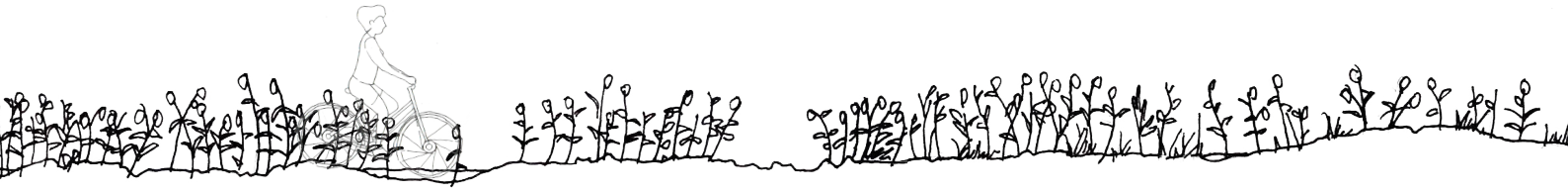
En 1943, apparaît le premier tramway de Valencia, connu sous le nom de «pájaro azúl» (oiseau bleu). La rue Cólon fut choisie par sa desserte stratégique et circulaire le long du centre ville. A savoir que le centre ville, étant ancien, les rues sont relativement étroites, et donc aucune installation actuelle comme le métro ou le tramway, ne peut le dénaturer et y accéder.

Le tramway fut supprimer en 1962, principalement à cause de protestations venant des hôtels installés de long des rues Barcas et Sorolla. La voiture se démocratisant de plus en plus dans un même temps, il a ensuite été décidé de dédier la largeur entière du boulevard Cólon à la circulation automobile en supprimant définitivement le tramway.

Aujourd'hui, la rue Colón est spécialement connue pour ses nombreux magasins qui la bordent.

Photo Calle Colón, 1943
Source : https://valenciablancoynegro.blogspot.com

Photo Plaza del Ayuntamiento, années 40
(anciennement «plaza Caudillo»), Christian Buisson



Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Définition de plusieurs types d'axes, du boulevard à l'autoroute.

Pour pouvoir parvenir à l'analyse qui va suivre, il faut avant tout définir ce qu'est un axe routier et de quel type d'axe il s'agit.
Pour cela, je me suis appuyée sur la thèse de Vicente José Casañ Llopis, intitulé *«De la autopista al bulevar»*, rédigée en 2014.

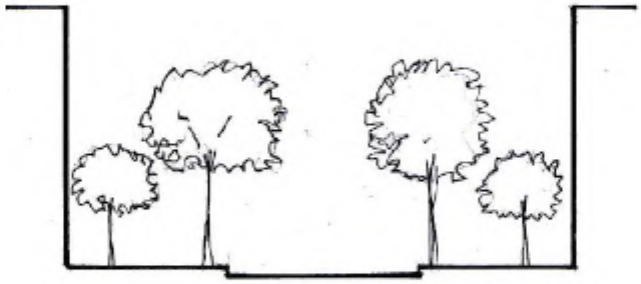
Les rues ont un rôle structurant au sein des villes puisqu'elles déterminent leur forme urbaine. Cependant, elles doivent garder des proportions et une échelle adéquate à la ville où elles se situent. [1]
Selon sa thèse, il existerait trois types de boulevard :
Le boulevard à simple voie
Le boulevard à double voie
Le boulevard à triple voie

Le boulevard à simple voie comprend les promenades et les jardins sur ses trottoirs. Par sa largeur, ses girations à gauche posent des difficultés. Le boulevard à double voie se caractérise par une promenade jardinée centrale. Les virages ne posent pas de problème.
Le boulevard à triple voie comporte une chaussée centrale, flanquée de deux promenades jardinées de chaque côté.

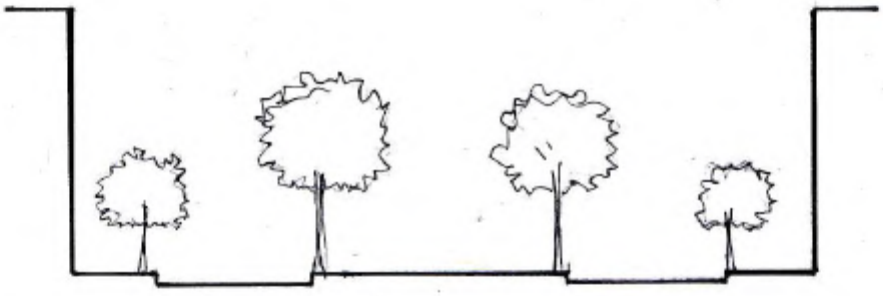
Dans notre cas d'étude, le boulevard Colón fait parti du boulevard à simple voie. L'avenue Blascoz, en revanche, est plus particulière : son premier et son dernier tronçon sont des boulevards à double voie, alors que son tronçon central est un boulevard à triple voie.

---

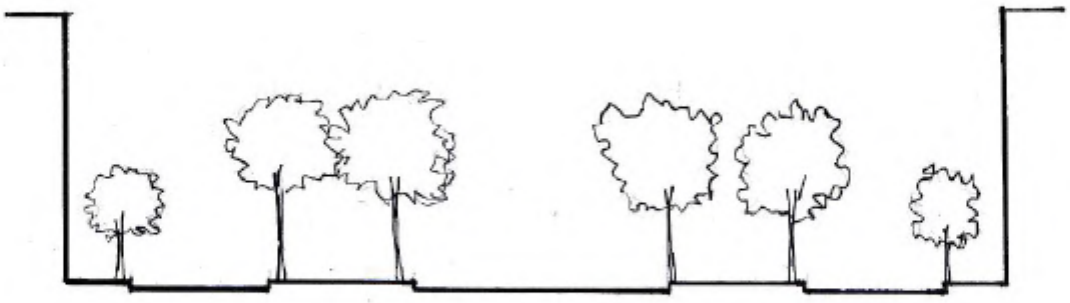
[1] p.45, Vicente José Casañ Llopis



COUPE BOULEVARD A SIMPLE VOIE



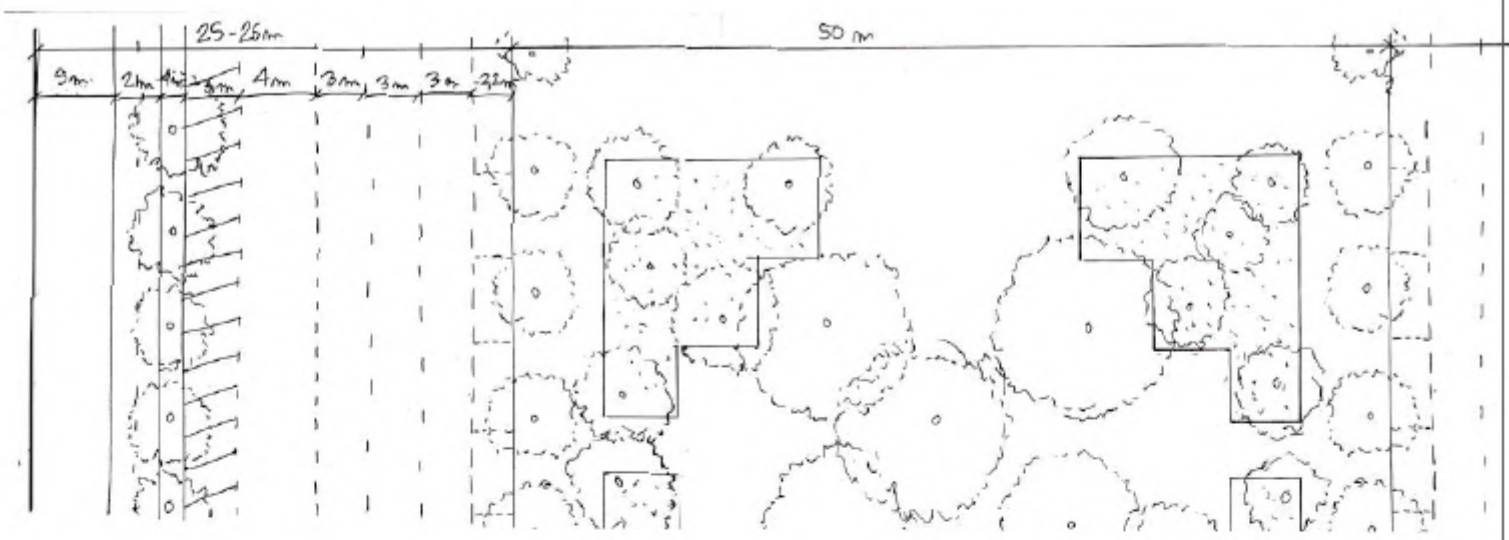
COUPE BOULEVARD A DOUBLE VOIE



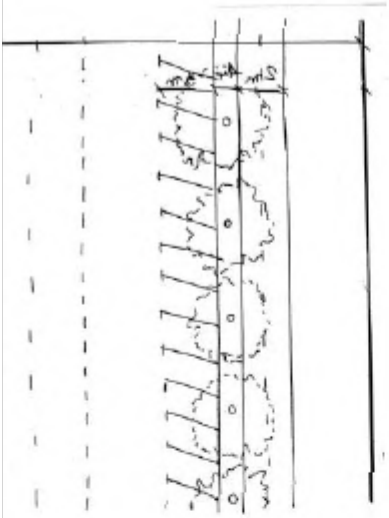
COUPE BOULEVARD A TRIPLE VOIE

---

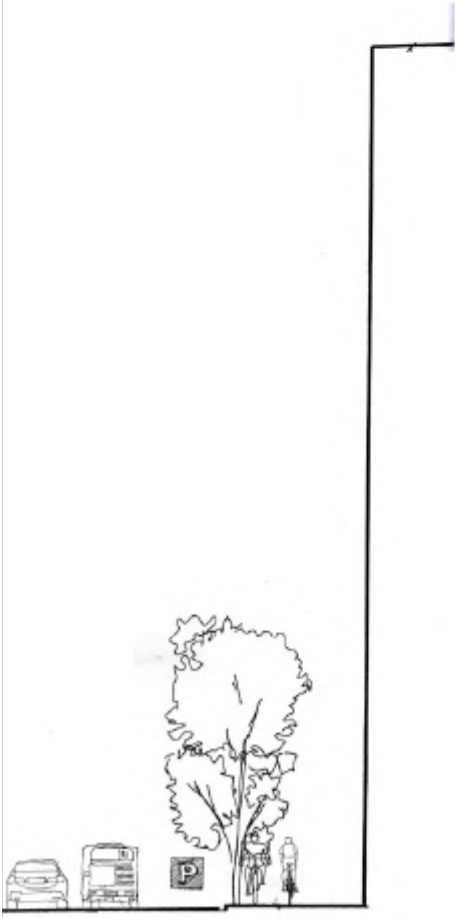
[1] Croquis repris de la thèse doctorale de Vicente José Casañ Llopis, p.44

