



HAL
open science

IDN_SK8: le skateboard, pratique d'accès à la ville dans la métropole contemporaine

Jonas Cervantes

► **To cite this version:**

Jonas Cervantes. IDN_SK8: le skateboard, pratique d'accès à la ville dans la métropole contemporaine. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02090334

HAL Id: dumas-02090334

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02090334v1>

Submitted on 4 Apr 2019

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

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



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

IDN_SK8*



***ÎLE DE NANTES_SKATE**

*Le skateboard,
pratique d'accès à la
ville dans la métropole
contemporaine*

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

***ÎLE DE NANTES_SKATE**

*Le skateboard,
pratique d'accès à la
ville dans la métropole
contemporaine*

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

Avant-propos

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

Bientôt dix ans sont passés depuis notre rencontre. À l'époque j'étais en quatrième ou en cinquième, dans un petit collège de campagne. Le skate n'était pas ce qu'on y trouvait de plus commun mais j'avais la chance d'être accompagné de trois autres skateurs. En 2009, le skate avait déjà cédé son cycle de popularité à d'autres modes adolescentes comme la *tecktonik* ou le catch américain.

Mais avant cela, j'avais déjà eu la chance de rentrer en contact prolongé avec cette planche à roulettes, bien plus tôt dans ma vie. À l'époque, le skate vivait une très forte vague de popularité. Dans le petit village normand où je vivais, le vieux bourg était perpétuellement animé par cet objet que les anciens n'avaient probablement jamais vu. Le *punk-rock* était associée aux *baggys* et aux sweats à capuche des enfants et adolescents du voisinage. Un indice temporel de cette période pourrait être la sortie du premier album d'Avril Lavigne « *Let Go* » et de son titre phare « *Sk8er Boi* ». C'était en 2002. Notre terrain de jeu était la route principale qui coupe le petit bourg et passe devant l'épicerie, le cimetière et file dans les campagnes de part et d'autres des maisons anciennes, à l'époque bien occupées. L'ambiance devait y être bien étrange : une route récemment rénovée donnait à un petit groupe de jeunes skateurs la possibilité de passer des journées entières à apprendre des figures tirées de la série de

jeux vidéos « *Tony Hawk's Pro Skater* », en laissant passer les tracteurs toutes les quinze minutes.

Avec quelques années de recul, je perçois maintenant ces moments comme un moyen de nous échapper de ce milieu rural, de pouvoir y créer des prises par la fabrication d'un imaginaire urbain idéalisé. Ce moment incroyable d'urbanité campagnarde a profondément encre en moi, vers mes 8 ans, cette pratique. La vague de popularité prend fin vers 2005 et la pratique s'essouffle dans le village. Je reprends donc, à l'initiative d'amis du collège, le contact avec la planche de skate jusqu'ici oubliée.

Le lycée et sa plus grande liberté m'amène à pratiquer avec de plus en plus d'assiduité et d'envie. Les codes d'une pratique beaucoup plus urbaine me touchent, je les saisis petit à petit et en fait mon identité. Je passe progressivement les étapes, d'une pratique très rurale pour finalement arriver à Nantes, capitale du skate dans le nord-ouest français.

J'arrive à Nantes par le biais des études d'architecture, mais avant tout grâce au skate. L'entretien d'entrée se passe bien, on parle du skate à Nantes, à Bordeaux, de ma perception de la pratique en ville, de mon « projet professionnel » déjà presque formulé de devenir constructeur de skateparks. Ce que je n'avais pas encore saisi de la pratique réellement urbaine du skate, était sa dimension à la fois anonyme et démonstrative. Je l'ai très vite compris en plongeant dans le grand bain de la scène skate nantaise.

Parallèlement à la découverte de cette pratique réellement urbaine du skate, je rentre à l'école d'architecture et commence à m'immerger dans son monde. Les semestres passent et je m'intéresse de plus en plus à comprendre la construction de la ville, ses acteurs et volontés politiques, la ville de l'intérieur et son étude sociale. Je construis petit à petit un corpus de lectures qui traitent de son caractère systématisé et inégalitaire, de la vie urbaine et du combat à mener pour y avoir accès. J'ai alors le profond sentiment que la pratique du skate prend entièrement part à la vie urbaine, et je commence à mettre en parallèle ces deux mondes, à comparer cette pratique à d'autres moyens d'accès à la vie urbaine, qui paraissent uniquement tenir du jeu, d'une certaine forme de culture ou de modes d'action plus revendicateurs. Je tente alors de voir le skate comme un outil d'accès à la ville.

Cette recherche a pour but de mettre en commun une pratique physique de la ville, celle du skate, et une étude théorique de « l'accès à la ville » afin d'interroger mutuellement ces deux objets de natures distinctes, auquel le mémoire tente de donner du sens.

Sommaire

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

AVANT-PROPOS.....p.6

INTRODUCTION.....p.12

1_ LE SKATEBOARD, ENFANT D'UN MODÈLE DE SOCIÉTÉ

1.1_ *Pratique d'une société capitaliste*.....p.19

1.2_ *Vie économique du skateboard*.....p.39

2_ UNE PRATIQUE D'ACCÈS À LA VILLE

2.1_ *Psychogéographie de l'Île de Nantes*..... p.66

2.2_ *«Ré-enchanter» le béton*.....p.99

2.3_ *Une pratique critique ?*.....p.133

3_ ÉTAT DES LIEUX DE L'INTÉGRATION DU SKATE PAR LA VILLE

3.1_ *Des outils de gestions spontanés*.....p.155

3.2_ *Le skate associatif*.....p.175

3.3_ *Une nouvelle considération ?*.....p.184

CONCLUSION.....p.216

SESSIONSp.223

Introduction

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

Le skate fait partie de l'univers urbain.

Désignant à la fois l'objet et la pratique, le skate prend aujourd'hui des formes et des représentations variées, du simple déplacement au groupe perçu comme destructeur du mobilier urbain, il renvoie en même temps un imaginaire et une réalité pratique de l'espace urbain. Cette spécificité prend racine en Californie, dans les années 1960, quand les surfeurs en mal de vagues tentent de chercher, dans l'espace urbain, des potentielles vagues de béton, et adaptent leurs planches de surf à la ville. La ville est entourée de désert, les infrastructures hydrauliques composent une partie du paysage urbain et les piscines privées sont un élément marquant des quartiers d'habitation. En période de sécheresse, ces infrastructures conçues pour le mouvement de l'eau se transforment en vagues urbaines. Les skateurs vont ensuite aller chercher des formes similaires dans toute la ville, ne se limitant plus aux infrastructures hydrauliques. Cette pratique du skate arrive ensuite en Europe par les surfeurs américains venus y exporter cette nouvelle pratique. La culture du skate apparaît, entre pratique spontanée de formes trouvées dans la ville, et commercialisation, premières marques et premiers skateurs professionnels. Mais si cette exportation est rendue possible et que la pratique devient répandue, c'est bien que les formes recherchées par les pratiquants se retrouvent de ville en ville. Les tissus

urbains anciens ne permettent souvent que peu d'appropriation par les skateurs, mais les nappes urbaines modernes issues du modèle industriel de fonctionnement de la société, à partir des années 50, montrent un vocabulaire urbain partagé par les villes occidentales, qui laissent la place aux nouveaux surfeurs. Le skate devient alors une composante des villes, au même titre que chaque élément standard qui les constituent. Jusqu'à aujourd'hui, la pratique suit des cycles de popularité attachés à des codes, des cultures, des influences. Le *rock* et la « *pool* »¹ dans les années 1970, le punk, une pratique plus « *underground* » dans les années 1980, le rap dans les années 1990, une culture plus « *pop* » dans les années 2000. La pratique évolue rapidement en une cinquantaine d'années, mais une forme de confrontation existe toujours entre une expérience spontanée, très liée à la ville, suivant cette mythologie de la liberté, et un imaginaire contrôlé dans ce qu'il renvoie, attaché à une marchandisation de ce produit urbain. Le skate est devenu une composante urbaine, mais les institutions voient avant tout cela comme une pratique bien présente dans les villes, qui en prennent compte et opèrent une gestion : éradication, limitation spatiale, liberté contrôlée de la pratique... Quelles que soient les décisions locales, la pratique du skate a quelque chose de naturel, elle évolue, s'adapte aux contextes, obéit, crée des espaces de marges, négocie avec l'institution ou existe librement, mais semble pouvoir toujours exister. Mais de quelle manière ?

Ce mémoire s'attache à poser ces questions dans le contexte nantais, et particulièrement dans le cas de l'Île de Nantes, qui propose un modèle d'urbanisation, de construction et de gestion d'un morceau de ville qui affiche la volonté de s'imposer, par une forme de compétition urbaine, comme ville-métropole d'échelle européenne. On constate, par la pratique, que ce qui semble être un nouveau modèle urbain laisse aujourd'hui une place considérable au skateboard. Qu'est-ce que le skate aujourd'hui sur l'Île de Nantes, entre pratique d'accès à la ville et pratique institutionnalisée ? Comment la ville permet-elle à cette pratique de perdurer ? Pour quelles raisons s'en emparer ? Quelle pratique du skate existe dans ce contexte ? « *IDN SK8* » ne signifie pas une étude ethnographique ou sociologique de la pratique du skateboard sur l'Île de Nantes. Cette unité géographique sera étudiée comme un terrain d'enquête, un appui concret pouvant

1. Piscine vide utilisée par les skateurs.

proposer des réponses aux problématiques posées dans le cadre de cette recherche. D'autres terrains géographiques seront bien sûr évoqués, afin d'appuyer des considérations qui ne seraient pas présentes dans ce contexte particulier. La méthodologie de recherche ne s'est alors pas concentrée sur une description exhaustive des lieux et de la pratique dans ce contexte. Ce terrain est avant tout celui d'une pratique personnelle, quotidienne, qu'il semble intéressant d'intégrer dans une recherche plus théorique sur les enjeux urbains et politiques de la pratique du skateboard dans la ville.

Il s'agit d'abord de voir la pratique du skateboard comme composante des villes issues d'un modèle de société commun aux contextes occidentaux, et de montrer que la vie même de cette pratique dépend d'une économie spécifique à la fois mondiale et locale.

Ensuite, on pourra voir le skateboard comme support d'appropriation de la vie urbaine par une pratique vue comme libératrice. Cette partie du mémoire s'attache à mettre en relation des références théoriques qui traitent du droit à la vie urbaine, avec des textes issus du monde du skate, et une pratique de terrain sur l'Île de Nantes et ailleurs.

Finalement sera fait un état des lieux de l'intégration de la pratique du skateboard en se penchant particulièrement sur le cas de l'Île de Nantes, par la pratique de terrain et la rencontre avec des acteurs du monde du skate, ainsi que des acteurs constructeurs et gestionnaires de la ville.

Le mémoire, c'est beaucoup d'écriture, mais celui-ci, c'est aussi le lien avec une pratique ordinaire de la ville !

1_

***Le skateboard,
enfant d'un
modèle de
société***

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT NUMÉRIQUE AU DROIT D'AUTEUR

Lorsque l'on observe le skate dans les villes, on peut avoir le sentiment d'une pratique qui fait partie du décor urbain, au même titre que des formes que l'on retrouve dans toutes les villes : voitures, tours et barres de logements. La pratique du skate semble être quelque chose de naturel, qui rejoint presque une définition Darwinienne : les villes évoluent et sélectionnent cette pratique, qui fait aujourd'hui partie intégrante des villes contemporaines.

En étant skateur, on peut développer un tout autre regard. Le film *The Lords of Dogtown*¹ qui retrace sous forme de fiction, la naissance du skate et son évolution, est un classique de la filmographie des pratiquants. Les skateurs voient évoluer rapidement la pratique, contrairement à d'autres sports dits « traditionnels » dont l'esthétique, les marques, ou les codes vestimentaires n'évoluent pas ou peu. De l'intérieur, on se rend compte assez rapidement que c'est une pratique très récente, qui a évolué par cycles thématiques de dix ans et que l'on se situe aujourd'hui seulement dans la 6e décennie depuis sa naissance. Alors en effet, le jeune skateur peut voir sa pratique comme très contemporaine dans l'environnement

1. Hardwicke, Catherine. *The Lords of Dogtown* [DVD] Gaumont Columbia Tristar Films, 2005, 107 minutes.

urbain, mais le skateur plus expérimenté saura que ce caractère « intégré » de la pratique n'est que très récent, reste relatif aux différentes périodes et saura encore évoluer avec le temps.

On remarque alors que le skate naît et grandit en parallèle d'une évolution rapide des villes, sur un modèle partagé : Les villes se désindustrialisent à partir des années 1960 et imposent de nouveaux modèles de construction de logements, grands ensembles et pavillons, dont la majorité des urbains occidentaux partagent la culture. Les infrastructures techniques qui permettent de faire fonctionner les villes sont également une partie de ce modèle commun : infrastructures d'acheminement, routes, réseaux électriques et pétroliers sont autant de formes communes aux villes occidentales, entrées dans un fonctionnalisme partagé : machine à habiter, machine à transporter, machine à travailler.