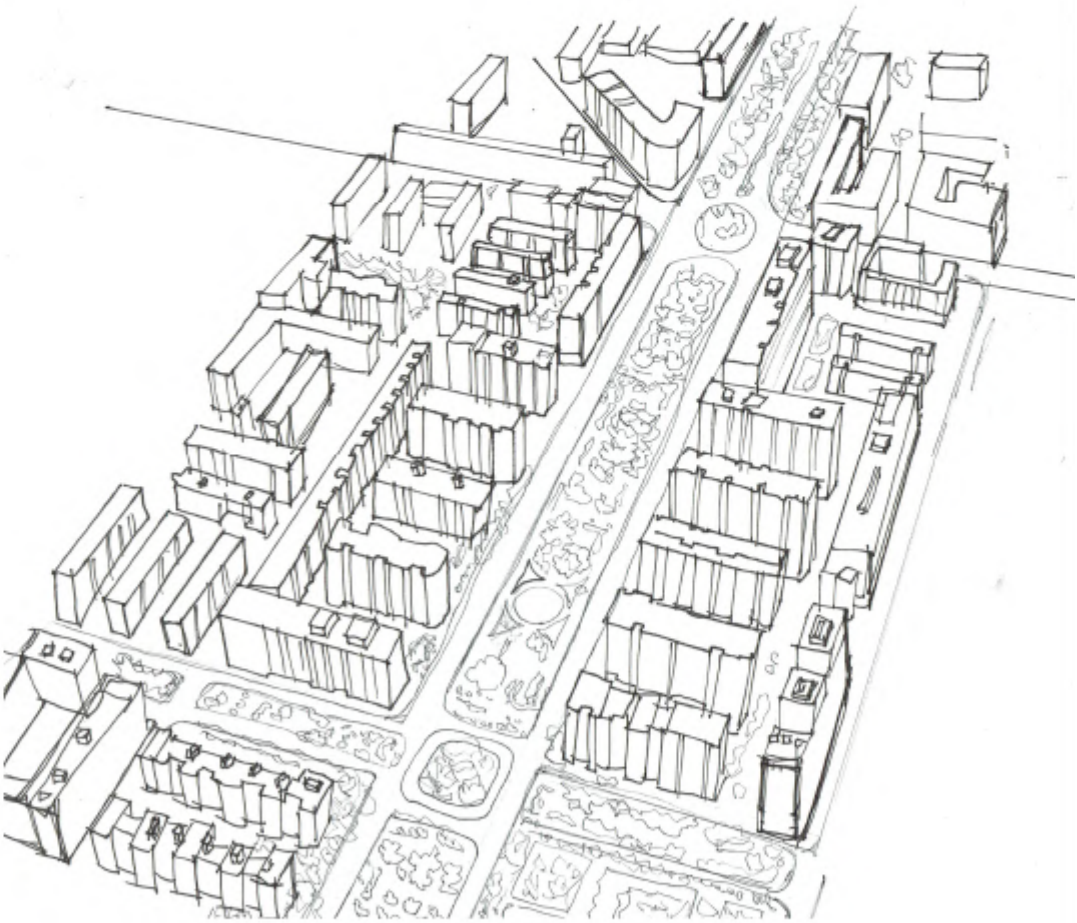


Plan et coupe du premier et dernier tronçon de l'axe Blascoz Ibañez



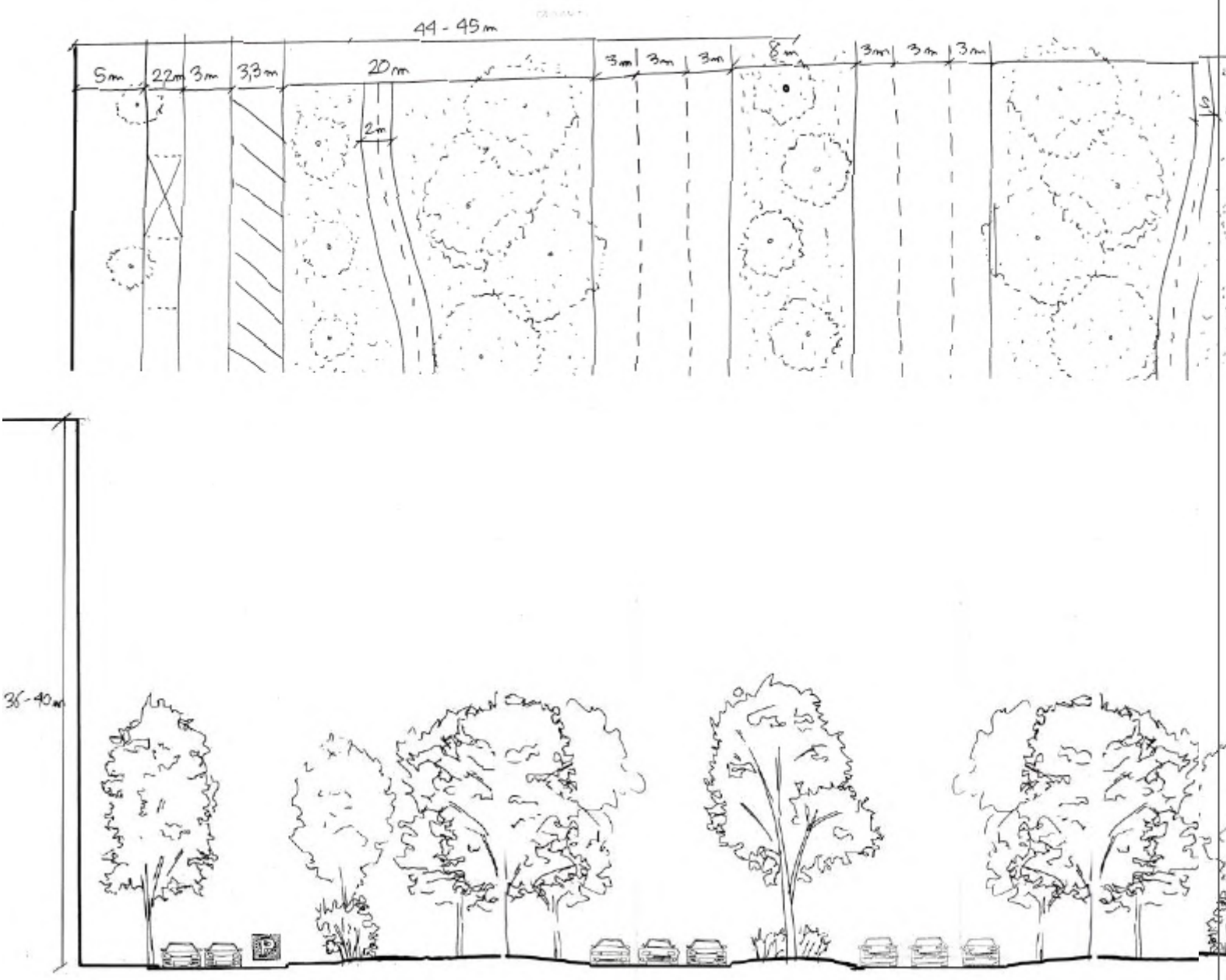
L'avenue Blascoz Ibañez est un axe large, mesurant 100 mètres de large. Son premier et son dernier tronçon, qui sont des boulevards à double voie, se composent d'une promenade centrale qui sépare distinctement les voies de chaque côté de manière symétrique.
Chaque fonction paraît rangée, strictement séparée dans son usage. Le rapport aux bâtiments est donc plus haut, plus monumental (environ 45 à 50m de hauteur), proportionné en fonction de la largeur de l'avenue.





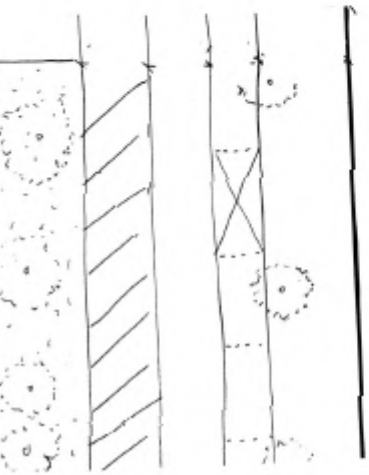
Perspective aérienne d'un tronçon de l'avenue Blascoz Ibañez

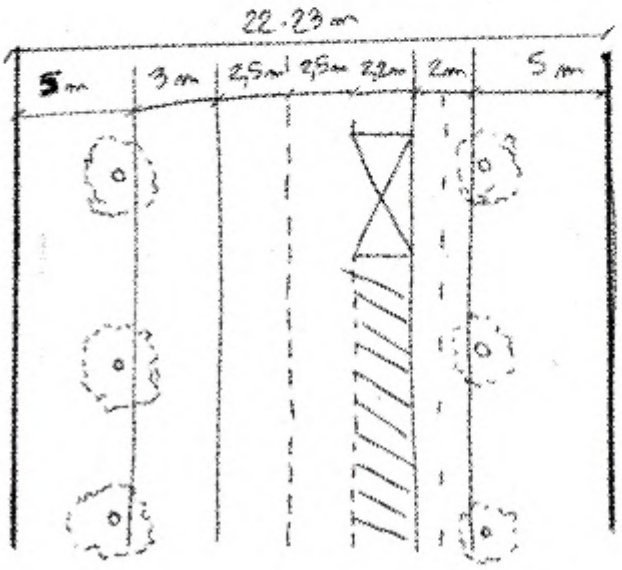
Le deuxième tronçon de l'axe Blascoz est légèrement différent du premier, puisqu'il rentre dans la catégorie des boulevards à triple voie. Sa largeur de 100 mètres est divisée en de multiples fragments. Les voies du milieu sont considérées comme des axes «roulants» continus, elles sont des axes rapides. Tandis que les voies de chaque côté du trottoir sont des voies dédiées à se garer, donc plus lentes dans leur rythme.
Les pistes cyclables ont été adaptées après coup, et occupent les deux promenades piétonnes marquant la transition entre «axes lents» et «axes rapides». Le rapport aux bâtiments est également moins haut dans ce type de boulevard-ci.