C'est dans ce contexte que le skateboard naît, à partir des années 1960, quand les modèles et les formes de villes se répètent, quand l'idéologie nord-américaine de la guerre froide traîne avec elle une partie du monde.

1.1_PRACTIQUE D'UNE SOCIÉTÉ CAPITALISTE

UN MODÈLE INTÉGRATEUR

La vie du skate est encore courte, nombreux sont les pratiquants pouvant encore témoigner de sa naissance, sa vie et son évolution. L'histoire du skate est composée de morceaux qui ont été vécus par des personnes ayant connu son début et toute son évolution. L'histoire qui en résulte fait souvent consensus au sein des communautés de pratiquants et des théoriciens du skate. Une certaine mythologie résulte de cette histoire, créant des légendes, des idoles ainsi qu'un univers commun de *spots*¹, de matériels, de manières de pratiquer, d'images que tous les pratiquants ont en tête et qui ont évolué tout au long de son histoire.

L'origine la plus ancienne du skateboard serait celle des « *scooter-skates* »,

1. Mot utilisé pour désigner un lieu où il est possible de pratiquer.

sortes de trottinettes construites dans les années 1930 aux États-Unis, par des enfants et adolescents, sur la base de caquettes de bois, de roues de rollers démontées et de morceaux de bois de construction standardisés appelés « *two by four* ». Les guidons constitués des caquettes seront enlevés pour ne laisser que la partie inférieure, qui ressemble alors plus à une planche sur laquelle sont fixées les roues de roller. Cet objet est vu comme quelque chose de ludique, comme un jouet pour enfants ou adolescents et ne dépasse cette fonction que trente ans plus tard.

Mais sa naissance réelle, reconnue dans le monde du skate, est celle qui eut lieu dans les années 1960 aux États-Unis, lorsque quelqu'un aurait fabriqué une planche de skate dans son garage et l'aurait proposé en vente dans les *surfshops*² en Californie. La mythologie du skate peut alors être mise en lien avec cette image du garage, dont découlent d'autres références de la culture nord-américaine, comme certains groupes de musique. Dans *Free Ride*, Raphaël Zarka met en lien la naissance du skateboard avec l'image du *teenager*, l'adolescent qui s'émancipe par le loisir, la consommation, et la démocratisation de certains outils de liberté : la voiture, le rock, le skate.³

Le surf serait donc le point de départ réel de la naissance du skate. Des magasins spécialisés dans le surf commencent à vendre des planches de skate fabriquée industriellement. Le surf, à cette époque (au début des années 1960), est déjà démocratisé depuis presque un demi-siècle, principalement en Californie. Il est découvert par l'explorateur James Cook au 18e siècle, comme pratique traditionnelle des populations dans l'archipel d'Hawaï. Le monde occidental voit alors cette découverte comme la naissance du surf, justifié par une volonté colonisatrice du territoire. La pratique est interdite jusqu'à la période dite « d'annexion » du territoire par les États-Unis, fin 19e, vue comme une pratique trop émancipatrice pour les populations locales. Le surf réapparaît au début du 20e siècle, quand l'écrivain Jack London et d'autres personnalités américaines rapportent les exploits des surfeurs à Hawaï. Le surf est alors importé en Californie par des démonstrations d'Hawaïens dont Duke Kahanamoku en 1912, surfeur et nageur olympique, et cela provoque une frénésie, qui pousse le surf à devenir réellement populaire en Californie. La culture du surf perdure malgré les conflits mondiaux, et évolue jusqu'aux années 1950.

2. Magasins spécialisés dans la vente de produits liés à la pratique du surf.

3. Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*. Paris: B42, 2011.



Le «scooter skate» fabriqué sur la base d'un «two by four» et d'une cagette de bois.



Un ditch asséché devenu *spot* en Arizona. *Backside blunt*. Photo : Hammeke.
Skateur : Ryan Reyes



Infrastructure hydraulique, le *pipe* comme première utilisation des formes courbes. Baldy Pipe, Badlands, Californie. *Backside ollie-air to wall ride*.
Photo : J. Grant Brittan. Skateur : Andy Macdonald

Cette période d'après-guerre marque l'entrée du surf dans un mouvement de contre-culture, (qui peut être définie largement par « un mouvement culturel contestataire »), terme qui apparaît précisément dans les années 1960. Les matériaux utilisés évoluent du bois massif aux matériaux composites fabriqués industriellement, le surf moderne est né.⁴

C'est précisément quand le surf rentre dans cette société des loisirs que le skateboard s'y attache, dans les années 1960. Dès 1963, les marques de surf, bien implantées en Californie, lancent la production industrielle de planches de skateboard. Le public touché sera précisément celui qui consomme dans ces magasins, les surfeurs. La planche de skate devient – comme le dit une phrase que l'on aperçoit souvent dans l'histoire du skateboard – « une alternative à un journée sans vague ». Avec cette nouvelle planche montée sur roues, les surfeurs recherchent dans la ville un certain type de forme qui fasse penser aux vagues, afin de reproduire les sensations du surf. Ces formes vont être trouvées dans la ville fonctionnaliste et technique évoquée plus haut : jusqu'aux années 1980, un spot est une infrastructure hydraulique : *banks*, *ditches*⁵ ou *pipes*⁶. Il est vrai que ces infrastructures hydrauliques sont spécifiques au climat californien : les villes sont entourées de déserts, ce qui les oblige à disposer d'infrastructures de stockage et d'acheminement de l'eau (plans inclinés, canaux, bassins de stockage) aux formes qui permettent de maîtriser l'eau par gravité. Ce climat spécifique est aussi à l'origine d'une forme particulière, plutôt présente dans les jardins privés : la piscine américaine. La plupart du temps, ce sont des piscines creusées dans le sol, et fabriquées avec une technique de béton projeté, afin de créer une surface lisse, qui laisse s'écouler l'eau naturellement. Ces piscines ne sont pas orthogonales, mais les parties horizontales et verticales sont jointes par une courbe progressive. Toutes ces formes qui ont pour fonction première l'écoulement de l'eau, sont en fait des « vagues pétrifiées »⁷ pour les skateurs de l'époque. De la naissance du skate au début des années

4. *Histoire du surf* | Red Star Surf School Lanzarote. Red Star Surf School Lanzarote | Yoga & Surf Lessons (blog). <https://redstarsurf.com/fr/histoire-du-surf/>.

5. Bank : plan incliné

Ditch : infrastructure hydraulique en béton s'apparentant à un fossé et permettant l'acheminement des eaux par gravité

Pipe : littéralement un tuyau, désigne une forme circulaire skatable. Souvent appelé « full pipe » les « half-pipes » et « quarter-pipes » demi cercle et quart de cercle sont des formes qui reviennent souvent dans le répertoire commun.

6. Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*.

7. Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*.



Pool typique du skate des années 1970, ici dans un contexte plus récent, dans un espace privé en Californie. *Judo air*. Skateur : Omar Hassan

1960 et jusqu'au milieu des années 1970, le skate consiste à chercher dans la ville, des formes qui rappellent les vagues. Le répertoire s'étend à tout ce qui peut ressembler à une vague de béton, plan inclinés ou courbes par exemple.

Cependant, toutes les villes ne disposent pas nécessairement de ce type d'infrastructures. Pour répondre à cela, les premiers skateparks sont créés dans les années 1970 et reprennent principalement ce vocabulaire de vagues de béton. Le skate peut alors s'étendre aux villes qui n'auraient pas pu offrir naturellement les formes nécessaires au développement de la pratique. Mais ces premiers skateparks sont avant tout construits par des propriétaires privés, leur accès étant payant, et la construction d'un skatepark vu comme une opportunité commerciale.⁸

En France, le skate est importé par le même milieu que celui qui l'a fait naître aux États-Unis : le surf, arrivé quelques années plus tôt à Biarritz, grâce à son développement rapide sur la côte Californienne.⁹ Quelques planches de skate sont alors importées des États-Unis par des marques de surf, et le skate prend le même élan que de l'autre côté de l'Atlantique. Ce fut une des portes d'entrées du skate français, mais également européen. Des marques de skate américaines sont importées, mais très vite, des marques européennes se développent et l'économie du skate européen est lancée. Les villes européennes n'ont cependant pas la quantité de « vagues de béton » disponibles dans les villes américaines, mais la construction de skateparks imitant ces formes permettront de développer la pratique.

Un tournant lié à l'invention du *ollie*¹⁰ permettra ensuite de s'affranchir de ces spots rares liés aux infrastructures hydrauliques, et de « décentrer les espaces du skate »¹¹ pour pouvoir utiliser des formes beaucoup plus communes qui composent les villes occidentales contemporaines. Ce moment de l'histoire du skate constitue une vraie mythologie, par la révolution qui suivra dans le mode de pratique et du rapport aux formes des villes. Ce mouvement, initié par Alan Gelfand en courbe¹², sera repris

8. Borden, Iain, Benjamin Lafore, Sébastien Martinez-Barat, Damien Roger, Audrey Teichmann, et Antoine+Manuel. *Landskating*. Villa Noailles Hyères, 2016, p.24

9. Lallier, Thomas. *Skateboard Stories*, Arte France, 2011, 52 minutes.

10. Figure permettant de sauter avec la planche, sans utiliser les mains ou que les pieds ne touchent le sol.

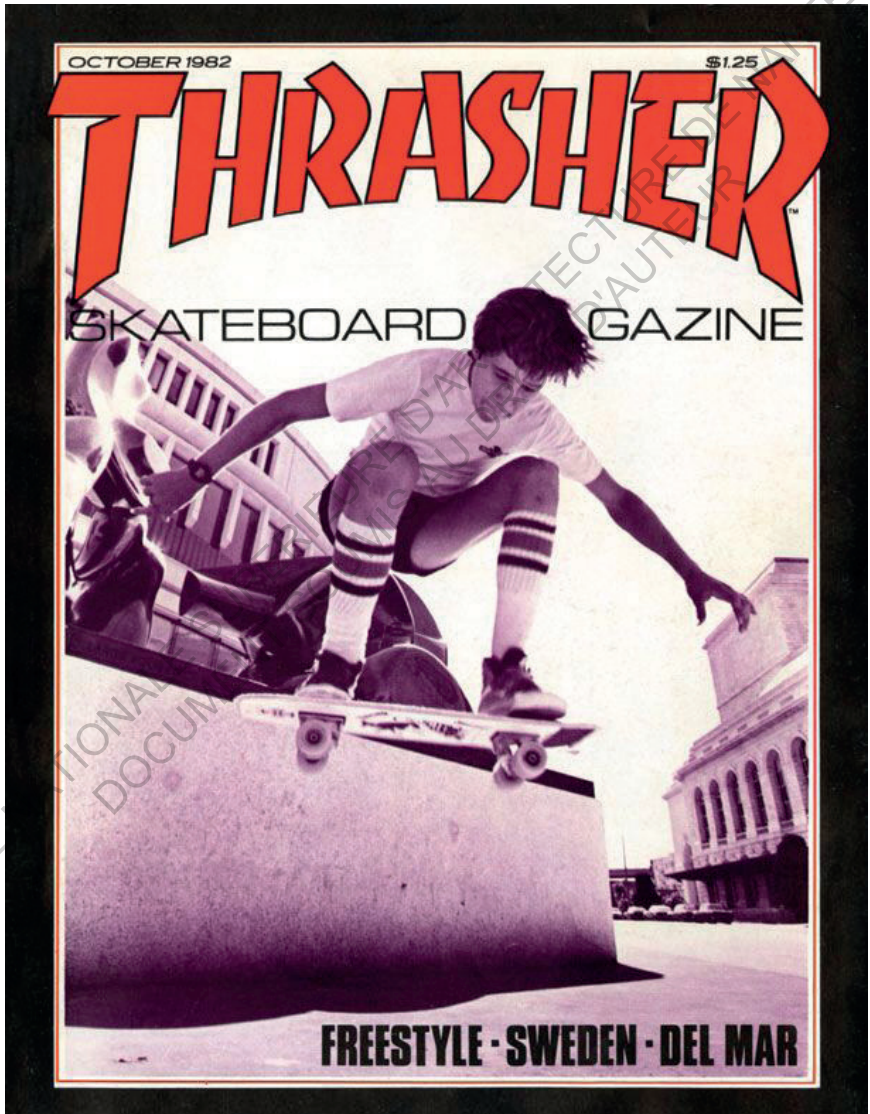
11. Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*.

12. Voir photo page suivante.



Le premier ollie est réalisé en courbe en 1979, ici un peu plus tardivement, par Alan Gelfand, qui baptise de son surnom cette nouvelle figure. Austin, Texas, 1983. *Ollie*. Photo : Mark Cooper.
Skateur : Alan « Ollie » Gelfand

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



Un des premiers *ollies* adapté en *flat* par Rodney Mullen, médiatisé par le magazine américain *Thrasher*. *Thrasher* cover #21, Octobre 1982. *Ollie*. Skateur : Rodney Mullen

et adapté en *flat*¹³ par Rodney Mullen en 1981. Le *ollie* permet de sauter avec la planche, sans avoir besoin d'en descendre, ce qui permet de pratiquer la ville sans discontinuité.¹⁴

C'est à partir de cette révolution que les skateurs vont pouvoir disposer de la ville moderne dans son entièreté comme terrain de jeu. Les figures inventées sur les « vagues pétrifiées » et dans les piscines sont adaptées au répertoire de formes qui constitue l'entièreté de la ville. L'orthogonalité devient un critère recherché, les arrêtes des trottoirs, (*curbs*), puis les mains-courantes (*rails*) sont des formes communes, propices à cette nouvelle manière de pratiquer. Les formes permettant des jeux de niveaux rentrent aussi dans ce nouveau répertoire : marches d'escaliers, quais de chargement, ou tout autre infrastructure qui permette de passer d'une plateforme à une autre (*gaps*). Toutes ces formes viennent d'une pensée rationaliste de la construction de la ville. La prépondérance de la voiture au sein des villes oblige la séparation entre piétons et automobiles et donc l'isolement sécuritaire du piéton par le trottoir. L'escalier comme cheminement direct entre deux points de niveaux topographiques différents et sa main courante comme objet de sécurisation normé aboutissent à la création presque automatique de *spots*. Il en est de même pour les zones industrielles, les zones d'habitations pavillonnaires et les grands ensembles, qui emploient un répertoire de formes pré-déterminées et standardisées. La seule condition à l'utilisation de ces formes est la bonne qualité des surfaces de roulement entre les obstacles. Les routes lisses et bien entretenues sont au cœur de la structuration des villes rationnelles. L'asphalte, dérivé pétrolier et le béton, matériau produit industriellement composent la majorité des revêtements des villes. Le pavé présent principalement dans les villes européennes exclut la présence des skateurs, mais la nécessité d'étendre les villes après la guerre et de faire pénétrer la voiture dans les centre-villes anciens font de plus en plus disparaître ce revêtement.

La répétition de ces formes, que l'on retrouve dans les villes occidentales, amène les communautés de skateurs à se développer rapidement sur des bases communes : aux États-Unis ou en Europe de l'ouest, les skateurs partagent les mêmes codes, les mêmes techniques, les mêmes pratiques. Les villes basées sur des infrastructures rationnelles – la voiture qui structure les villes et l'échange commercial qui structure les espaces publics – et la

13. Flat : sol lisse et plat permettant de faire des figures

14 Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*.



Une main courante utilisable par les skateurs : un *rail*. Ici à l'entrée du centre commercial Beaulieu, sur l'île de Nantes



Dérivé de la forme du trottoir, le banc en béton devient un *curb*. Boulevard Vincent Gâche sur l'île de Nantes.

société occidentale qui suit le modèle idéologique de consommation va donner l'opportunité aux skateurs de se multiplier.

Les années 1980 voient donc une nouvelle pratique se développer : la pratique « *street* »¹⁵, souvent qualifiée d'*underground*, voit naître des figures de ce nouveau tournant : Natas Kaupas et Mark Gonzales.¹⁶ Le terme « *underground* » est souvent utilisé pour qualifier des cultures qui naissent de pratiques perçues en décalage de la culture dominante. Ces cultures de marge adoptent des formes de critiques des normes sociales, qui peuvent être explicites ou seulement perçues, et peuvent être décrites comme exclues du système, par leur moyens de communiquer ou de se diffuser.¹⁷ La pratique *street* du skateboard permet aux pratiquants de créer des prises avec l'environnement urbain et, par son caractère généralisé, d'aboutir à une nouvelle identité culturelle. Les médias alternatifs du skate – magazines, vidéos et photos – permettent la diffusion de cette nouvelle pratique à l'échelle mondiale.

Paradoxalement, cette identité marginale se diffuse massivement et vit grâce au modèle de consommation. La pratique du skate, en prise avec les villes dans les années 1980 grâce aux formes urbaines généralisées, commence, dans les années 1990 à se diffuser dans le monde de la consommation grand public. De nouvelles marques se développent, moins spécialisées, et poussent la pratique à s'ouvrir au monde de la consommation. De grandes compétitions sont organisées et sont relayées par de grandes chaînes de télévision, principalement nord-américaines.¹⁸ En France, les villes prennent connaissance du développement de la pratique et tentent de contrôler son caractère spontané par la création de skateparks, construits sur la base de plusieurs vocabulaires, relatifs aux périodes des années 1970 et 1980 : des formes courbes, inspirées de ces vagues pétrifiées elles-mêmes recherchées pour leur ressemblance avec les vagues, ou des formes plus orthogonales, inspirées du vocabulaire fonctionnel de l'espace urbain.

Les années 2000 voient la pratique se diversifier, dans la continuité des années 1990 et voient également son économie s'élargir et se stabiliser : l'ouverture au grand public par de grandes marques de vêtements et de

15. Pratique du skate dans l'espace public

16. Lallier, Thomas. *Skateboard Stories*

17. https://fr.wikipedia.org/wiki/Culture_underground

18. On parle ici des X-Games et la chaîne de télévision ESPN.

Bouvier, Julien. *Sports urbains et institutions : un lien problématique*. Master recherche Risque et Vulnérabilité. Université de Caen Basse Normandie, UFR Sciences de l'Homme, Juin 2005, 80p.

chaussures permet de pérenniser leurs activités économiques jusqu'à maintenant peu stables car très spécialisées.

C'est à ce moment de l'histoire du skate que je perçois cette pratique comme échappatoire d'un mode de vie rural, vers un mode de vie de plus en plus urbain, dans mon parcours géographique comme dans mes références culturelles. Cette pratique, née de villes aux formes urbaines généralisées semble aujourd'hui être une composante des sociétés occidentales. Le skateboard, arrivé en France et en Europe quelques années après ses débuts aux États-Unis suit la même progression, en parallèle que les villes se développent sur un modèle urbanistique aux considérations partagées. Les sociétés modernes ont été intégratrices de cette pratique.

EN DEHORS DE CE MODÈLE ?

C'est ce que l'on appelle « la ville » – cette machine qui loge, fait travailler, instruit, diverti... – dans son caractère occidental-fonctionnaliste, qui réunit les conditions nécessaires à la naissance de la pratique du skateboard, et à sa diffusion dans les autres entités urbaines du monde, qui correspondent à ce modèle de ville. Depuis les années 1960, la pratique du skateboard se développe au sein de ces entités construites, qui elles-mêmes prennent de plus en plus d'ampleur pour devenir les points de convergence de la vie occidentale. « La ville », considérée comme territoire central marque une différenciation prononcée entre ces territoires urbains productifs – l'industrie, puis le tertiaire – et les « autres » territoires non-urbains. La seconde moitié du 20^{ème} siècle marque une considération – politique, économique – centrée sur ces territoires urbains, laissant le maillage des territoires ruraux à la merci de ce modèle de développement. Le modèle d'habitat pavillonnaire s'implante en périphérie des villes existantes, ainsi que dans les territoires plus ruraux. Les grandes enseignes commerciales, qui rassemblent des services très diversifiés s'implantent en périphérie des villes. Les petites villes intègrent ce modèle. La désindustrialisation renforce cette polarisation, incitant à aller travailler ou habiter dans les villes. Les penseurs de l'espace – architectes, urbanistes, paysagistes – ne produisent de la connaissance presque exclusivement que sur les espaces urbains, fascinés par cette entité naissante et grandissante. Les territoires éloignés des villes – pour continuer de vivre – produisent alors un espace entre héritage culturel, et imitation des codes

et pratiques urbaines. Privant ces territoires de leur autonomie, ce modèle industrialisé impose la voiture individuelle comme mode de transport privilégié, opérant une domination économique et symbolique des villes sur les territoires non-urbains. Aujourd'hui ces territoires semblent être dans cette contradiction permanente : basés sur un modèle d'autonomie, ils évoluent et se construisent à partir des codes de développement urbains, creusant les dépendance à un modèle de ville, lui-même dans cet objectif contemporain d'atteinte d'une échelle métropolitaine. La recherche très actuelle sur l'agriculture urbaine finit de détruire symboliquement la dernière fonction des territoires ruraux, celle de la production alimentaire.

GÉNÉRALISATION ET PRATIQUE RURALE

Le skateboard arrive dans les espaces ruraux dans les années 1990. Les années précédentes, qui voient une pratique *underground* se développer, ne permettent pas aux espaces ruraux d'intégrer cette pratique. Les lotissement pavillonnaires – dans leur dépendance à la voiture, impliquant la création de formes propices à la pratique du skate – sont peut-être les seules zones qui existent en dehors des villes, qui permettent le développement du skateboard dans les années 1980. Dans les années 1990, les villes voient dans le skatepark, une manière de contrôler les sports de rue, par la construction de cet équipement dédié. L'article « *Les skateparks, nouveaux parks de jeux pour enfants* » vise¹ à étudier le skatepark comme objet fonctionnaliste et sécuritaire, qui transforme une activité dissidente en une activité intégrée. Les petites villes, encrées dans des territoires ruraux intègrent le skatepark comme nouvel objet indispensable, alors que cet environnement ne permettait pas le développement naturel et spontané du skateboard. On voit alors fleurir des skateparks, constitués de modules préfabriqués en métal ou en bois avec des formes inspirées de la pratique *street* ou de courbes, fixés sur une surface rectangulaire d'enrobé. Cette pratique du skate dans les espaces non-urbains arrive en même temps que l'intégration des *city stades* dans ces mêmes territoires. Ces infrastructures permettent une forme de normalisation et de claustration des sports nés de la rue et sont considérés comme des équipements-objets et non plus comme des morceaux de ville, intégrés et pensés pour leurs usages. Ce sont des équipements qui tentent implicitement d'imiter les formes de la


1. Riffaud, Thomas, Christophe Gibout, et Robin Recours. « *Skateparks : les nouveaux parcs de jeu pour enfants. Une analyse sociospatiale des sports de rue à partir du cas de la métropole Montpellier* ». Les Annales de la recherche urbaine 111, n° 1 (2016), p30-41.



Utilisation d'une *jersey barrier* objet utilisé pour bloquer l'accès aux voitures. Nottingham.
Backside grind. Photo : Tom Quigley. Skateur : Dave Bevan

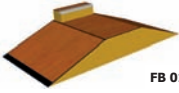


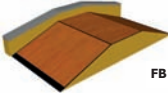
Le *parking block*, objet fonctionnaliste skatable. Photo : Paul Zitzer.

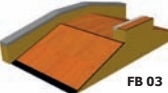


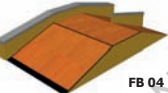
FUN BOX

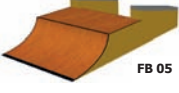
Conception . Fabrication . Skatepark outdoor & indoor. Location . Evénementiel

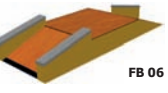

FB 01

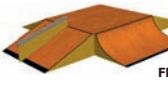

FB 02



FB 03

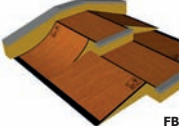

FB 04

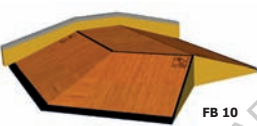

FB 05

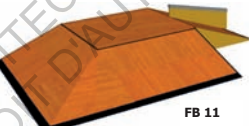

FB 06

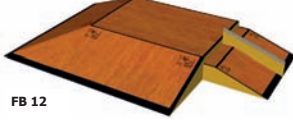

FB 07

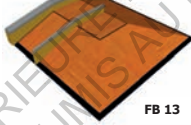

FB 08

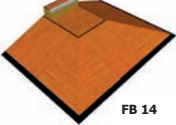

FB 09

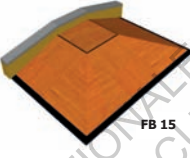

FB 10

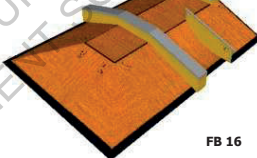

FB 11

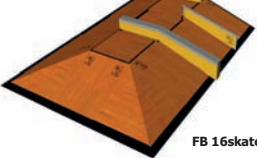

FB 12


FB 13


FB 14


FB 15


FB 16


FB 16skate

Réf.	Hauteur	Largeur	Longueur	Réf.	Hauteur	Largeur	Longueur
FB 01	0.80/1.20m	3.00m	5.70m	FB 09	0.40/0.80/1.20m	5.25m	5.90m
FB 02	0.80/1.20m	2.25m	5.70m	FB 10	0.80/1.20m	5.90m	5.50m
FB 03	0.80/1.20m	3.50m	5.60m	FB 11	0.80/1.20m	5.20m	7.40m
FB 04	0.80/1.20m	3.25m	5.60m	FB 12	0.80/1.20m	5.20m	9.30m
FB 05	0.80/1.20m	3.00m	6.20m	FB 13	0.80/1.20m	4.75m	6.20m
FB 06	0.80/1.20m	3.00m	8.40m	FB 14	0.80/1.20m	5.00m	6.00m
FB 07	0.80/1.20m	6.90m	6.50m	FB 15	0.80/1.20m	4.20m	6.20m
FB 08	0.80/1.20m	3.75m	6.90m	FB 16	0.80/1.20m	7.40m	5.60m

Une page d'un catalogue du fabricant de skateparks français *The Edge*

ville et d'y cloîtrer les pratiques qui en sont issus et qui ne gardent ainsi que l'expression sécuritaire, mercantile et fonctionnaliste de la ville.² L'architecture du skatepark modulaire est, comme celle des jeux pour enfants, construite avec un langage autoritaire : barrières de cloisonnement tout autour de l'aire de jeu, bancs installés en périphérie pour une surveillance permanente, règlement stricte de fonctionnement et de sécurité, normes de sécurité dans leur installation et implantation à côté des complexes sportifs, stade de football, piscines, et autres terrains de sport, afin de ne pas isoler le public skateur et ainsi accroître la surveillance à leur égard. L'article cité précédemment étudié également la fréquentation des skateparks : il révèle que la mixité sociale, retrouvée dans la pratique *street* des années 1980 par exemple, s'efface dans les groupes qui composent le public des skateparks.