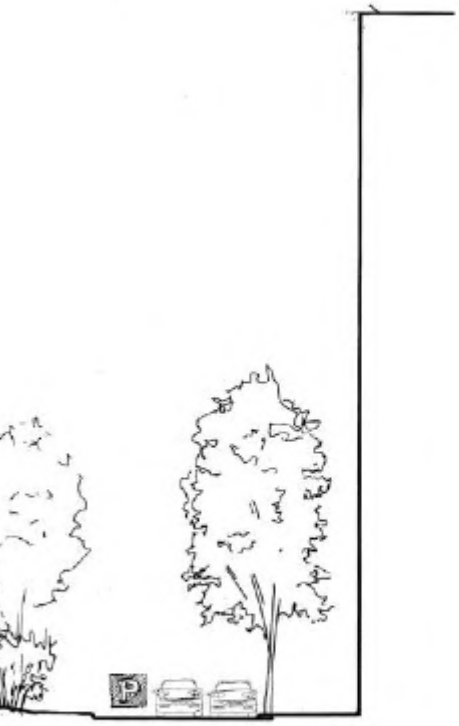


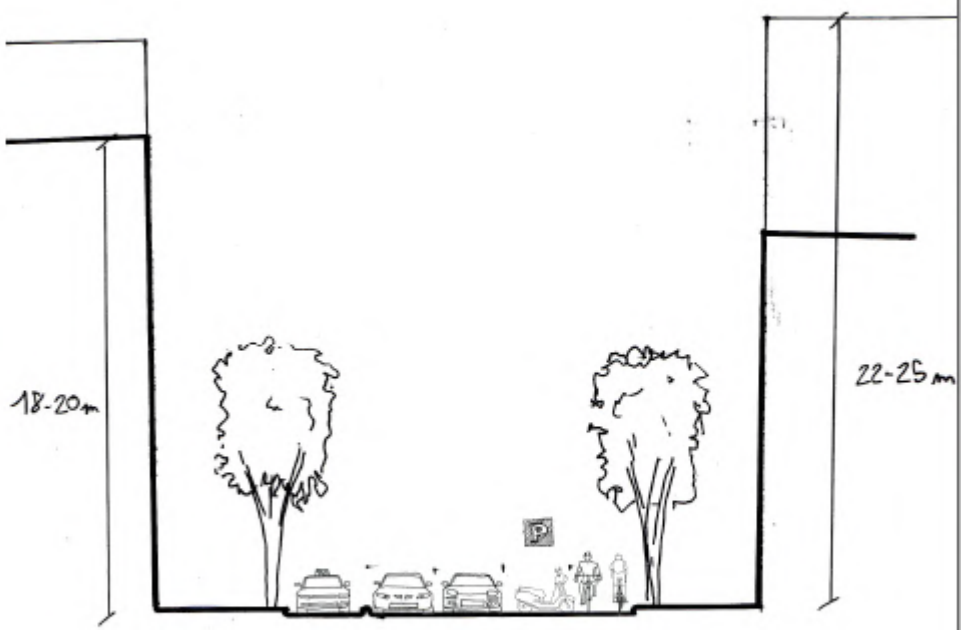
Plan et coupe du deuxième tronçon de l'axe Blascoz Ibañez

Enfin le boulevard Colón est un boulevard à simple voie. Il est quatre fois moins large que l'avenue Blascoz. Les bâtiments sont plus hauts en terme de proportion gardée par rapport à la rue.
Par la largeur de son axe, il regroupe les voies principales, et ses parkings sont limités. (Seuls des parkings à vélo ou scooter sont présents).









Plan et coupe du boulevard Colón

En comparant la coupe urbaine de ces deux axes, on comprend que l'avenue de Blasco est bien plus large, avec un rapport urbain de l'ordre du démesuré, équivalent aux grandes villes américaines.
Comme nous l'avons vu plus tôt, l'avenue Blascoz était au départ pensée sur le modèle des cités jardin et calquée sur des mesures hygiénistes. A la manière du plan Haussmannien, elle a été réfléchie dans un rôle hygiéniste, venant rompre avec les rues étroites et sales du centre ville.
L'automobile a ensuite accaparé le reste de la circulation et plus tard, et des pistes cyclables ont rogné les trottoirs afin de s'adapter à la nouvelle demande dans les années 2000.
Au contraire, la calle Colón, est une rue qui a du s'adapter plus difficilement à l'arrivée de l'automobile.

La fréquence du passage routier est différente, le fait est que l'avenue Blasco a une fréquente plutôt importante. Large de 100mètres, en comptant sa promenade centrale et ses deux routes symétriques, elle dispose de trois voies de chaque coté de la promenade fleurie, l'espace est plus grand et large pour accueillir une fréquence de voitures plus importante.
La vitesse moyenne sur Blascoz est plus rapide que celle sur le boulevard Colón, son tracé, long et droit, incite à mettre le pied sur l'accélérateur.

Au niveau des croisements, l'avenue Blascoz est dotée de grands croisements d'avenues, mettant en exergue des ronds points de 50 mètres de diamètre.

Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Du passage piéton au feu routier

Avenue Blasco Ibañez

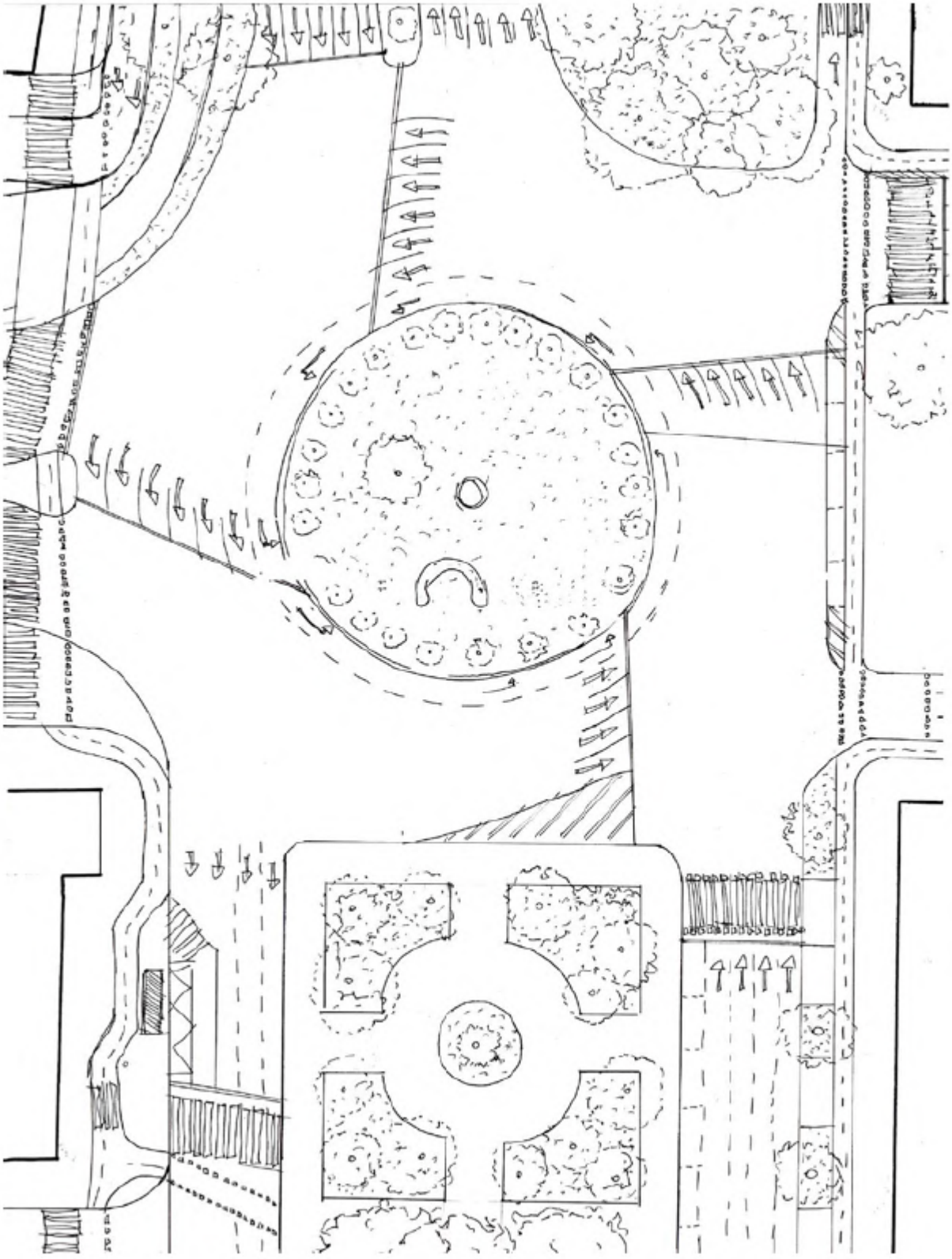
La durée moyenne d'un feu routier sur Blascoz dure 38 secondes au rouge pour les piétons et au vert pour les voitures. Il dure, en revanche 50 secondes au vert pour piétons et rouge pour voiture. Il y a donc une prise en compte sur la traversée du piéton et du cycliste, bien plus lente que celle de la voiture.

En revanche, le feu clignotant vert pour le piéton ne dure que 3-4 seoncdes! Ce qui est relativement peu pour une avenue de 13mètres de long à traverser. Cela entraine d'ailleurs quelques problemes piétonniers (piétons qui courent, voitures qui klaxonnent).

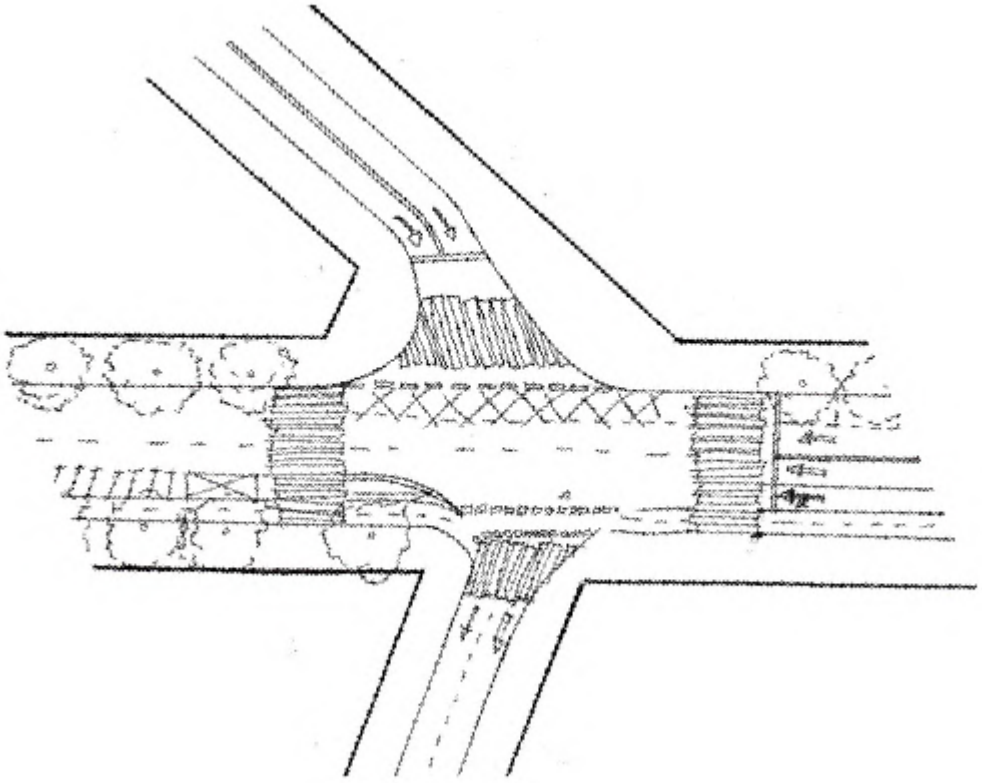
De plus, l'avenue étant très large, elle est longue à traverser, car cela nécessite de s'arrêter deux fois à chaque passage piéton (traversée : environ 2mn pour faire 100 mètres).

Aux intersections de route , les voitures ont un feu type «orange clignotant» pour pouvoir tourner lorsque les cyclistes et piétons ont vert pour aller tout droit.

Ce système, bien qu'avantageux pour les automobilistes car cela leur permet de passer au cas où aucun piéton ne traverse , reste tout de même insécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les voitures roulant déjà vite sur l'avenue ont tendance ainsi à traverser avec plus de sureté lorsque le feu est orange alors que des cyclistes ou piétons arrivent dans leur angle mort.



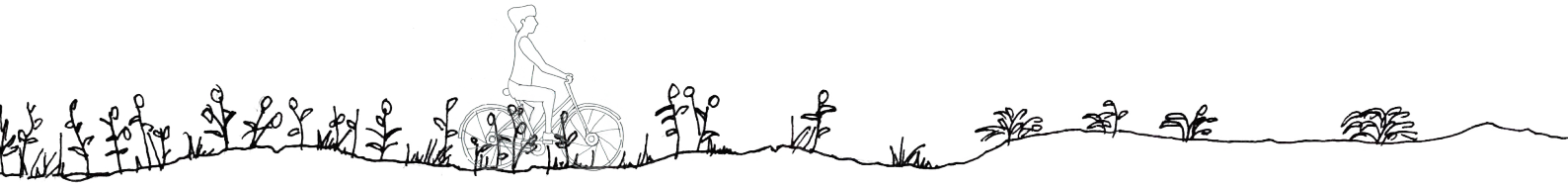
Plan carrefour giratoire de l'avenue Blascoz Ibañez



Plan intersection de la rue Colón

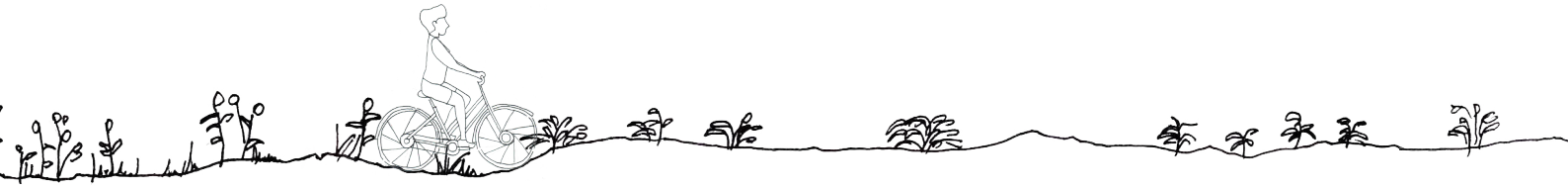
En comparant ces deux axes, on constate que les intersections de ces axes avec d'autres rues ne sont pas réfléchis de la même manière. Il est évident que l'avenue Blascoz Ibañez a été dûment réfléchie dans le but de traiter chaque usager. Au vue de l'échelle, la solution la plus efficace s'avère en effet le rond point, celui-ci mesurant 50mètres de diamètre. Les rond points de l'avenue Blascoz sont des carrefours avec feux de circulation, ce qui permet de contrôler le flux de véhicules. En revanche, les pistes cyclables, adaptées bien plus tard, sont assez tortueuses et les vélos n'ont pas du tout la priorité sur les véhicules, bien au contraire. Il en résulte parfois une confusion entre cycliste et véhicules aux niveau des intersections.

Le boulevard Colón n'a pas de croisement aussi réfléchi, la question de la circulation s'est plutôt adaptée avec le temps. L'axe étant aussi moins large et plus simple, seuls des feux routiers alternent la circulation. Le système ici, n'est pas adapté à l'affluence de véhicules que reçoit cette rue quotidiennement.
En effet, peu de voies sont pensées pour accueillir la voiture, et lorsque la voiture traverse, vue la lenteur du traffic, il arrive toujours un moment donné où elle se retoruve bloquée à cheval sur la piste cyclable ou le passage piéton, créant un conflit d'usages.



Boulevard Colón
L'avenue étant moins large et faisant le tour du centre ville (donc point stratégique) est souvent bouchée en particulier aux heures de pointe.
Cela devient problématique aux feux, lorsqu'il s'agit de traverser pour les voitures.
Voulant se précipiter, certaines voitures traversent, et lorsque le feu est rouge pour elle, se retrouvent coincées, à cheval sur la piste cyclable et le passage piéton.
Etant une rue de surcroit commerçante, il y a énormément de passages piétonniers et cyclables, créant rapidement de nombreux litiges et des obstacles pour passer.
Le feu, en revanche, est bien mieux réglé que celui de l'avenue Blascoz, les piétons ont le temps de passer, tout comme les voitures, et l'attente n'est pas immense.

Photo Boulevard Colón, feu orange clignotant aux intersections pour feu piéton vert. Photo personnelle



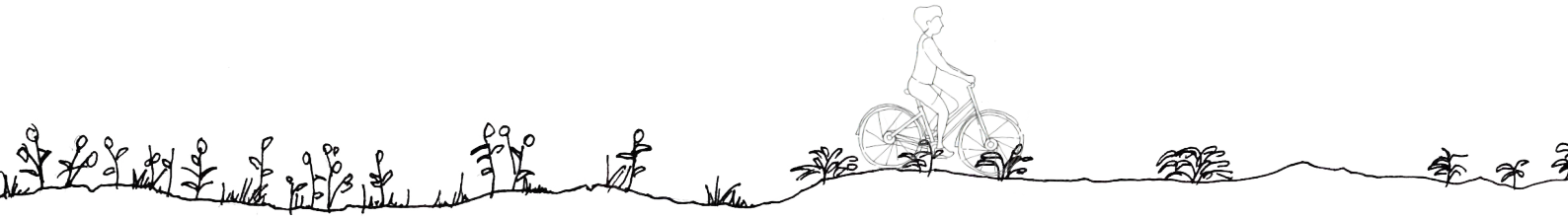
Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Place des voies de parking

Avenue Blasco Ibañez

Les parkings sont nombreux sur Blasco et comme l'avenue est large, elle prend aussi compte des voies de park.
Sur chaque côté de l'avenue, un parking en créneau est prévu vers l'intérieur de l'avenue, et un autre en épi vers l'extérieur, coté trottoir.
Dans les virages, les voies sont prolongées entre chaque terre plein central.
Ces parkings restent tout de même gênants pour les piétons souhaitant traverser l'avenue , dont la visibilité sur la circulation reste obstruée par ces voitures garées.

D'autres parkings souterrains prévus pour les différents logements et commerces sont à disposition des automobilistes qui résident dans le quartier.
Cependant, leur accès amènent les automobilistes à couper brusquement la piste cyclable et le trottoir, ce qui ne reste pas toujours très pratique et sécurisant pour les cyclistes et piétons.
L'avenue étant conçue de manière très ordonnée et sectaire, avec à chaque voie sa fonction, lorsqu'une voiture cherche à rejoindre sa place de parking, elle vient rompre cette ségrégation. Mais l'avenue n'est pas adaptée à ce genre de manœuvre et cela vient créer un trouble et une insécurité.



Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Place des voies de parking

Boulevard Colón

Sur le boulevard Colón, on retrouve très peu, voir pas de parking du tout. Les seuls parkings présents sont réservés en grande partie aux scooters, motocyclettes et aux vélos.
C'est un axe passant, qui s'est adapté au fur et à mesure des années et qui, par sa dimension contrainte et son flux journalier, ne peux accueillir des places de parking.
Plusieurs parkings souterrains sont néanmoins disponibles, contrairement à l'axe Blascoz où la nécessité est moindre.

L'axe n'est donc pas très adapté aux voitures. En revanche, il comprend de nombreux mobiliers urbains type bancs, ce qui le rend agréable pour se promener. De même, beaucoup de parkings à Bicyclette, ainsi que de nombreuses stations Valenbici sont prévues dans cette axe, pourtant bien moins long que celui de Blascoz. Certains services en terme de parking, sont donc plus adaptés aux autres usagers.

Photo Calle Colón, marquage au sol «Attendez vert»
Photo personnelle

Photo Calle Colón, mobilier urbain abondant.
Photo personnelle

Analyse de la place de la voiture à travers deux cas : l'avenida Blasco Ibañez et la calle Colón

Conclusion

L'avenue Blascoz Ibañez n'a pas été conçu et réfléchie pour des usagers autres que les automobilistes. Du moins, son projet actuel ne met pas l'accent sur le partage des espaces entre usagers et la mixité sociale.

En effet, la voiture crée parfois des litiges et des conflits d'usage lorsqu'elle cherche à rentrer dans un parking, traverser une rue ou même dans la configuration de ses feux de circulation.

Le piéton est souvent contraint de courir aux passages piétons, s'arrête parfois à un croisement alors que son feu est vert (parce qu'une voiture ne l'avait pas vu). Par ailleurs, les pistes cyclables ont été adaptées bien après la construction de l'avenue, ce qui les rend parfois sinueuses. Elles sont sans cesse contraintes à traverser des obstacles et les contournent, par facilité.

La voie cyclable n'est pas non plus une «voie» à proprement parlée, elle a été peinte sur l'espace du trottoir qu'elle a grignoté. Piétons et cyclistes se retrouvent parfois donc en conflit d'usage, puisque la voie cyclable n'est pas proprement délimitée , n'est pas rabaissée à un autre niveau, par un écart de quelques centimètres. La sécurité et le confort ne sont donc pas optimums pour le cycliste et le piéton.

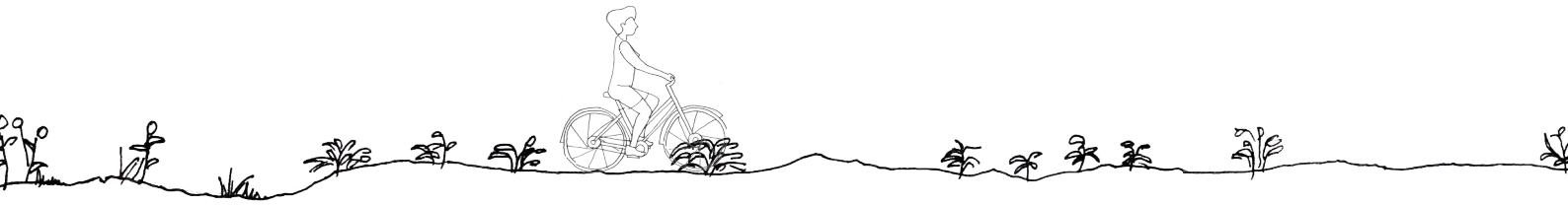
En ce qui concerne le boulevard Colón, un constat similaire peut être fait, ceci dit, l'ampleur en est bien différente.

Le boulevard étant peu large, son principal problème réside dans la fréquence quotidienne des voitures qui le traversent, par milliers.

Aux heures de pointe, elles créent souvent des conflits d'usage, principalement au niveau des traversées. En revanche, le cycliste et le piéton, bien supérieurs en nombre, s'y imposent plus facilement. Mais cela crée tout de même quelques problèmes de traversée et de vigilance. Le boulevard est exigu par rapport à tout ce petit monde qui cherche à creuser son propre espace vital. Les piétons et les cyclistes auraient besoin de plus d'espace, de plus de voies. La voiture ajoute un conflit supplémentaire. La rue est probablement trop étroite pour accueillir tant d'usages différents, cela serait plus profitable si l'un des usagers était supprimé.