Cette pratique du skate qui devient importante à partir des années 1990 n'est plus relative à une activité proprement urbaine de créativité ou d'autonomie. Le skate, en dehors des entités urbaines, devient une pratique presque uniquement relative aux skateparks. À partir des années 2000, le skate étant implanté dans les zones non-urbaines depuis une dizaine d'années suite à l'arrivée massive des skateparks, la pratique *street* tente de se développer. Les skateurs se tournent vers les formes importées des modèles urbains : centre commerciaux, zones pavillonnaires, ou toute forme relative à la séparation voiture/piéton, les petits centre-villes maintenant accessibles en voiture, les routes bordées de trottoirs, ou seulement une surface lisse, de béton ou d'asphalte. Seules ces formes purement urbaines permettent de se détacher de la claustration de la pratique provoquée par le skatepark et d'aller « à la conquête de la ville »³ en dehors des villes.

AU-DELÀ DE L'OCCIDENT

Cette hégémonie des pays et des villes occidentales s'exprime également à travers le skateboard dans les pays non-occidentaux, dits « en développement », ou « pays du Sud ».

La relation de domination des pays du Nord semble être liée aux différents événements historiques que le monde occidental reconnaît comme commencement de la modernité. Certaines sources évoquent les grandes explorations européennes du 15^e siècle qui correspondent aux début des colonisations. D'autres parlent de la Révolution Française, puis des

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

révolutions industrielles relatives à la vapeur, puis au pétrole. Un autre commencement de la modernité pourrait être la seconde moitié du 20^e siècle et le début des décolonisations, qui gardent tout de même une forme de domination économique très forte sur les pays concernés. L'ONU est créée en 1945, et c'est dans ce contexte que se développent des organisations indépendantes, souvent appelées organisations non gouvernementales ou associations de solidarité internationales visant une aide humanitaire, caritative ou de développement. Dans sa conférence gesticulée⁴, Antoine Souef raconte pourquoi cette position d'aide humanitaire reste très enclavée dans un modèle de domination occidentale, du au mode de production et de fonctionnement capitaliste. Selon lui, l'aide publique au développement venue des pays du Nord ne suffirait pas à contrebalancer la dette du tiers monde – que beaucoup trouvent illégitime – contractée après-guerre, ainsi que les profits générés par les multinationales occidentales dans les pays du Sud et l'évasion fiscale de ces mêmes entreprises, qui représente une grande part de la perte des richesses des pays du Sud. Cette balance économique et financière, qui penche en faveur des pays du Nord, vient avant tout du système de production capitaliste, et positionne les pays du Sud dans une situation de domination d'abord économique, mais également symbolique. Alors selon Antoine Souef, « *penser à vouloir augmenter l'aide, sans penser au reste, c'est un peu comme vouloir augmenter le chauffage sans fermer la fenêtre* »⁵. Alors bien entendu, ces associations de solidarité internationales offrent une aide humanitaire et de développement non négligeable et de manière directe pour beaucoup de pays, mais ne pourront pas faire changer ce rapport global de domination. Curieuse entrée en matière, n'est-ce pas ?

Cette mise en contexte vise à montrer que le skateboard, pratique issue des sociétés occidentales joue un rôle d'aide, au même titre que des ONG humanitaires, par sa présence relativement nouvelle dans certains pays du Sud. *National Geographic*, société américaine à visée scientifique et éducative, montre ainsi, dans un court métrage, la place que prend le skateboard dans une partie rurale d'Afrique du Sud.⁶ Un *skatecamp*⁷ a été monté, et vise à encourager les enfants et adolescents à s'y réunir, à

4. Souef, Antoine, *À l'aide ! Ou comment j'ai arrêté de vouloir aider l'Afrique*, coopérative Vent Debout, 2013. https://www.youtube.com/watch?v=tDjkoY5_Kgc&t=3322s

5. Ibid, 47:50

6. Colquhoun, Jess, *National Geographic, See how skateboarding is changing lives in rural south africa*, 2016, 11 minutes. <https://www.youtube.com/watch?v=XEWspwurnvg>

7. Désigne souvent une sorte de colonie de vacances orientée sur la pratique du skate.

comprendre et adopter les codes du skate et ainsi créer une sociabilité constructive qui leur permette d'échapper à un environnement difficile. Cette pratique leur apporte une forme d'émancipation culturelle, et de lutter contre un certain enfermement social. On peut ainsi suivre un groupe de jeunes enfants issus de ce milieu rural, aller pour la première fois à Johannesburg pour participer à leur premier *contest*⁸ de skate, découvrant ainsi la capitale.

Skateistan, une ONG d'origine allemande, vise à donner accès à l'école par le biais du skateboard, quelles que soient les conditions économiques, l'origine ethnique, la religion, le genre, avec des écoles créées dans trois pays : en Afghanistan, au Cambodge et en Afrique du Sud. L'association utilise le skateboard, par la création de communautés de jeunes pratiquants, pour créer de l'*empowerment* et ainsi leur donner accès à l'éducation. Le nom de l'organisation, « *Skateistan* » inspiré des pays d'Asie centrale où l'association s'implante, laisse signifier la création d'un pays imaginaire, dont les citoyens seraient tous unis par le skateboard, et « *où le skateboard crée une communauté globale dans un monde divisé* »⁹. Les témoignages qui ressortent dans la vidéo « *Land of skate* »¹⁰, montrent le skate comme quelque chose d'accessible à tous, et qui permet de sortir de situations difficiles, d'une certaine pauvreté, du harcèlement envers les femmes par exemple.

Ce genre d'initiative tente de donner une image différente du skate, que ce qu'elle peut renvoyer dans nos sociétés occidentales. Il est alors utilisé comme outil d'émancipation comme le font beaucoup d'autres ONG sur d'autres thématiques, dans ces pays du Sud. Dans ce cas la pratique du skate dans est alors vue comme résultante de la domination symbolique des pays du Nord, et rentre alors dans le système de solidarité internationale.

En revanche, d'autres pays dits « en développement » n'ont pas eu besoin de cette forme de solidarité pour voir arriver le skate comme nouvelle entité culturelle. Ainsi, en Amérique du Sud et en Europe de l'Est, un certain temps après son développement dans les pays occidentaux, la pratique du skate arrive de manière spontanée. L'Amérique du Sud, par sa proximité avec les États-Unis et ses pôles urbains démesurés, intègre le skateboard

8. Compétition

9. <https://www.skateistan.org/>

10. Evans, Ty, *Land of skate*, Ghost Digital Cinema, 2017, 13 minutes. <https://www.youtube.com/watch?v=xSgwLJ4oXM&t=142s>

comme pratique émancipatrice mais également quotidienne, comme elle a pu le faire avec le football. Aujourd'hui, beaucoup de professionnels reconnus internationalement sont originaires d'Amérique du Sud, et le niveau global des pratiquants n'a rien à envier aux États-Unis ou à l'Europe. En Europe de l'Est, le skateboard semble arriver après la chute des régimes communistes et l'ouverture au monde occidental, dans les années 1990. Le skate, au même titre que beaucoup de symboles de la culture capitaliste arrivent à toute vitesse et colonisent ces villes anciennement communistes. Aujourd'hui, le nombre de pratiquants dans les villes d'Europe de l'Est paraît semblable aux villes d'Europe occidentale, mais leur réputation dans la communauté skate internationale n'est pas encore reconnue. De plus, ces villes n'ont pas la possibilité d'offrir de nombreux *spots* exploitables, de par les formes et matériaux utilisés, et se concentrent donc sur quelques *spots* phares et la construction de skateparks, comme la construction de *malls*¹¹ permettent un rapprochement de la culture occidentale.

Que le skateboard soit implanté dans les périphéries des villes, dans les zones rurales, ou dans les pays du Sud ou « en développement », il traduit symboliquement une forme de domination des villes occidentales et du système de fonctionnement capitaliste. Les territoires dominés intègrent cette pratique comme ils intègrent d'autres artefacts symboliques, qui ne seraient pas arrivés naturellement sans cette forme d'hégémonie.

11. Centre commerciaux.

1.2_VIE ÉCONOMIQUE DU SKATEBOARD

MODÈLE ÉCONOMIQUE

L'histoire du skate, en relation avec la forme des villes dans lesquelles il naît et se développe, s'accompagne d'un fonctionnement économique qui permet à la pratique de se pérenniser.

De sa naissance jusqu'au milieu des années 1960, la production de planches de skate ne rentre pas réellement dans un fonctionnement économique, parce que produites en majorité de manière artisanale et non commerciale. La source de cette production artisanale est double : dans les années 1930, des enfants construisent leurs propres *scooter-skates* sur la base de patins à roulettes démontés, d'une simple planche de bois et d'une cagette. L'apparition de cet objet n'est pas encore relatif au surf, et à la côté Californienne. Ensuite, au début des années 1960, les surfeurs vont auto-produire des planches de skate, sur la base de petites planches de surf

et des mêmes patins à roulettes.¹ Ces deux sources artisanales dépendent cependant d'une invention à visée commerciale : le *truck*, essieu pivotant, permettant de tourner en appuyant d'un côté ou de l'autre. Le brevet est déposé dans les années 1930 par la *Chicago RollerSkate Company*.²

En Californie, quelques marques de roller sortent des planches, construites sur la même base que celles des surfeurs. Ce sont principalement les *surfshops* qui vont alimenter la demande en planches de skate, toujours par une construction artisanale, sur la base de *trucks* de roller. Le marché du skate reste encore encre dans celui du surf. Mais très vite, des entreprises prennent le relais, et font fabriquer des planches de skate de manière industrielle. Les *trucks* ne sont plus empruntés aux patins à roulettes, mais sont pensés et produits pour les planches de skate. Des *contests* sont organisées en Californie, et s'effectuent sur plusieurs épreuves : le *freestyle*, enchaînement de figures chorégraphiées sur fond musical, à la manière du patin à glace, le saut en hauteur (où la planche passe en dessous d'une barre, et le skateur par-dessus), le saut en longueur (sauter d'une planche à une autre les plus éloignées possible), et le slalom. Parallèlement à ces premières compétitions, des marques, issues des *surfshops* ou de nouvelles marques dédiées au skate commencent à composer des *teams* de skateurs, qui doivent les représenter dans les différentes compétitions. C'est le cas des *Z-Boys*, *team* de skateurs sponsorisés par le *surfshop* *Zephyr* et bien connus dans la mythologie du skateboard. En 1964 est publié le premier magazine dédié au skate, « *The Quarterly Skateboarder* ».

En 1972 s'opère un tournant technologique : l'invention des roues en polyuréthane, qui va bouleverser la pratique et la vie économique du skateboard. Cette invention, contrairement aux roues en métal utilisées jusque-là, permet aux skateurs un compromis en adhérence et *slides*³ et donc d'augmenter leur vitesse, leur précision et d'avoir accès à de nouveaux terrains. Les premiers skateparks sont construits, laissant apparaître de nouvelles formes : la rampe verticale ou « *vert* »⁴ et d'autres formes de courbes. Les *contests* ou démonstrations deviennent alors un mélange entre l'ancienne discipline du *freestyle* et les nouvelles, plus relatives à la courbe. En France, le skateboard était jusqu'à cette innovation technologique

1. *L'histoire du skateboard* | skatedeluxe Blog <https://www.skatedeluxe.com/blog/fr/wiki/skateboarding/histoire-de-skateboarding/>.

2. Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*.

3. Désigne ici le glissement des roues sur le sol, mais désigne en général une catégorie de figures consistant à faire glisser les parties en bois de la planche sur divers obstacles

4. Désigne les parties verticales du *half-pipe* ou du *bowl*.



La team des Z-boys en 1975. D'en haut à gauche : Shogo Kubo, Bob Biniak, Nathan Pratt, Stacy Peralta, Jim Muir, Alan Sarlo, Chris Cahill, Tony Alva, Wentzle Rumzli, Peggy Oki, Jay Adams, Paul Constantineau. Photo : Craig Stecyk.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARTS ET METIERS
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

uniquement amateur. De grandes marques issues des anciens *surfshops* reconvertis et des sponsors de grandes marques (*Coca-Cola* par exemple) professionnalisent des skateurs français pour la première fois. De nouveaux magazines arrivent pour relayer cette nouvelle vague de popularité, et la photographie devient un nouveau moyen de communication massif dans le monde du skate. Jusqu'à 1978, en France, le skate fonctionne sur ce modèle : des grandes marques et sponsors permettent à des skateurs de vivre du skate en faisant des démonstrations, devant des grandes enseignes de magasins, des supermarchés et en participant aux compétitions afin de promouvoir et représenter les différentes marques.