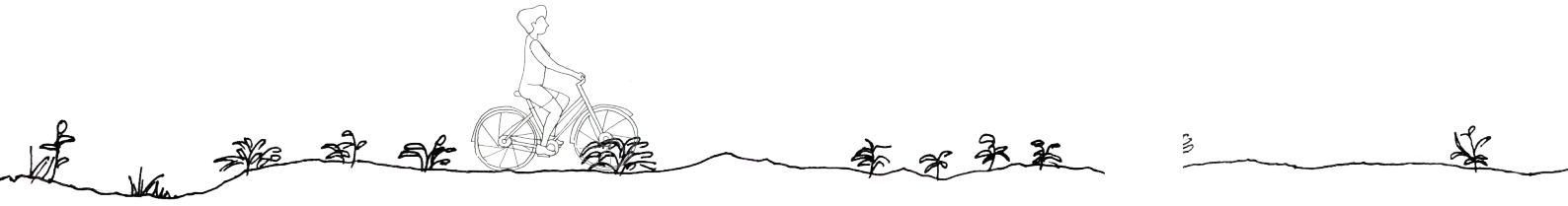
Concrètement, l'analyse a pu déterminé que ces deux axes avaient souvent de grandes difficultés pour mettre sur le même pied d'égalité ses différents usagers. Lorsque la voiture prend le pas comme sur l'axe Blascoz, elle nuit aux autres usagers et à leur sécurité.
Lorsque l'avenue est , au contraire, plutôt conçue de manière piétonne comme la calle Colón, cela crée une confusion entre piétons, cyclistes et automobilistes. La rue parait alors inadaptée pour tous ces usagers et le trafic y est trop intense.

D'une manière générale, l'automobile sur les axes Valenciens provoque ségrégation entre différents usagers. Chaque voie est tracée d'une manière à accueillir un type d'usager et cela crée bien des problèmes lorsqu'il s'agit de se retrouver, aux intersections.



Conséquences et constat

Après analyse de ces deux types de cas propres à Valencia, des conclusions et des constats peuvent en être tirés.
On comprend, premièrement, que la voiture tient donc une place, encore de nos jours, très importante au sein du système urbain.
Par cette importance, on a aussi compris que la voiture n'en résultait pas toujours efficace et bienveillante vis a vis des autres usagers et qu'elle prenait tendance, par la place qu'elle occupe et sa fréquence, à grignoter l'espace public et la place accordée aux autres types de mobilité.
Nous verrons ainsi en quoi cela a une répercussion sur la mixité sociale et son rapport aux espaces urbains.
En l'espace de 60ans , la voiture a bouleversé des modes de vie, et nous tenterons de démontrer en quoi cela change des modes de vie quotidiens. Nous parlerons aussi de l'insécurité répercutée sur les autres usagers.
Enfin, une ouverture sera proposée sur une alternative et une amélioration des conditions actuelles.



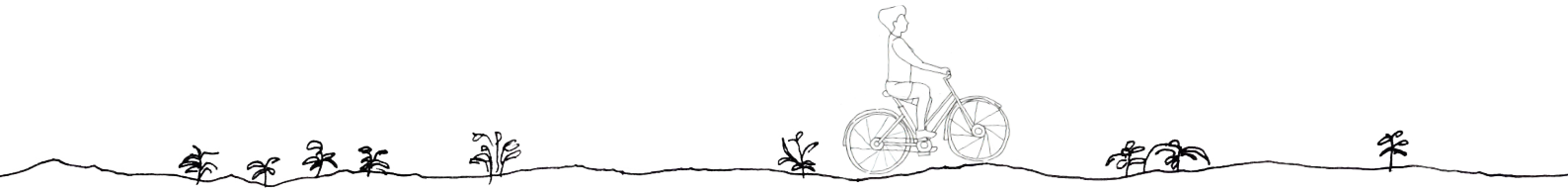
Conséquences et constat

Répercussion sur la mixité sociale et les espaces urbains

La séparation des différentes voies cyclables, piétonnes et voitures provoquent un manque de mixité. Ces voies ont chacune une ligne définie. Hors, comme cette ligne ne peut s'étendre à l'infini et qu'il arrive bien un moment où l'on doit tourner, cela crée des litiges et des conflits d'usage entre chaque mobilité. La mixité entre usagers n'est donc pas réfléchie. Les usages ont été réfléchis individuellement, chaque voie a été adapté ou créer en fonction de l'arrivée d'un usager. C'est un patchwork de mobilités qui n'ont pas été remis en cause ni réfléchi dans son harmonie globale.
Cet ajout, décennie après décennie, d'usages différents à chaque fois (voiture, puis ensuite, le bus et enfin le vélo) montre un isolement de chaque usager dans sa sphère. En plus de créer une ségrégation propre à chacun, la voiture sépare également les espaces publics qui l'entoure. Valencia, aujourd'hui, est une ville faite de différents secteurs mono fonctionnel. Les échanges et les flux sont pauvres entre chaque secteur car peu d'échanges ne peuvent passer . La circulation automobile prend énormément de place, que ce soit autour du centre ville ou en périphérie comme nous l'avons vu. Son flux rapide près du centre et la place importante qui lui est accordée dans les périphéries ne font que renforcer ces ségrégations et appauvrir les échanges entre secteur. Lorsque l'on se balade dans Valencia, on prend vraiment conscience de cette ségrégation spatiale lorsque l'on regarde le milieu social de chaque personne en fonction du quartier où elle réside.

Ces ségrégations ne sont pas uniquement dues à sa croissance rapide, mais aussi par ses grands axes routiers (presque «autoroutiers») qui sont rapides et empêchent le bon contact entre chaque côté. Traverser une avenue comme Blascoz Ibañez en tant que piéton est en effet peu agréable et il en résulte très long le temps de traversée. On comprend alors que l'échange soit plus incertain, plus rare car la contrainte pour traverser et échanger avec l'autre côté reste obstrué.

En observant la manière dont les Valenbici sont prisés dans certains secteurs le matin, comme des secteurs résidentiels, et plus prisés le soir dans des secteurs commerçants ou de loisir, cela donne un bon indicateur de cette ségrégation appliquée à la ville.

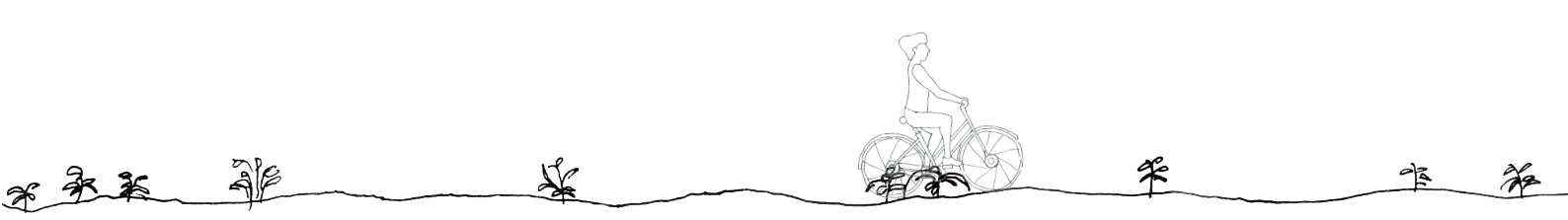


Conséquences et constat

Des habitudes quotidiennes qui diffèrent

La ville, principalement adaptée à la voiture, influence les habitudes de vie des Valenciens. Ses propres habitants mettent l'accent sur la voiture. Certains élèves de l'université viennent en voiture ou scooter, ce qui est plutôt rare dans une ville comme Grenoble. Les distances étant aussi relativement longues pour aller jusqu'au centre ville, il est vrai que la piste de la voiture s'en est retrouvée aussi privilégiée.
Le soir venu, les taxis défilent en trombe devant les gares ou rodent dans le centre-ville.

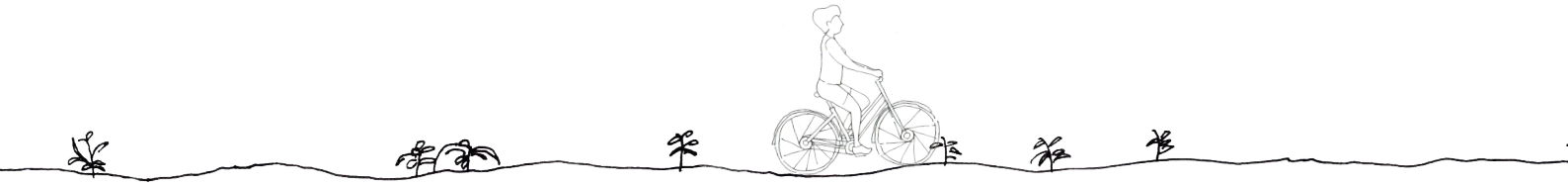
Cependant, le réseau de métro et de tramway à disposition semble bien pauvre. Ces réseaux fonctionnent plus comme ce que j'appellerais des «gares de train de proximité». Le métro relie en général deux points importants de la ville, comme le Port au centre ville, l'aéroport au centre ville, le stade au centre ville. Cependant les principales zones résidentielles sont pauvres en transport public, alors que c'est bien ici que les gens en auraient besoin, car leur logement s'y situe. Tout est concentrique autour du centre historique. Il est presque impossible de rejoindre deux zones éloignées sans passer par le centre en transport en commun.
Les habitudes quotidiennes sont donc plus tournées vers la voiture, mais comment ne pas l'être quand les transports en commun mettent 3 fois plus de temps?
Le vélo reste encore une solution très peu adaptée car pas assez démocratisé et peu d'infrastructures sont conçues pour lui céder place.



Conséquences et constat

Ouverture : des transports alternatifs?

L'accent sur les transports tels que le métro et le tramway pourrait être renforcer et ceux-ci pourraient desservir plus de zones résidentielles.
De même que le bus ou les arrêts de bus, ils n'auraient pas besoin de beaucoup de modification pour être efficaces. Parfois, ne serait-ce que le fait que d'annoncer certains arrêts ou même d'indiquer sur une carte de la ville le réseau de transports sur un arrêt de bus.
Dans une ère où la voiture sature les réseaux urbains, il serait envisageable de créer des améliorations aux pistes cyclables. Renforcer aussi la sécurité des cyclistes en leur donnant la priorité ou en créant des feux spécialement conçus pour eux est aussi une alternative efficace.
Privilégier les transports alternatifs comme les transports en commun ou la bicyclette permettrait ainsi une meilleure répartition des usages, la sécurité et le confort pour les usagers fragiles.



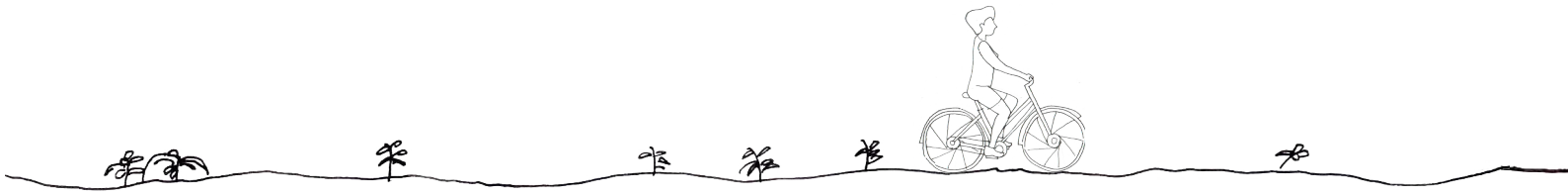
Bibliographie

Alcañiz Moscardó Mercedes, «El cambio social, territorio y los actores sociales : La configuración del Area Metropolitana de Valencia», *éditions Consell metropolità de l'Horta,* Valencia, 1996

Mignot Corinne, «Mobilités urbaines et déplacements non motorisés», Paris, *collection Transports, recherche, innovation,* 2001

Thèse doctorale, Tomás Llavador José María, «Geometrías de ciudad, El juego de los agentes urbanos», 2015

Thèse doctorale, Casañ Llopis Vicente José, «De la autopista al bulevar», 2014



ANNEXES

Annexes

Vie pratique et départ

L'Espagne étant un pays frontalier et de surcroit, appartenant à l'Union Européenne, il n'y a donc pas beaucoup de préparation au départ. Pensez simplement à bien remettre à jour votre carte européenne d'assurance maladie et votre carte d'identité.
Des cours de langue intensifs en espagnol de deux semaines sont proposés juste avant la rentrée, vous pouvez choisir d'y aller ou non.
Personnellement, j'y ai assisté, ce furent deux superbes semaines pleines de rencontres et de rire. Les cours d'Espagnol permettent aussi de se remettre à jour sur quelques oublis, ou simplement de commencer à étudier la langue, cependant, ce n'est pas essentiel pour autant.
Des cours de ce type (gratuits) seront aussi proposés à la rentrée en parallèle de vos propres cours.