Seulement, en 1979, les grands sponsors se retirent de ce marché, c'est la fin cette deuxième vague de popularité. Les professionnels *freesylers* français doivent penser à une reconversion, et c'est toujours dans le monde du skate qu'ils vont l'opérer. Au début des années 1980, ces anciens professionnels quittent les *teams* auxquels ils appartenaient - de grandes marques héritées des *surfshops* Californiens - pour créer leurs propres entreprises indépendantes des marques américaines. Cette indépendance est permise par l'arrivée de la nouvelle vague de popularité basée sur l'invention du *ollie*, qui permet la démocratisation de la pratique *street*. Autour de cette nouvelle pratique, de nouveaux magazines sont créés - *Thrasher* et *Transworld* pour les plus connus - et les nouvelles marques réussissent leur auto-promotion grâce à un nouveau média du skate : la vidéo. Au États-Unis, de nouvelles marque prennent également leur indépendance, et en 1984, la nouvelle compagnie *Powell-Peralta* sort une vidéo nommée *The Bones Brigade*. À partir de ce moment, toutes les marques doivent faire des vidéos qui montrent et mettent en scène les skateurs qu'elles sponsorisent. La *VHS* est le moyen de communication privilégié, permettant une diffusion rapide par copies, souvent illégales entre skateurs amateurs. La vidéo permet également l'importation des nouvelles découvertes techniques, souvent initiées par les skateurs américains. Le skate européen commence à prendre son indépendance, les professionnels ne sont plus obligés d'aller aux États-Unis pour vivre du skate. En dehors de la sphère professionnelle, l'arrivée de la pratique *street* dans les années 1980 creuse l'écart entre les pratiquants de courbe (*vert*, *bowl*) et de *street*, par la difficulté d'accès aux infrastructures nécessaires. Grâce au *street*, l'industrie du skate réussit à toucher un public plus large parce que le skate devient une pratique accessible à tous. Ainsi, les marques de skate fournissent du matériel, mais s'avancent aussi sur le marché des chaussures - qui restent spécifiques pour le skateboard -

THE BONES BRIGADE VIDEO SHOW
A Powell Peralta video in color

FEATURES THE SKATING OF:


**STEVE CABALLERO
ADRIAN DEMAIN
TODD HASTINGS
TONY HAWK
CHRIS IVERSON
MIKE MCGILL
LANCE MOUNTAIN
RODNEY MULLEN
STACY PERALTA
EDDIE REATEGUI
KEVIN STAAB
STEVE STEADHAM
PER WELINDER**

ORIGINAL MUSICAL SOUNDTRACK FEATURING:

"Skate & Destroy" The Faction
"Mystery" The Nudes
"Mr. Mystery" The Halibuts
"Skateboard Blues" "Pidgeon Head Funk" "Del Marista-Daktar"
"Rhue Elegon in Blue" "Radrista Blazita" "Bones Brigade Shuffle"
Itad Boys, Producer Dennis Dragon
"Jumpin with Jarvis" "At Onkie & Friends
"Night Cruiser Two" Doug Dragon
"Shadows" Systems of Romance
"Did You Wanna Die" Youth Brigade
"Karma Cue" Don Peyton

POWELL PERALTA
501 East Gutierrez Street Santa Barbara, CA 93103 (805) 963-0416

THE BONES BRIGADE VIDEO SHOW



POWELL PERALTA
PRESENTS:
THE BONES BRIGADE VIDEO SHOW

Absolutely the classiest hardcore footage yet. Featuring: ramps, pools, parks, streets, ditches, freestyle, downhill, super slow mo, new moves and original blaring soundtrack.

Warning: Allowing parents to view this video may be hazardous to their mental health.

VHS

Pochette de la vidéo « The Bones Brigade video show »

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

et des vêtements, qui vont rapidement devenir un moyen plus efficace de prospérer. La fabrication des planches et du matériel en général, à l'origine plutôt localisée aux États-Unis va rapidement se délocaliser en Chine au même titre que la plupart des objets manufacturés, à la fin du 20^e siècle. Les années 1990 voient l'économie du skate se diversifier avec de grandes compétitions diffusées sur des chaînes de télévision grand public, l'apparition des jeux vidéos de skate⁵ et le développement d'internet grâce à quoi les marques peuvent effectuer leur promotion plus efficacement. Le marché du skate, intégrant toutes ces données – entreprises, professionnels, contrats de sponsors, compétitions, innovations techniques du matériel, magazines, vidéos, photos, vêtements et chaussures, médiatisation grand public – ont évolué depuis les années 1960 pour finalement se stabiliser dans les années 2000.

FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL

Le fonctionnement global de l'économie du skate est basé sur les entreprises qui produisent des marchandises destinées à la pratique du skate. Ces entreprises sont la plupart du temps des marques, ou des groupements de marques qui peuvent produire des planches ou du matériel (trucks, roues, roulements), des chaussures ou des vêtements. Certaines marques occupent tous ces marchés, d'autres produisent seulement des planches, ou vêtements. Les marques qui produisent des planches sont souvent les plus spécialisées, parce que souvent issues de pratiquants. Le graphisme est souvent travaillé de manière indépendante afin de donner une certaine identité aux planches. Actuellement, il existe de toutes sortes de marques : des anciennes qui ont su garder une image actuelle, de nouvelles créées par des skateurs, de grandes marques extérieures au monde du skate qui ont réussi à rentrer dans le marché. La question du skateur-entrepreneur est intéressante dans l'étude du fonctionnement économique du skate. Beaucoup de marques ont été fondées suite à l'arrêt de la carrière d'anciens professionnels pratiquants, qui cherchaient à continuer d'évoluer dans le monde du skate. L'ensemble de ces entreprises alimentent la demande en matériel, chaussures et vêtements de l'ensemble des pratiquants.

Pour fonctionner économiquement, ces marques sponsorisent des skateurs, c'est-à-dire qu'elles leur permettent de vivre de la pratique, par un salaire, et la mise à disposition de matériel. Ces skateurs sont choisis en

5. Les jeux vidéos de skate ont été démocratisés par la série *Tony Hawk's Pro Skater*, sortie à partir de 1999.

fonction de leur niveau et de leur style ou de leur créativité pour créer un groupe cohérent – le *team* – en fonction de l'image que la marque souhaite renvoyer au public consommateur. En échange, comme tout contrat de *sponsoring*, le skateur doit faire la promotion de la marque par différents moyens : représentation lors de compétitions, sur les réseaux-sociaux, faire des images avec la marque (photo, vidéos). Le statut de « skateur professionnel » peut cependant parfois être flou. Il ne suffit pas d'être supporté par une marque pour pouvoir être rémunéré, et surtout pour être reconnu comme « *pro-skater* » par la communauté de pratiquants. D'autres statuts, qui ne sont pas toujours reconnus par des contrats officiels existent. Les plus petits sponsors sont ceux qui lient un *skateshop* souvent local, et un skateur qui bénéficie de réductions ou de matériel gratuit. Le *flow* est le skateur qui dispose d'un sponsor avec une enseigne de plus grande échelle et la plupart du temps, de produits gratuits. Le skateur doit représenter l'enseigne dans les compétitions, qui n'est pas forcément une marque, mais peut-être un *skateshop* influent et reconnu. Le statut amateur lie le skateur et l'entreprise par un contrat. Le skateur reçoit du matériel, il peut recevoir des paiements monétaires et doit en échange représenter la marque, il fait officiellement partie du *team* en tant qu'amateur. Le statut de professionnel lie également les deux parties par un contrat. L'entreprise doit verser un salaire régulier au skateur, qui lui permet de représenter la marque à plein temps. Les skateurs peuvent alors avoir leur nom sur une planche, ou des chaussures au nom de cette marque, et toucher des royalties sur chaque vente de ces produits. Dans le monde du skate, quelqu'un est reconnu *pro-skater* quand il sort son *pro-model*⁶ de planche ou de chaussures.⁷ Le recrutement par des marques, quelque soit le statut, se fait la plupart du temps par construction de la réputation du skateur, par les réseaux sociaux, dans les *contests* ou par les vidéos *sponsor me*⁸ généralisées depuis internet. Les compétitions sont souvent perçues comme le moyen de se montrer, et peut-être de se faire repérer par des marques et établir une relation de *sponsoring*. La carrière d'un skateur – son palmarès – n'est pas uniquement construit par le nombre de compétitions gagnées, mais en grande partie par le nombre de vidéos dans lequel le skateur a une *video-part*⁹ ou le nombre de photos publiées dans des magazines. La grande

6. Modèle de chaussure ou de planche qui porte le nom du skateur sponsorisé

7. https://en.wikipedia.org/wiki/Skateboarding_sponsorship

8. Vidéos que des skateurs diffusent pour se faire repérer par des marques

9. Les vidéos de skate sont généralement divisées en plusieurs unités cohérentes et presque indépendantes. Chaque skateur est montré individuellement avec une musique propre.



Pro-modèle de Dennis Busenitz, sponsorisé par Adidas Skateboards, un modèle bien connu dans le monde du skate.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE ET D'AUTEL
DOCUMENT SOUMIS À LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DES ÉDITIONS VANTES

majorité de la vie d'un skateur professionnel est passée à faire des photos pour les magazines et à filmer pour des *video-parts*.

La question de l'image est donc primordiale dans l'économie du skateboard. D'abord, les vidéos sont considérées comme l'activité principale des marques et de ses skateurs. C'est ce qui va permettre une visibilité auprès de la communauté skate, qui suit de près les nouvelles sorties, comme l'industrie du cinéma surveille les affiches. Depuis les années 1980 et les premières productions, les formats, codes, styles de production des vidéos ont beaucoup évolués. La composition classique montre les skateurs du *team*, tour à tour, souvent avec une bande sonore différente par *video-part*, selon le style ou l'ambiance voulue. Les vidéos peuvent alors se regarder par parties, une fois l'ensemble visionné. Un fil directeur scénaristique peut exister, mais n'est pas toujours utilisé. La vidéo montre avant tout les *tricks* réalisés par le skateur. Les formats diffèrent, des petits formats sont concentrés entre 10 et 20 minutes, des plus grands peuvent aller de 50 minutes à 1h30. En dessous de 10 minutes, la vidéo ne se veut pas promotionnelle, mais sera souvent postée gratuitement sur internet, sur un sujet précis, un voyage du *team* dans une destination particulière par exemple. Les vidéos plus longues réunissent souvent des plans de plusieurs tournées ou voyages de la marque. Le temps entre deux vidéos peut alors être assez long, selon l'activité de la marque, sa capacité à organiser des tournées et donc à filmer avec ses skateurs. La majorité du temps à créer une vidéo est passée au *filming*. Comme les acteurs, les skateurs doivent recommencer de nombreuses fois leur figures afin qu'elle soient réalisées parfaitement, et ainsi, une journée passée à filmer peut ne rapporter que quelques secondes utilisables dans le montage final. La vidéo est alors utilisée comme un média de représentation pour créer une image de marque, une certaine identité, auprès des skateurs-consommateurs. La *VHS* puis les *DVD* ont laissé la place au contenu en ligne, qui permet la vente officielle des vidéos, mais aussi le partage entre skateurs, comme le permettaient les anciens support par copie matérialisées.

La promotion des marques passe également par une notion d'image plus large que le média de la vidéo. Le contenu numérique gratuit joue beaucoup dans la notoriété d'une marque, et de sa présence dans le milieu du skate. Beaucoup de contenu est réalisé pour n'être visionné qu'une seule fois, prenant appui sur des plateformes de *streaming* ou les réseaux sociaux, rapidement consultables. L'image *instagram* des skateurs professionnels compte aujourd'hui beaucoup dans sa notoriété, ainsi que celle des marques qui le sponsorisent.

Contrairement à la vidéo, la photographie associe moins souvent le skateur photographié à une marque pour laquelle le cliché fait un travail de promotion. La photo est souvent un produit artistique, et donc souvent attribuée au photographe. Même si la photo est prise pendant un voyage organisé par une marque, elle ne lui sera pas forcément attribuée. Mis à part quand la photo sert directement à une publicité, elle est souvent publiée dans des magazines spécialisés.

Ces magazines relayent l'actualité du skate, par des interviews, des reportages auprès de certaines scènes, des nouvelles qui suivent l'actualité des skateurs et des marques. Chaque magazine suit une certaine ligne éditoriale, se concentrant sur un aspect du skate, ou une zone géographique spécifique. Les magazines sous forme papier prennent encore une certaine part dans l'économie du skate, mais prennent aussi d'autres formes : fanzines, magazines numériques, etc. Ces magazines sont parfois contraints de fonctionner différemment de la simple vente en kiosque ou par les abonnements : beaucoup de nouveaux magazines sont distribués gratuitement dans les *skateshops* locaux lors de la vente de produits afin d'en faire la promotion, puis pour qu'ils soient ensuite achetés. Certains magazines jouent aussi sur d'autres tableaux pour étendre leur notoriété : *Thrasher*, le plus connu des magazines de skate devient alors une marque, qui vend des vêtements, sans pour autant disposer de contrats de *sponsoring* avec des skateurs.