Bombas Gens, València. Crédit photo : Patricia Terrazas Sagárnaga

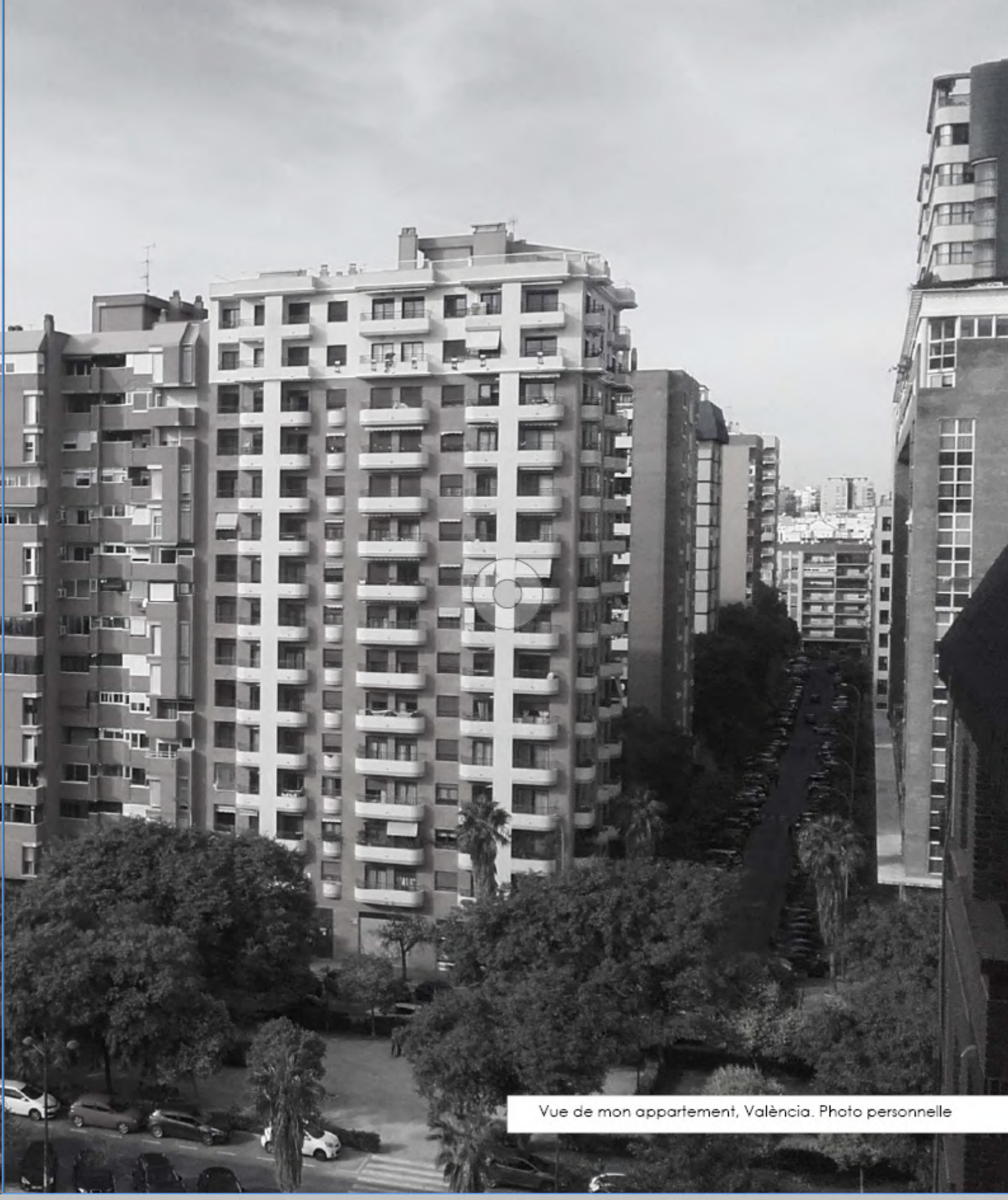
Cabanyal, València. Photo personnelle

Annexes

Logement

La plupart des logements pour étudiants que vous trouverez à València seront des colocations.
Les prix en colocation peuvent varier entre 150 et 300euros par mois et par personne selon le lieu. Comparé à Grenoble, cela reste des prix plutôt bas, attention tout de même aux charges qui tombent tous les deux mois et qui sont particulièrement élevées. L'eau et l'électricité coûtent très chers en Espagne.
Il n'est pas trop difficile de trouver des logements, en allant sur le site de l'UPV, on tombe facilement sur des annonces de colocation proposées par d'autres étudiants. Il existe aussi plusieurs sites internet comme idealista.com .
Certaines chambres en résidence sont aussi proposées par l'université, en revanche, à un prix plus élevé (entre 450 et 550euros par mois), mais cette fois, tout compris.

Personnellement, étant dans un esprit de partage, j'ai tout de suite choisi l'option de la colocation.
En revanche, à l'exception près de mon unique colocataire allemande Conny, on ne peut pas dire que tous mes colocataires étaient dans le même esprit «de découverte» que moi.
Le meilleur conseil que je puisse donner sur ce plan-là serait d'attendre et d'arriver sur place avant de choisir où vous souhaitez vivre et avec qui. Prendre un logement à l'avance a quelque chose de rassurant, cependant, il n'est jamais mieux que de vérifier par soi-même.



Vue de mon appartement, València. Photo personnelle

Annexes

Argent et nourriture

Pour ce qui est de l'argent, je n'ai pas eu besoin de changer de compte bancaire. J'ai gardé mon compte français et retirais normalement, comme en France. Attention toutefois, la plupart des banques en Espagne (presque toutes) prennent une taxe à chaque retrait (environ 1,80euro par retrait). La seule banque à ma connaissance qui ne prend pas de taxe est la Caixabank. C'est ici que je retirais chaque fois que j'en avais besoin.

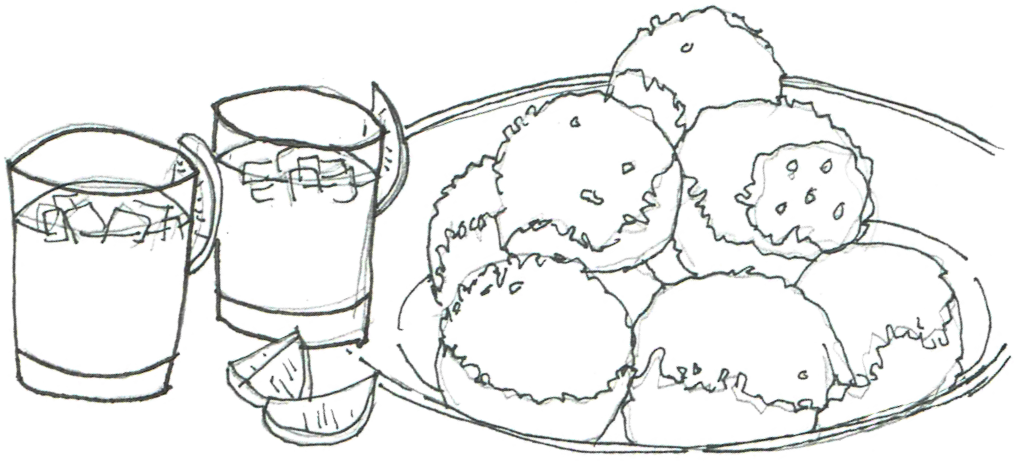
Ici, la vie est régulée en fonction du soleil, et surtout des heures des repas. Les Espagnols déjeunent peu ou pas le matin mais prennent ce qu'il appelent *«el almuerzo»* [1] à 11h, qui en général se compose d'un petit bocadillo[2] et parfois d'une bière. La comida[3] du midi se fait entre 14 et 15h suivi, (plus souvent l'été) d'une petite sieste. Enfin, la cena* se fait vers 22h, composée en général de tapas et de bières si les Espagnols sont de sortie.
Ainsi se déroule le rythme espagnol tout au long de l'année, et je dois dire, on s'y habitue plutôt vite.

Tapas
Ils sont en général variés et peuvent être composés de plusieurs sortes : croquetas, jamán serrano, queso curado, patatas bravas, calamars, .. Et peuvent varier en fonction des restaurants où l'on se rend.
Je remarque, en l'occurrence, qu'il est cependant très difficile de trouver dans un restaurant en Espagne, autre chose que de la paella et des tapas, malgré leur gastronomie pourtant bien plus riche et variée.

---

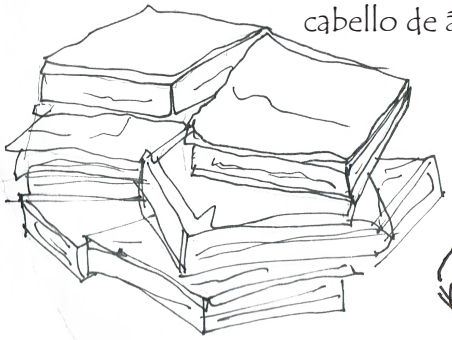
[1] el almuerzo : en-cas dans la matinée
[2] bocadillo : sandwich
[3] comida : déjeuner du midi
* cena : dîner