Toutes ces images, photos ou vidéos, sont produites par des *cameramans* ou photographes spécialisés, toujours amateurs passionnés et évoluant dans le monde du skate avant de devenir professionnels. Ils sont souvent indépendants des marques, mais certains produisent des images exclusivement pour une marque, en suivant les skateurs dans les voyages organisés. Les magazines ont également une équipe composée de photographes qui ne produisent des images que pour celui-ci. Aujourd'hui, les images sont produites de manière indépendante : aucune équipe technique n'assiste la caméra ou l'appareil photo. Le matériel, hérité des caméras et appareils photos utilisés par le grand public dans les années 1980 reste souvent très simple. La prise de vue est uniquement gérée par l'opérateur, même si du matériel supplémentaire est utilisé, comme des flashes externes par exemple. Souvent, une ou deux personnes suffisent pour couvrir une équipe de skateurs pendant une tournée. Ce sont très souvent les mêmes personnes qui vont ensuite faire le travail de montage vidéo ou de retouche photographique.

Cette question de l'image, prédominante dans l'économie du skate



Une photo qui inscrit Aaron « Jaws » Homoki dans l'histoire du skate, en 2015.

Personne n'avait encore réussi le *gap* de ce *spot*, le « Lyon 25 », malgré les essais d'un skateur local, Ali Boulala, en 2002.

accompagne les différentes vagues de popularité par sa médiatisation. L'histoire du skate est aussi une histoire de la photo. Tous les grands moments ont été immortalisés, puis diffusés, et c'est probablement pour cela qu'ils sont devenus légendaires. Beaucoup de spots résonnent aujourd'hui dans la communauté skate grâce à l'image. Ces lieux et ces moments ont été mis en valeur et sont devenus importants dans l'histoire du skate par cette économie visuelle permise par l'industrie de l'image. On découvre le skate à travers l'image. Mais « *au-delà du côté commercial, c'est avant tout transmettre du plaisir* ». ¹⁰

Au-delà de l'image, d'autres entités prennent part au fonctionnement économique général. Des distributeurs, sociétés d'import-export, voient le jour pour permettre aux pays dans lesquels le skate s'est développé de pouvoir accéder aux produits des marques principalement nord-américaines. En France, la société « V7 » distribue les grandes marques aux plus petites entreprises de vente aux particuliers. Beaucoup de petites marques, par volonté d'indépendance ou par manque de moyens ne passent pas par ces sociétés, et réussissent à se distribuer elle-mêmes. La dernière entité, entre les marques et les skateur-consommateurs sont les magasins, souvent locaux, - les skateshops – qui vendent les produits aux particuliers.

ÉCONOMIES LOCALES ET ÉCONOMIES INDIVIDUELLES

Dans une certaine mesure, on peut constater que le caractère consommatoire relatif à la pratique du skate exprime une forme de modestie. Les marques sont souvent très spécialisées et ne sortent que rarement du monde du skate. On peut percevoir, à travers la consommation de ces marques spécialisées, une volonté de reconnaissance sociale uniquement relative aux pratiquants, entre eux, comme un code distinctif plutôt reconnaissable par la communauté. Au-delà de la question des marques, c'est l'ensemble du schéma économique du skate qui est adaptée à l'échelle des groupes locaux. D'ailleurs, on pourrait faire l'hypothèse que ce schéma économique est avant tout issu des groupes et communautés avant qu'il ne devienne plus globalisant.

Concernant les marques, l'hypothèse qu'elles soient avant tout un moyen de reconnaissance sociale tend à se vérifier lorsque l'on étudie une

10. Lallier, Thomas. *Skateboard Stories*

scène locale. Les codes utilisés pour la promotion et la communication des marques se retrouvent de manière locale et non-économique. Des individus ou petits groupes créent des outils de communication pour mettre en avant différentes pratiques : une chaîne de diffusion de photos ou vidéos en ligne, des *teams*, non-plus basées sur des marques mais sur des affinités. De la même manière, certains pratiquants mettent en avant une identité graphique par le biais de certains objets récurrents, *stickers*, *tee-shirts*, et la limite entre activité purement ludique et activité économique est parfois floue. Au sein d'une scène, un logo (créé par des pratiquants locaux n'ayant pas pour volonté de monter une activité économique) peut être mis en avant, de plus en plus reconnu localement par les pratiquants, et ainsi tendre à devenir une marque. Cette histoire se répète, les codes (graphiques, sociaux) perdurent, des années 1960 qui ont vu naître de petites marques, à aujourd'hui, devenues références dans le monde du skate. Les magazines qui prennent une part importante dans les médias du skate entretiennent des pratiques d'autoproduction et de documentation des scènes locales, par le *fanzine*, duquel le magazine tient sa source.

Les médias de la photo et de la vidéo, primordiaux dans le schéma économique du skate, sont des pratiques que l'on retrouve de manière généralisée dans les communautés de skateurs. Dans le cas des scènes locales, l'utilisation de ces médias devient une forme de culture commune : la culture de l'image. Ces images n'entretiennent aucunement une volonté économique, elles peuvent avoir plusieurs visées – issues d'un projet vidéo, une volonté de documenter un événement, ou un groupe en particulier... - mais sont souvent produites parce que le geste de filmer ou de photographier devient parallèle à celui de skater. Les codes visuels et graphiques utilisés sont rigoureusement similaires à ceux utilisés par les marques, dans un but de promotion. La photographie met en avant des conventions visuelles plus larges que la vidéo, et peut-être considérée comme plus artistique, mais la photo de skate exige des codes très spécifiques, qu'un photographe professionnel extérieur au monde du skate ne pourrait pas deviner. Tout comme la photo d'architecture ou d'autres mondes, pour qu'une image soit reconnue par la communauté, dans les magazines ou sur internet, elle doit respecter ces codes visuels.

De même pour la question de la « carrière » des skateurs professionnels, il existe une forme de curriculum individuel, reconnu de manière locale, pour les pratiquants encrés dans une scène depuis assez de temps pour y être intégré. La communauté locale connaît la carrière de chacun des pratiquants qu'il côtoie régulièrement – dans quelle vidéos ils apparaissent,



Marque nantaise, qui produit des *tee-shirts*, et planches de skate, sponsorise quelques *riders* locaux sans notion de professionnalisation



Marque nantaise qui produit des vêtements et planches de skate, maintenant présente au Pérou avec des contrats de sponsoring professionnels



Chaîne de diffusion de clips de skate, destinés aux réseaux sociaux .
Créée par Alan Sanchez, skateur nantais.

les *contests* remportés, les apparitions dans des magazines, les *tricks* remarquables qu'il a réussi. L'activité sur les réseaux sociaux contribue également à la visibilité – locale ou de plus grande échelle – du skateur au sein de la communauté et ajoute un plus-value à sa carrière.

Les tournées promotionnelles dans lesquelles les skateurs professionnels rencontrent les scènes locales dans différentes villes sont en quelque sorte imitées par une pratique courante dans le monde du skate : le « *road trip* », de la même manière, documenté par l'image.

Il existe aussi un lien physique entre ce monde économique du skate et la pratique généralisée : les *spots*. L'idée, pour n'importe quel skateur, de se confronter aux *spots* incontournables de l'histoire du skate est une idée stimulante et partagée. Inversement, des *teams* de professionnels, pendant les tournées, visitent parfois des villes moins reconnues dans le monde du skate où existe une communauté locale et cela crée une forme de confrontation, liée au challenge de se mesurer à un haut niveau. La pratique et la progression individuelle sont souvent liées au mythe d'être sponsorisé ou de devenir *pro*, que les skateurs lâchent souvent en grandissant pour une pratique plus détachée de cette considération.

CONSOMMATION ET ÉCONOMIE INDIVIDUELLE

Dans cette économie spécifique, l'échelle de la scène locale prend beaucoup d'importance. On observe souvent une forme de conscience économique à travers le soutien aux *skateshops* locaux, en poussant les skateurs à consommer dans ces magasins afin qu'ils puissent continuer de faire vivre la vie du skate localement. « *Support your local skateshop* » est une phrase bien connue et souvent répétée lorsque tend à s'imposer une consommation délocalisée, sur internet par exemple. Alors bien sûr, cette moralisation peut être vue comme une forme de publicité, d'incitation à la consommation comme tous les commerces le pratiquent. De l'intérieur – d'une communauté locale – cette incitation est plutôt vue comme un moyen de développer l'activité du skateboard localement, l'entité du *skateshop* prenant une importance pour l'arrivée de nouveaux pratiquants, le poids face aux pouvoirs publics lorsqu'il s'agit de porter un projet – de skatepark, par exemple – et surtout dans cette culture de consommation « de proximité ». Alors on peut se poser la question : est-ce que les skateurs sont des consommateurs ?

Les produits consommés, en effets, correspondent à des marchandises qui ont toute leur place dans la culture de la consommation et dans une économie d'échelle mondialisée : des marques nord-américaines ou

européennes produisent en Asie, et vendent à des prix correspondant à des critères de consommation plutôt élevés. Quelques chiffres : à prix normal, un tee-shirt est vendu par des *skateshops* locaux entre 25 et 50 euros ; un pantalon de 50 à 100 ; même fourchette pour des chaussures ; une planche de la marque du magasin¹ est vendue 50 euros, d'une marque européenne souvent 60 euros, et une planche américaine 70 euros ; des *trucks* environ 70 euros la paire, des roues de 25 à 50 euros. De manière individuelle, pratiquer régulièrement implique un investissement important : un renouvellement de la planche et des chaussures tous les 3 ou 4 mois en moyenne, un calcul rapide indique un budget minimal entre 300 et 400 euros par an, en excluant les dépenses de vêtements qui sont peut-être moins régulières que le matériel chez les pratiquants.

Alors oui, les skateurs en général sont encrés dans une culture de la marque et cela depuis les premières entreprises des années 1970, mais cela signifie peut-être autre chose qu'une simple culture de la consommation. Parce qu'il existe une reconnaissance sociale par le biais de cette consommation, une volonté de soutien aux commerces locaux – qui pour la plupart ne sont pas des chaînes de magasins et ne génère que peu de plus-value économique, même en vendant des produits issus d'une économie mondialisée – et surtout que ces codes de consommation sont nés d'outils contre-culturels retrouvés dans d'autres pratiques à partir des années 1960 : communication autoproduite par les *fanzines*, photo et vidéos, marques créées par des pratiquants... L'économie du skate vit une forme de schizophrénie constante, la morale de la communauté skate pousse à supporter les *skateshops* locaux, qui paradoxalement vivent d'abord avec les ventes de vêtements principalement consommés par des personnes extérieures au monde du skate, geste qui renvoie ici à une consommation détachée de la pratique et de son histoire. Les *skateshops* ont besoin de cette consommation pour continuer de faire vivre un commerce destiné aux skateurs et au développement de la scène locale. Le skate arbore un esprit paradoxal et torturé de contestation par la consommation, qui s'inscrit très bien dans un mode de production économique capitaliste.

1. Les magasins locaux produisent des planches au nom du skateshop, souvent les moins chères puisque non affiliées à une marque.

OUVERTURE DU MARCHÉ

L'inscription du marché du skate dans le modèle de production économique d'échelle mondiale s'exprime de plus en plus fortement depuis les années 2000. Même si basé sur un modèle de consommation, ce marché restait jusqu'aux années 1990 très spécifique, autant pour les entreprises que pour les consommateurs. Les marques étaient héritées de skateurs devenus entrepreneurs par volonté de développer le skate par la voie économique. Les consommateurs étaient des skateurs pratiquants. Aujourd'hui et depuis une vingtaine d'années, de grandes multinationales du milieu du sport tentent – et y arrivent très bien – de se faire leur place dans ce marché spécifique. Diverses stratégies économiques – notamment de création de filiales « skate » des marques – ont permis leur arrivée dans le monde du skate et un fonctionnement exactement similaire aux marques historiques – marque, *sponsoring*, vidéos, distribution dans les *skateshops* locaux, etc... La différence se situe au niveau des consommateurs : les skateurs, habitués à consommer dans les magasins locaux achètent ces marques, venues de l'extérieur. Mais de nouveaux consommateurs vont également se mettre à acheter dans ces boutiques, et le marché s'étend à un public non-spécialisé. Ces marques produisent principalement ce qu'elles font déjà en dehors du milieu du skate, des vêtements, des chaussures principalement, laissant le marché du matériel encore aujourd'hui aux marques spécialisées. Pour beaucoup de pratiquants, l'arrivée de ces marques dans le milieu est très mal vue et elles sont souvent rejetées pour leur manque de légitimité, et l'imposition d'une culture qui ne correspond pas aux valeurs partagées par les communautés. Mais le caractère capitaliste de ces marques, qui s'imposent par hégémonie dans le milieu du skate, permet l'investissement de beaucoup d'argent dans le développement du skate – aides aux petits commerces, organisation de grandes compétitions, *sponsoring* en nombre – tant que le cycle de popularité est encore en plein essor, et que l'investissement rapporte. Beaucoup voient cet investissement comme opportuniste avant tout, et pensent qu'une fois le cycle de popularité retombant, ces marques se retireront du développement du skate et n'auront plus aucun intérêt à le faire, contrairement à des marques plus anciennes, nées du skate.