Chufas y Horchata

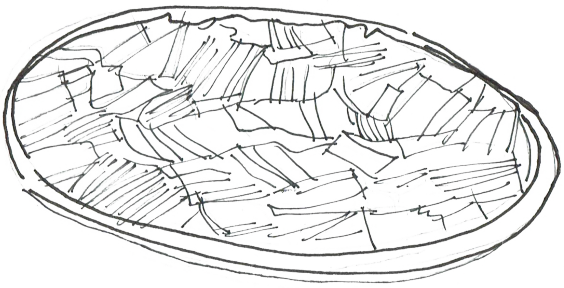


Croquetas ibericas

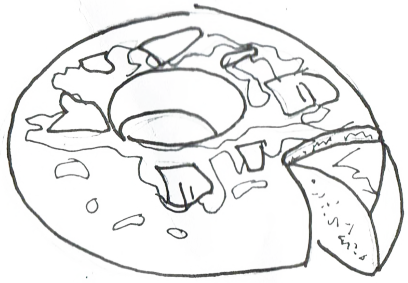
Pastel con
cabello de ángel



Patatas Bravas

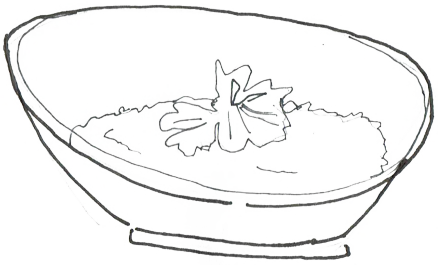


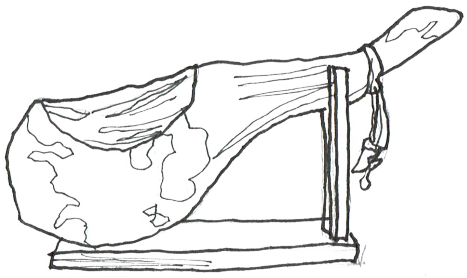
Cloxinas



Róscon de Reyes

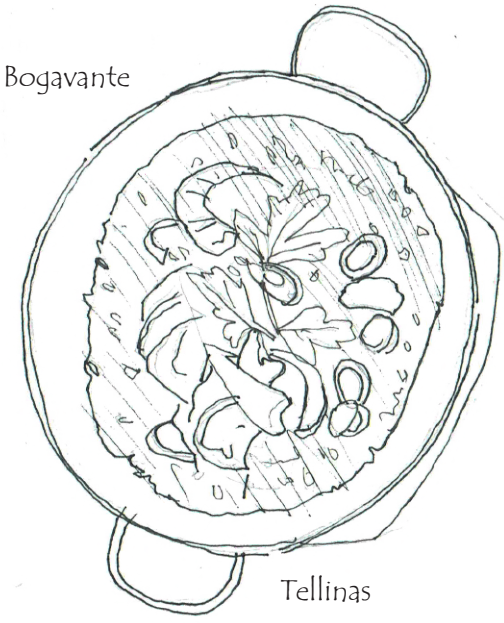
Empanadas



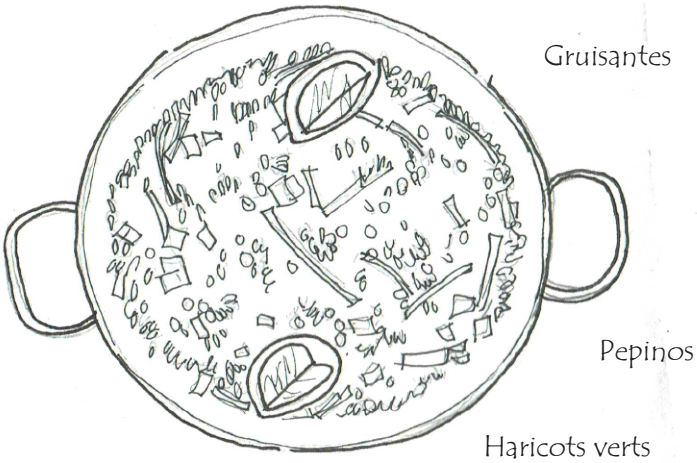


Jamón Serrano

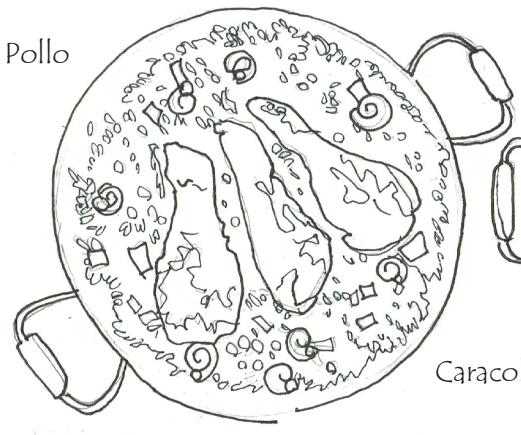
Fartones y Horchata



Arroz caldoso

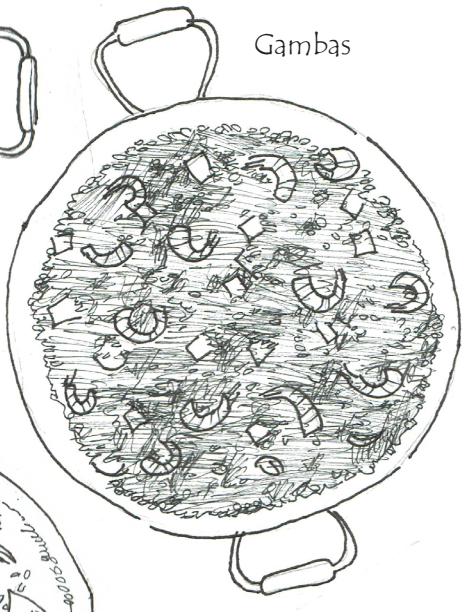


Paella de verduras

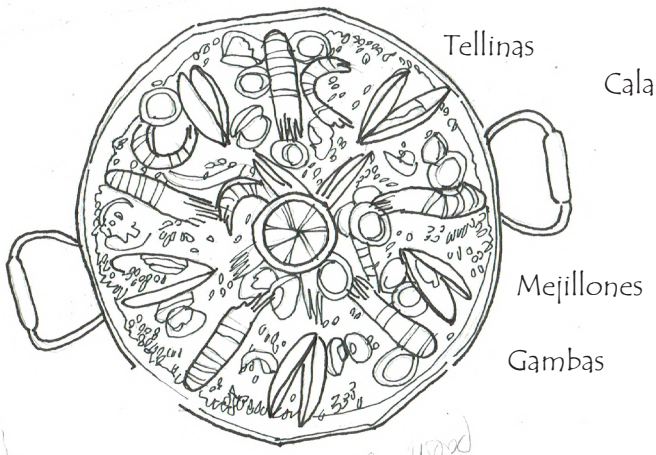


Paella Valenciana

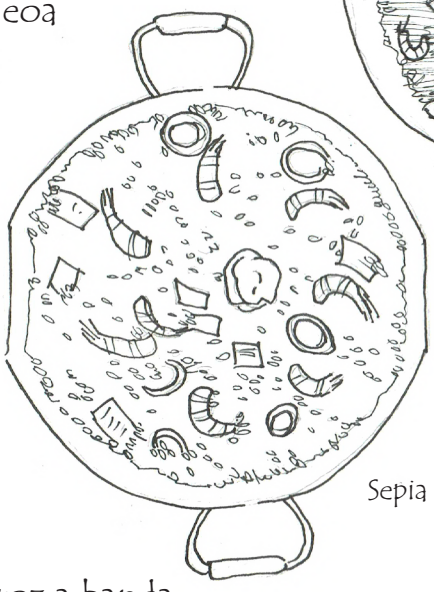
Fideoa



Arroz negro



Paella de marisco



Arroz a banda

Paella
C'est évidemment la spécialité de Valèncía, puisqu'on y cultive le riz (*arroz*) au Sud de la ville dans un parc naturel d'une grande beauté appelé *«Albufera»*.
Il en existe de toutes sortes comme la paella Valencienne, la paella de mariscos, el arroz a la banda, arroz meloso, ou el arroz caldoso.

Il existe néanmoins d'autres spécialités, je ne dirais pas tout ici, mais j'ai cependant été un peu déçue de ne trouver , bien souvent, aucun poisson cuisiné. Les Espagnols sont plus charcuterie que poisson, et généralement, il la remplace par des calamars frits ou des sèches en brochette.
Alors que la gastronomie est pourtant riche en Espagne, il est décevant de retrouver , bien souvent, uniquement des bars à tapas au sein des grandes villes. Ces mets, très appréciés des locaux et des touristes, sont bien plus faciles à préparer et moins coûteux, ce qui est pourrait expliquer la raréfaction de la diversité culinaire.

Annexes

Santé et télécommunications

En ce qui concerne la santé, l'avantage d'être européen et d'avoir une carte européenne d'assurance maladie est une chance inouïe. Je ne me rendais moi-même pas compte de cette chance jusqu'à présent, cependant, on comprend vite qu'aller au médecin en étant européen est bien facile. Ce qui signifie aussi que des ségrégations sociales existent bels et bien entre chaque pays jusqu'à une chose aussi importante et vitale qu'est la santé. Vous n'aurez donc pas à payer une assurance santé coûtant une centaine d'euros par mois grâce à votre carte d'assurance maladie européenne.

Pour se soigner, les Espagnols ont l'habitude de se rendre à des casas de salud [1] qui sont des édifices où se réunissent chaque spécialisation (médecine générale, ORL, orthoptiste ..). Le fonctionnement est logique même s'il peu nous paraître très surprenant à nous, qui sommes habitués à aller au médecin le plus proche de chez nous ou d'aller directement au spécialiste.
J'ajouterais également qu'il n'existe pas non plus, comme sur le campus de Grenoble ou dans de nombreux campus français, des centres de santé universitaires.

J'ai moi-même dû me rendre une fois au médecin au début de mon Erasmus et j'avoue que cela fût un vrai parcours du combattant.
Vivre dans un autre pays, bien qu'étant frontalier à la France relève d'une administration tout autre et d'un fonctionnement différent. Là où des choses banales du quotidien nous paraissent évidentes dans notre pays natal deviennent parfois compliquées lorsque l'on se retrouve en *terra incognita*.

---

[1] casa de salud : centre de santé

Pour les télécommunications, j'ai changé mon forfait pour prendre un abonnement chez Free, bien plus large sur les communications à l'étranger.
Certains français autour de moi avaient choisi SFR, il s'avère que ce n'était pas le meilleur choix. En effet, au bout de trois mois passés à l'étranger, le service devient plus cher, car vous vous situez hors France.
Les forfaits espagnols peuvent aussi être intéressants, beaucoup de mes amis étrangers avaient choisi cette option.

Annexes
Vie quotidienne

De manière générale, la vie est agréable, les gens ne sont pas d'un naturel stressé et les personnes que l'on rencontre sont d'une mentalité relativement ouverte et sociable.
Seul bémol, l'université étant assez loin du centre-ville et les transports en commun entre centre-ville et université n'étant pas ce qu'il y ait de mieux (des bus qui font la liaison directe, mais qui prennent du temps), je me déplaçais toujours en vélo.
Je recommande d'acheter ou de venir avec son propre vélo car il s'avèrera un outil indispensable si vous voulez profiter du centre , visiter des musées, faire un tour dans le parc Turía ou aller à des caf'cons sur Benimaclet!
Il existe évidemment un service de vélo appelé «Valenbisi» qui fonctionne exactement sur le même modèle que les «Vélo'v» à Lyon. Je ne suis personnellement pas fan de ce type de système, et cela marche moins bien sur Valence (la ville étant très sectaire, les vélos sont souvent aux mêmes endroits, aux mêmes moments de la journée).

Du reste, il y a énormément de musées à visiter, tous très intéressants. Bombas Gens, l'institut d'Art Moderne de València et le Convent del Carme sont les plus recomendables. il y a beaucoup d'autres choses encore à visiter sur València, telles que la Cité des Arts et des Sciences, la cathédrale, la Torre Serrano.. qui restent des endroits très prisés des touristes.

Annexes
Vie quotidienne

Les café-concerts sont des endroits avec une ambiance incroyable et pour le reste, il y a beaucoup à faire pour sortir le soir.
Le parc de l'Albufera, Portsaplaya, Sagunto ou encore Peniscola sont autant de villes et d'endroit à visiter proches de Valencia et accessibles en train ou en vélo.