Il y a aussi la situation où l'économie fermée et spécialisée du skate sort de son marché limité, de sa modestie relative à une reconnaissance sociale entre pratiquants, pour aller vers un public beaucoup plus large.

Cela pose la question du rôle de l'image du skate et de sa récupération pour le milieu de la mode aujourd'hui temple et totem consommatoire. L'exemple le plus impactant est celui du magazine et marque de vêtements *Thrasher*, initialement très spécialisé et relatif à une pratique *underground*, aujourd'hui récupérée par ce monde de la mode, via des icônes bien connues. Cette récupération est également très rejetée par la communauté de skateurs, même si certains voient cette ouverture au grand public comme un moyen supplémentaire de développer l'économie du skate, même si la marque est consommée sans aucune conscience de son origine culturelle. Le créateur du magazine rejette d'ailleurs toute affiliation avec le monde de la mode, sans pour autant se prononcer sur la notoriété nouvelle de la marque certainement à l'origine d'une plus-value monétaire. D'autres marques bien héritières du monde du skate, assument leur affiliation au monde de la mode par des projets de collaboration avec des marques de luxe.

Toujours loin de son image *underground* des années 1980, le skate est aussi récupéré dans le milieu de la publicité comme outil pour mettre en avant une image citadine, actuelle ou auprès d'un public plutôt jeune. On peut alors se demander si l'affaire de la récupération suivra un potentiel déclin relatif aux cycles de popularité rencontrés dans l'histoire du skate, ou au contraire, si l'extension du domaine économique s'encre de manière plus structurelle ?¹

L'ouverture du monde du skate ne se fait pas uniquement en relation avec les marques et les produits. Elle se fait aussi dans les pratiques. Le renouveau de formes de planches anciennes – *cruisers*, *longboards*² – montre une arrivée de l'objet dans une pratique grand public. Le succès de la pratique *street* dans les années 1980 a presque effacé ces autres formes de pratiques, plus centrées sur la reproduction des sensations du surf. Aujourd'hui, des planches similaires réapparaissent, mais sont souvent utilisées pour un usage commun : le déplacement.³ De manière purement urbaine, de nouveaux modes de déplacement émergent, qui ne découlent pas du vélo, de la voiture ou des transport en commun, et sont largement

1. Voir citation page suivante. Moulène, Claire. *Le skate est-il encore une pratique subversive ?* Les Inrocks. 2011. <https://www.lesinrocks.com/2011/07/10/arts/le-skate-est-il-encore-une-pratique-subversive-1112707/>.

2. Formes de planches plutôt adaptées au déplacement

3. Depuis le début du mémoire je parle du skate comme je le pratique, et comme il a été dominant historiquement et culturellement, mais ces autres pratiques ont existé, et de nouvelles, grand public, apparaissent

« Nous en tant que petit business, aujourd'hui, les marques qui sont venues un peu écraser le marché, notamment dans l'équipement, c'est-à-dire chaussures, vêtements, etc, aujourd'hui c'est des grosses multinationales comme Nike SB, comme Converse, qui d'ailleurs sont le même groupe, Adidas.. Aujourd'hui ces marques là ont explosé le marché, ce qui fait que toutes les petites marques créées par des skateurs, exemples types ÉS, Emerica, Etnies, Lakai, DVS, sont en train de mourir petit à petit. Alors, il y a un côté bénéfique à tout ça dans le sens où il y a plus d'argent alloué au skate à l'heure actuelle, parce que aujourd'hui c'est un effet de mode, on le voit dans toutes les publicités, on voit des skateurs de partout, c'est bénéfique parce que ça ouvre au grand public, sauf que dans les années à venir, si cet effet de mode passe, dans deux, trois, quatre, cinq ans, les petits business comme le mien, ça va vite piquer parce-que ces marques là ne vont plus vouloir réinjecter tout l'argent qu'ils sont en train de gagner aujourd'hui et tout le monde va y perdre, ou en tout cas tous ceux du milieu, c'est à dire les pros riders, un exemple type, Nike, quand ils ont voulu s'installer en France, ils ont mis les grands moyens, c'est à dire qu'ils ont sponsorisé une centaine de riders, ils ont mis en place des avantages commerciaux pour les petites boutiques, afin de s'insérer dans le milieu du skate qui est une niche très spécifique. Une fois qu'ils y sont rentrés, qu'ils ont chopé l'image qu'ils recherchaient, les avantages commerciaux pour les petites boutiques, tu peux te les fourrer « là où je pense » c'est pour ça que j'ai arrêté Nike. Les riders, de 100 ils sont passés à 5, et on va tous y perdre dans 5 ans, j'en suis persuadé. Comme d'ailleurs l'a été le surf, le snowboard etc.. Donc oui c'est bénéfique aujourd'hui, mais est-ce que ça va durer, j'en suis pas si sûr que ça. »

Entretien avec Maxime Nicolas, propriétaire du skateshop « La Bonne Planchette » à Nantes, réalisé le 03 Juin 2018

inspirés de la mobilité permise par le skate, initialement utilisée comme outil de recherche de *spots*. Sans signifier que le skate est à la base de toutes les nouvelles mobilités urbaines individuelles, on peut constater que leur préoccupations sont similaires : déplacement rapide, objet accessible économiquement, au fonctionnement dépourvu de l'utilisation d'énergie carbonée. Ainsi, on peut voir arriver les *cruisers*, *longboards*, puis le skate électrique, la « *monowheel* », « *monoroue* » ou « *gyroroue* » et récemment (mais massivement) la trottinette électrique. Ainsi, la vision grand public et institutionnelle associe régulièrement ces nouvelles mobilités à la pratique du skate étudiée dans ce mémoire. Alors en effet, la pratique de déplacement devient de fait une pratique du skateboard, mais ne s'entremêle que rarement avec les communautés de skateurs voulues héritières de l'histoire de cette planche à roulettes. De même pour toutes les pratiques, marques, et ouvertures au grand public que les communautés spécialisées rejettent en majorité, mais qui contribuent aussi au développement et à la légitimation de la pratique.

L'économie du skate, milieu spécifique qui a su faire perdurer la pratique et en faire une culture d'émancipation individuelle, exprime fortement ce paradoxe, et cette schizophrénie, que le skate a besoin d'un modèle de consommation généralisé et d'une ouverture au grand public pour son développement. Est-ce que la pratique doit payer ce prix, et ainsi arriver à toucher de plus en plus de personnes, ou est-ce qu'elle devrait passer à un stade inférieur d'instrumentalisation économique, et en même temps, réduire le nombre de pratiquants et jouir d'un manque de considération par les pouvoirs publics ? Il se trouve que le skate est déjà passé par ces étapes de questionnements, de baisse de considérations, de ralentissement économique, ce qui ne semble pas correspondre à la voie qu'il empreinte actuellement.

Plusieurs choses ont alors été vues jusqu'ici : la pratique du skate, dans son utilisation de l'espace, est née d'un modèle de ville aux formes généralisées, et perdure grâce à un modèle économique et de consommation complexe, spécifique à la pratique.

Qu'est-ce que signifient toutes ces données quant à la pratique spatiale des skateurs ?



Publicité pour des produits issus d'une collaboration entre la marque de luxe Hermès et la marque de skate Vans

« Le skate, récupéré par les marques pour rajeunir leur image ? « Ça ne va pas durer, prophétise le sociologue de la mode Pascal Monfort, venu donner une conférence à la Gaîté lyrique, il y aura une réaction des skateurs. Ça s'est déjà vu : dans les années 90, le skate est devenu si populaire - et les marques avec - que les skateurs ont lancé la mode du « no logo » : terminé, les pubs sur leurs planches, sur leurs roues, sur leurs T-shirts...»

Citation de l'article « Le skate est-il encore une pratique subversive? » dans lequel est cité Pascal Monfort dans une conférence à la Gaîté lyrique.

Transition

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

UNE PRATIQUE D'ACCÈS À LA VILLE ?

PRATIQUE D'UN SOCIÉTÉ SPECTACULAIRE ?

Dans les années 1960, les Situationnistes et Guy Debord théorisent la Société du Spectacle.¹ Ils définissent le spectacle comme « inversion concrète de la vie ».² Selon Gérard Berréby, les Situationnistes ont théorisé ce mouvement, proches des idées de Marx et « jeunesse rebelle de l'époque », dans l'intention de nuire à cette société spectaculaire.³ « La marchandise » et son caractère fétiche, au cœur des écrits de Marx, est

1. Debord, Guy. *La société du spectacle*. Paris: Gallimard, 1967.

2. Van Reeth, Adèle. *Les chemins de la philosophie*, « Guy Debord (4/4) : La société du spectacle ». Diffusé le 13/04/2017 à 10h. France Culture. <https://www.franceculture.fr/emissions/les-chemins-de-la-philosophie/guy-debord-44-la-societe-du-spectacle>.

3. *Ibid.*

reprise et mise en lien avec cette notion de spectacle : « *le spectacle est le moment où la marchandise est parvenue à l'occupation totale de la vie sociale* »⁴ Le mode de production capitaliste qui érige la marchandise comme centrale dans la société, est donc au cœur de la critique énoncée par les situationnistes. La notion de « spectaculaire intégré » est utilisée pour définir le pouvoir de la société du spectacle à s'encrener mondialement. Cela reprend en partie l'idée énoncée dans la première partie sur l'histoire du skateboard, que les sociétés ont été intégratrices de cette pratique. Le mouvement théorise également « la vedette », comme représentation spectaculaire de l'Homme ; « *L'agent du spectacle mis en scène comme vedette est le contraire de l'individu[...]* ».⁵ Ainsi, le spectacle définit aussi les rapports sociaux qui existent entre les individus. « *Le spectacle n'est pas un ensemble d'images, mais un rapport social entre des personnes, médiatisé par des images* ».⁶

Cette critique de la société qui se vérifie pleinement aujourd'hui selon Berréby, semble correspondre à une critique du modèle économique généralisé, mais également à celui propre au monde du skateboard explicité plus tôt. Le fétiche de la marchandise comme centre de son fonctionnement – les marques distribuant leurs produits – le spectaculaire intégré, parce que le skateboard semble devenir une pratique mondialisée ; la vedette, skateur professionnel représentant une marque et son image, placé comme inatteignable ; les rapport sociaux construits par les images et la reconnaissance sociale par les marques.

Malgré cela, les situationnistes – opérant une critique radicale et prémonitoire de la société contemporaine⁷ – préconisent une critique du monde contemporain de son intérieur, en y vivant, tout comme les skateurs pourraient le faire. Les concepts de « dérive » et de « psychogéographie » sont des objets méthodologiques pensés par les situationnistes, pour opérer une critique potentiellement émancipatrice de la société du spectacle, auxquels une partie du mémoire sera consacré.

LA PRODUCTION DE L'ESPACE DU SKATEBOARD

Les années 1960 ont également vu d'autres grands théories de l'urbain

4. Debord, Guy. *La société du spectacle*. p.39

5. *Ibid.* p.56

6. *Ibid.* p.16

7. Van Reeth. Adèle. *Les chemins de la philosophie*, « Guy Debord (4/4) : La société du spectacle ».

apparaître : la production de l'espace⁸ vise à montrer que le modèle de production économique est aussi la source de l'organisation spatiale, et par extension de l'organisation des rapports sociaux. Les espaces physiques et sociaux sont des produits économiques.⁹ Le capitalisme, comme mode de production économique s'étend alors à la production des milieux vécus et des rapports sociaux, voulant ainsi imposer et conserver de manière durable son hégémonie. Henri Lefebvre définit trois types d'espace produits par la société capitaliste. D'abord l'espace dominant la société, lié à sa mise en place par le haut par les outils de représentation. Ensuite, la pratique spatiale, qui se place entre espace physique et vécus individuels superposés. Dernièrement, l'espace de représentation, lié aux projections mentales serait l'espace dominé, mais surtout celui de l'émancipation, un moyen de s'échapper de cette production économique et rationnelle des espaces.

Cette thèse recoupe l'idée que les rapports sociaux liés à la pratique du skate ont avant tout été générés par la production de l'espace au sens où Lefebvre l'avait pensé. La suite du mémoire fera un parallèle entre l'espace de représentation, émancipateur et critique de l'espace dominant et la pratique du skateboard.

CONFLICTUALITÉS DE L'ESPACE

« Rien ni personne ne peut éviter l'épreuve de l'espace. Plus et mieux, un groupe : une classe ou fraction de classe, ne se constituent et ne se reconnaissent comme « sujets » qu'en engendrant un espace. L'investissement spatial, la production de l'espace, ce n'est pas un incident de parcours, mais une question de vie ou de mort »¹⁰.