La plage change aussi des montagnes, n'aimant pas trop flâner sur une serviette, j'ai choisi de me mettre au Surf. C'est un sport difficile au début , mais enivrant, qui plus est, favorise les contacts sociaux avec d'autres personnes venant d'ailleurs. Dommage cependant que la mer méditerranée soit si calme (rires), quand il n'y a pas de vagues, l'école ferme. Mais Valencia est une bonne destination pour débuter ce type de sport.

Hormis les cours à l'université qui prennent parfois beaucoup de temps, Valencia est une ville pleine de promesses, et favorise la rencontre et la découverte d'autres activités et personnes. Elle est le rassemblement de beaucoup de nationalités différentes.
J'y ai rencontré des gens formidables et attentionnés, je pense que c'est une expérience que je ne regretterais pas.

Barcelona. Crédit photo : Cécile Dacol

València. Crédit photo : Nicolás Mateo Rodriguez Terrazas

UPV, València. Crédit photo : Cécile Dacol

València. Crédit photo : Cécile Dacol

Annexes

Festivités

Evidemment , vous rentrez en terre Espagnole, donc attendez-vous à de nombreuses fêtes ainsi que nombreux días festivos. [1]
De nombreuses fêtes existent comme la fête nationale, la fête valencienne, l'arrivée de los Reyes Magos[2], la San Juán[3], mais la plus populaire d'entre elles reste *«Las fallas»*.

Les Fallas est une fête traditionnelle se déroulant à l'arrivée du printemps, lors de la fête de Sant Jaume I qui a lieu le 14 mars. Cette fête traditionnelle existant depuis les années 1920 dans la communauté valencienne vise à célébrer l'arrivée du printemps par la mise en place de sculptures gigantesques caricaturées sur des thèmes de l'actualité dans chaque quartier de la ville.
En effet, à l'époque existaient de nombreuses associations qui préparaient chacune leur propre fallas durant toute l'année et qui, au moment du mois de mars, (en général, une semaine avant la Sant Jaume) érigeaient de grandes sculptures de papier mâché, chacune dans leur quartier et les exposaient ainsi, au regard du grand public.
Ainsi, le jour de la Sant Jaume, le 14 mars arrivé, on brûlait ces sculptures éphémères à l'exception d'une , élue meilleure falla, qui était sauvée in extremis des flammes.

[1] días festivos : jours fériés
[2] Reyes Magos : Rois mages
[3] San Júan : Saint Jean

Aujourd'hui, cette tradition se poursuit, bien que certaines choses ayant changé comme le fait que les fallas ne soient plus conçues par des associations de quartier sinon par une poignée d'artistes qui en ont fait leur métier. Le matériau a quant à lui aussi changé , on a remplacé dans les années 1970 le papier mâché par le polystyrène, moins coûteux , plus léger et surtout, plus mauvais pour l'environnement.
Les fallas continuent de brûler par centaine dans les villes de la communauté valencienne le jour de la Sant Jaume, et on compte aujourd'hui environ 400 fallas rien que dans la ville de València! Impossible donc de toutes les voir en une semaine. Malgré le coût environnemental désastreux de cette fête, cela reste tout de même une fête merveilleuse empreinte de beaucoup de traditions avec sans cesse, des fêtes, des danses , des défilés de costumes et des concerts à n'en plus finir.

Le côté traditionnel des fête m'a beaucoup touché, jusqu'au nouveaux nés sachant à peine marcher habillés en tenue traditionnelle. Il y a dans cette fête un côté traditionnel qui unit la population valencienne à travers une culture commune qui est tout simplement émouvante à voir.

Fallas, València. Crédit photo : Nicolás Rodriguez Terrazas

Fallas, València. Crédit photo : Cécile Dacol

Bilan et suggestions

Cette année à l'étranger fut complète et positive, aussi bien sur le plan professionnel que le plan personnel.
C'est une année à ne pas rater, que je recommande vivement de faire. Elle a été pour moi une formidable ouverture. En travaillant, discutant, échangeant avec les autres, on apprend beaucoup.
Ces expériences m'ont fait mûrir et m'ont fait prendre conscience que la vision du monde que nous avions était en partie liée au lieu d'où nous venions. Chacun a ainsi sa propre vision du monde, ses propres références en lien avec son territoire. Il est intéressant de partager chaque vision afin d'avoir une globalité, et de mieux comprendre à travers des prismes politiques , architecturaux et sociétaux les différents codes qui nous entourent.
Je n'ai pas de suggestion spéciale à faire si ce n'est que de suivre la route que vous souhaitez emprunter.
J'ai appris beaucoup de choses à l'université, dans mes cours, en travaillant en équipe, en voyageant, en discutant avec des locaux au coin d'une table, en jouant au baby-foot dans des bars, en surfant...
La seule chose que je puisse en dire est qu'il n'y a pas une seule façon d'apprendre à connaître le monde qui nous entoure. Il y en a une multitude. Et c'est à chacun de voir comment et pourquoi il souhaite le découvrir et le comprendre.

Albufera. Crédit photo : Cécile Dacol

Bilan et suggestions

Une recommandation. N'ayez pas peur. Allez-y. Que ce soit une barrière culturelle ou une barrière de langue, cela n'a pas d'importance. On finit toujours par se comprendre. Je pense que l'important est avant tout d'essayer, même si on s'apprête à dire une bêtise. Car c'est comme cela qu'on fait avancer les choses, et qu'on progresse. C'est peut-être une grande leçon que j'ai retenu cette année.
De toute manière, sortir, rencontrer du monde et voyager vous donnera sans cesse des occasions de mieux vous connaître et d'apprendre des autres.
La crainte et la peur sont à oublier car l'étranger est une source de connaissance intarissable.
Pourquoi avoir donc peur de la connaissance?

Et après?

Entrant cette année dans la thématique de Master «Villes et territoires» à l'école d'Architecture de Grenoble, c'est la suite de mon aventure qui continue.
Je ne vois pas mon année d'Erasmus comme une fin mais plutôt un début. Le début de nombreuses expériences et de nouvelles aventures qui s'ensuivront. C'est aussi de nombreuses ramifications qui se sont ouvertes à moi pour mon futur. Aujourd'hui, mon avenir est encore incertain, et rien ne me rend plus heureuse! Avoir le choix, sentir les nombreuses opportunités qui s'offrent à nous, avoir l'occasion de partir où bon nous semble, n'est-ce pas cela, la véritable liberté?

Puerto, València. Crédit photo : Théo Richard.

Remerciements

Je remercie l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble pour mettre en oeuvre des partenariats Erasmus entre écoles et nous permettre de voyager à travers ce programme. Ces expériences sont des formidables opportunités de rencontre, d'apprentissage et d'ouverture sur le monde.
Je remercie également l'Université Polytechnique de Valencia pour son accueil, et pour la bonne organisation et la bienveillance avec laquelle elle s'occupe des étudiants en échange.
Merci à Frédéric Dellinger pour m'avoir suivi en tant que tuteur durant cette expérience.
Merci à Cécile Mollion, toujours présente pour nous et disponible en cas de besoin. C'est parfois compliqué d'être au courant de tout en étant à l'étranger.
Je remercie spécialement mes professeurs de Construction d'avoir été si patients et attentionnés envers moi, j'ai eu beaucoup de mal dans cette matière, mais si je l'ai surpassé, c'est grâce à leur aide.
Merci à ma famille, mes parents, ma belle-mère, mes frères et soeurs pour leur soutien quotidien. Merci à eux de m'avoir toujours encouragé dans mes choix et décisions.
Merci à Thomas d'avoir été un soutien pour moi, même à distance, tu as toujours su me réconforter quand ça n'allait pas.
Merci à Laurence, Théo, Lucie, Sarah, Teodora, autant d'amis importants à mes yeux qui sont venus me rendre visite durant mon année d'échange universitaire et sur qui j'ai toujours pu compter. Sans vous, mes balades à travers València n'auraient pas été si divertissantes!

Je remercie particulièrement Nicolás Mateo, personne chère à mes yeux, toujours là pour moi dans n'importe quel moment.Si mon niveau d'espagnol s'est amélioré, c'est en partie grâce à toi (rires). Merci également à sa mère, Patricia, pour sa présence et l'aide qu'elle m'a apporté. Je suis très fière d'avoir rencontré des personnes aussi attentionnées.

Merci à Salah pour tous tes sourires, tes tajines, nos parties de baby-foot et pour ton aide dans mes cours de Contrucción!
A Cécile, pour ta bonne humeur et ta joie de vivre qui me donnaient envie de me lever chaque matin. Ne change pas ce que tu es.
Merci à Diana pour ton réconfort et ta présence, à Nicolas pour nos petites balades en ville.
Merci à ma colocataire, Conny, pour ses rires et ses sorties à la Birra de Bryan chaque fois que je n'avais pas le moral.

Cette année, je la dois à vous tous, un grand merci!

Agradecimientos

Agradezco a la Escuela Nacional Superior de Arquitectura de Grenoble para llevar a cabo convenios Erasmus entre universidades y permitirnos viajar a tavès este programa.
Esas experiencias son formidables oportunidades de aprendizaje, de encuentro y de apertura hacia el mundo.
Agradezco igualmente a la Universitat Politècnica de València de su acogida y la buena organización general. Se preocupa de los estudiantes en intercambio con mucho atento.
Gracias a Frederic Dellinger para seguirme como tutor durante este experiencia.
Gracias a Cécile Mollion, siempre presente para nosotros y disponible por si acaso lo necesitabamos. A veces, es complicado de estar al corriente de todo cuando seguimos al extranjero.
Agradezco especialemente a mis profesores de Construcción para su paciencia y su atento. Tuve muchas dificuldades en esta asignatura pero la sobrepasé, gracias a ellos.
Gracias a mi familia, mis padres, mi madrastra, mis hermanos y hermana para su apoyo cotidiano. Siempre me habéis animado en mis elecciones y decisiones.
Gracias a Thomas por sostenerme, mientras que estabas a distancia, siempre me reconfortabas cuando no me encontraba bién.
Gracias a Laurence, Théo, Lucie, Sarah, Teodora, amigos mios, importantes, que me visitaron durante mi año de intercambio. Sé que puedo confiar en vosotros. Sin vosotros, mis paseos a través la ciudad de València no habrían sido tan divertidos!

Agradezco pecularíamente a Nicolás Mateo, persona importante para mi, siempre allí para mí, en cualquier momento. Si mi nivel de Español se ha mejorado, es parte gracias a tí (jaja). Gracias igualmente a su madre, Patricia, para su presencia y la ayuda que me ha aportado. Estoy muy orgullosa de haber conocido personas tan cariñosas.
Gracias a Salah para sus sonrisas, sus tajines, nuestras partidas de futbolín y para tu ayuda en mis clases de Construcción!
A Cécile, para tu buena humor y tu alegría de vivir que me daban gañas de leventarme cada mañana. No cambies lo que eres.
Gracias a Diana para su consuelo y su presencia, a Nicolas para nuestros paseos en la ciudad.
Gracias a mi compañera de piso, Conny, para sus risas y sus salidas en la Birra de Bryan, cada vez que no tenía el moral.

Este año, la debo a todos, un inmenso gracias!