Ce qui est ici révélé, c'est la nécessité des groupes sociaux d'être dans une posture de production d'espace afin de pouvoir exister. Ces espaces ou groupes sociaux, représentés par des pratiques doivent trouver des formes efficaces afin de s'imposer au sein de l'espace dominant. La « lutte des classes », fondement de la pensée Marxiste, est reprise ici et appliquée à l'espace, comme moyen d'émancipation

8. Lefebvre, Henri. *La Production de l'espace*. Éditions Anthropos, 1974, 485p.

9. Martin, J-Yves. Weblog « *La production de l'espace* », 2005. http://www.jy-martin.fr/EX/website.hebergement.lycos.fr/www.jy-martin.fr/imprimersans958e.html?id_article=132&nom_site=Le%20%20weblog%20-%20portfolio%20de%20J-Yves%20Martin&url_site=http://www.jy-martin.fr

10. Lefebvre, Henri. *La Production de l'espace*. p.478-479

de la classe initialement productrice au sein de l'économie, ici transposée à une « classe pratiquante » des espaces produits. La forme traditionnelle d'émancipation par des mouvements de luttes ouvrières est alors élargie à des pratiques de l'espace qui puissent adopter une forme de critique de l'espace dominant, de sa pratique commune et de son idéologie.

Tout le propos de la première partie de ce mémoire a été d'étudier la pratique du skateboard comme correspondant à un modèle de production capitaliste. Nous allons maintenant tenter de voir une pratique du skateboard comme paradoxale « accès à la ville ».

« *La lutte des classes, aujourd'hui plus que jamais, se lit dans l'espace.* »¹¹

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

11. Martin. J-Yves. Weblog « *La production de l'espace* »

2_

***Une pratique
d'accès à la
ville***

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

2.1 PSYCHOGÉOGRAPHIE DE L'ÎLE DE NANTES

Le mouvement Situationniste est défini comme une « avant-garde culturelle » menant « une recherche expérimentale sur la voie d'une construction libre de la vie quotidienne ». ¹ Pour théoriser et expérimenter, des concepts structurants ressortent de ce mouvement. La situation, définie comme « un construit capable d'entraîner le spectateur dans une posture active. » ², la psychogéographie « se proposerait l'étude des lois exactes, et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non,

1. Bonard, Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*. Articulo - Journal of Urban Research, n° Special issue 2 (24 octobre 2009). <https://doi.org/10.4000/articulo.1111>.

2. *Ibid.*

agissant directement sur le comportement affectif des individus. »³, et la dérive « devant permettre de vivre, découvrir, comprendre et changer la ville »⁴.

LA DÉRIVE

« La dérive consiste à parcourir et réciter un itinéraire effectué dans la ville. Elle prend en compte comme élément central la subjectivité de la situation d'enquête [...] »⁵

« Différentes ambiances sont perçues par celui qui dérive. Elles sont constituées par un ensemble de facteurs environnementaux perceptibles par les sens : lumières, son, température, odeurs, matières tactiles, etc. Ces ambiances participent à la construction d'un imaginaire spatial que chaque individu se crée et qui modifie en retour sa pratique de la ville. [...] La dérive a pour objectif de viser des « résultats affectifs déroutants », répondant à des désirs individuels d'ambiance : « chacun doit chercher ce qu'il aime, ce qui l'attire ».⁶

« Elle prend la forme d'un récit, capable de rendre compte de l'expérience sensible unique que chaque être humain vit dans ses rapports au territoire. »⁷

Le récit photographique qui suit retrace la subjectivité d'un skateur, son expérience sensible et ludique, son comportement affectif, sa pratique de la ville. Il correspond au déplacement que pourraient avoir des groupes de skateurs spontanément.

La lecture de ce récit peut se faire entièrement, ou par séquences.

3. Debord, Guy. *Introduction à une critique de la géographie urbaine*. La Revue des Ressources. 2011. Publié dans Les lèvres nues n° 6, Bruxelles, 1955. <https://www.larevuedesressources.org/introduction-a-une-critique-de-la-geographie-urbaine.033.html>.

4. Bonard. Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*

7. *Ibid.*



Départ de l'itinéraire à l'arrêt de tramway Mangin, central sur l'Île de Nantes. Le choix du point de départ s'est fait de manière totalement arbitraire.

Le sud propose de quitter l'île, le nord de suivre la voie de tram. Pour l'ouest, il faut traverser la voie. Très vite et instinctivement, le choix est fait d'aller en direction de l'est.



Cette direction propose une petite rue aux trottoirs large et confortables, dans un quartier d'habitation plutôt ancien, qui abrite peut-être des formes intéressantes ?
Le trottoir de gauche sur la photo sera le premier espace de déplacement.



Le sol est de bonne qualité. Le quartier semble grand et ouvert...



Déjà une petite forme intéressante se présente, tout à fait banale, mais potentiel support de figures.



La surface de roulement est lisse, mais présente quelques obstacles à ne pas négliger.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS A DROIT DE RESERVE



Sur la gauche, une petite rue s'éloigne des voitures.



Mais le revêtement de sol ne permet pas sa traversée en skate. Elle sera donc évitée.



Sans offrir beaucoup de formes intéressantes, les plus petites différences de niveaux se font ressentir. Ici, le dénivelé entre le trottoir et le niveau de la route, pour l'entrée de parking, créé une petite vague de bitume.



L'aménagement paysager déborde sur l'itinéraire, les graviers sont à éviter.



Le sol, toujours de bonne qualité, permet de continuer l'itinéraire. La façade vitrée à gauche ne laisse pas entrevoir la suite du cheminement. À droite, des ensembles de logements qui n'ont pas l'air d'offrir d'ambiances ou de formes intéressantes.



Un choix est maintenant obligatoire. Vers le pont, le sol est de moins bonne qualité, et le quartier semble moins résidentiel.



À droite, le revêtement de sol est récent, un asphalte bien lisse. La typologie urbaine reste la même que celle vers laquelle le chemin nous laissait aller depuis le début. La tentation du sol lisse est assez forte.



On retrouve ici la proximité avec la route, mais l'heure n'est pas à la circulation automobile. Ce qui semble être une piste cyclable manquant de signalétique sera parfait pour continuer ce cheminement en direction d'un quartier toujours résidentiel.



Sur la gauche, un parking semi-désert et vétuste attire l'œil. Il laisse la place à une grande étendue libre, moins normée que la piste ou les trottoirs empruntés jusqu'ici. Une voie de train sur un grand talus fait barrière au reste de la ville, créant un espace un peu isolé. À droite, toujours la route et les mêmes bâtiments...



Les racines des arbres créent des petites bosses sur le sol, qui peuvent agrémenter le potentiel de ce terrain isolé.



De près, les fissures sont esthétiques, mais peu utilisables. Le sol est beaucoup trop rugueux. Le parking offre une ambiance intéressante, mais ne dispose pas d'un revêtement suffisamment lisse pour que quelque chose puisse s'y passer.





De retour sur les voies de circulation, le choix doit être fait entre trottoir pavé, bande cyclable non signalée avec un sol de bonne qualité, et la route, plutôt peu occupée par les voitures.





En continuant, la bande s'arrête subitement, au pied d'un arbre. Le choix est donné, entre continuer tout droit sur le trottoir, sur la route à sens unique, ou à droite, vers le centre commercial, en traversant les voies automobiles et de bus.





Des voitures passent à plusieurs reprises sur la voie. Faute de pouvoir rouler sur le trottoir à cause du pavé, ce morceau se fera à pied, jusqu'au prochain morceau skateable.





Une petite surélévation du trottoir offre quelques marches, esthétiquement disposées, qu'il serait possible d'exploiter avec imagination.



Après quelques dizaines de mètres à pied, on retrouve un sol lisse. De toute évidence, nous allons suivre la courbe proposée par ce grillage de séparation. Des immeubles d'habitation plutôt anciens construisent toujours le panorama.



Le sol offre une différenciation de textures et de couleurs intéressante. La séparation des modes de déplacement n'y est pas précisée, nous avons le choix. À gauche, de l'asphalte, à droite, du béton.



La bande de béton semble offrir un cheminement bien plus ludique, faite de petits dénivelés et de virages.



Cet aménagement offre un lieu de pratique varié et intéressant, mais également un lieu de passage secondaire et peu emprunté. La piste cyclable à droite empêche un grand nombre d'utilisateurs d'avoir accès à cette bande de béton.



La bande de béton s'arrête. Tout droit, le trottoir et la piste cyclable sont au même niveau. À droite, une petite rue entre deux ensemble d'immeubles attire l'attention. Les immeubles à gauche sur l'image ont été construits récemment et les aménagements publics offriront peut-être des formes inédites. L'idée est aussi de s'écarter du grand axe de circulation que l'on borde actuellement. J'entends aussi au loin des sons très familiers.



On peut très vite reconnaître un groupe de skateurs, de loin, grâce aux codes sonores renvoyés. Je vais bien sûr à leur rencontre. Un skateur essaye une figure, les autres le regardent, le filment, et l'encouragent.



Les photos utilisées pour décrire l'itinéraire jusqu'ici n'adoptent pas les codes de la photo de skate. Dans le cadre de cette situation il est intéressant et stimulant de s'essayer à l'exercice de la photo codifiée. Ici, William Raison, *gap* le talus en *kickflip*.



La suite de l'itinéraire se fera donc en groupe. Certains sont partis un peu avant, en direction d'un autre lieu, le lycée Nelson Mandela. Ici, nous empruntons la voie de bus, plutôt pratique puisque peu utilisée, nous sommes protégés des voitures.



Le parcours s'effectue de manière plus rapide que l'exploration seul, présenté avec les photos précédentes. Le but n'est plus l'exploration mais le déplacement. Ici, le groupe se déplace à pied, pour traverser les voies automobiles et de bus. Le sol pavé ne permet pas vraiment un bon déplacement.



Le sol retrouve une bonne qualité, et le trottoir offre une petite différence de niveau qui crée ces deux marches, potentiellement exploitables. Le groupe étant dans une dynamique de déplacement, passe son chemin.



Le trottoir n'offrant pas un sol lisse, le groupe évolue sur la route, pour plus de rapidité, parmi les voitures.





Les pavés, que l'on retrouve beaucoup sur cette partie de l'Île de Nantes nous contraignent souvent à devoir marcher. L'accès au spot ne peut s'effectuer que par ce chemin, nous y allons à pied.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS AU



Le groupe arrive sur l'esplanade, devant l'entrée du lycée Nelson Mandela, toujours sur l'Île de Nantes. L'endroit est connu des skateurs locaux, et offre une variété de formes à exploiter, et un sol étendu et de bonne qualité.



« Les tracés d'une ville, ses rues, ses murs, ses quartiers forment autant de signes d'un conditionnement étrange. Quel signe y reconnaître qui soit nôtre ? Nous voulons habiter en pays de connaissance, parmi des signes vivants comme des amis de chaque jour. La révolution sera aussi la création perpétuelle de signes qui appartiennent à tous ».¹

1. Bonard. Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*

Le skateboard peut alors être perçu comme une couche psychogéographique de la « cité moderne ».¹

Au-delà de ce relevé psychogéographique, les Situationnistes voient dans cette méthode expérimentale le moyen d'opérer une analyse critique de l'espace urbain, ennuyeux et fonctionnaliste, et d'assimiler cette critique à une forme de projet politique.²

« Dériver en ville n'est donc pas une pratique neutre pour les situationnistes. Elle constitue d'une part un outil pour mieux connaître des morceaux de ville et y expérimenter des émotions. D'autre part, elle est au cœur d'une critique de la société urbaine et de son ancrage spatial, et constitue à ce titre le fondement d'un projet subversif. »³

1. Debord, Guy. *Théorie de la dérive*.

2. Bonard, Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*

3. *Ibid.*

2.2 « RÉ-ENCHANTER LE BÉTON »

L'INVENTION DU QUOTIDIEN : UNE PRATIQUE SPATIALE

UNE CULTURE DE L'ORDINAIRE

Dans son ouvrage « *L'invention du quotidien* »,¹ Michel de Certeau questionne la vie quotidienne des « usagers » et met en avant leur quotidien, et la manière de se l'approprier. Il en résulte une position contraire à la passivité souvent imaginée dans la vie quotidienne, relative à la position d'aliénation de l'homme ordinaire vis-à-vis d'un système dominé par la figure de l'expert. Mais au-delà de la thématique du discours, l'auteur met en avant les usages, les actes quotidiens qui composent cet ordinaire constructeur de sens.

1. De Certeau, Michel, Luce Giard, et Pierre Mayol. *L'invention du quotidien: Arts de faire*. Gallimard, 1990.

Par la culture de l'ordinaire, l'homme ordinaire, ce « héros anonyme » a le potentiel de restructurer la production du discours dominant. Mais comment, par quels outils ?

Tout d'abord, à l'opposition travail/loisirs, l'homme ordinaire répond en inventant une forme d'homogénéisation entre les deux, un « perruquage »² qui a le pouvoir d'aller au-delà de cette opposition, synonyme de domination. L'opposition travail/loisirs renvoie une idéologie dans laquelle chacun doit participer au monde du travail, entité productive de richesses, puis chacun doit ensuite pouvoir s'en échapper par le loisir le plus souvent consommé avec l'argent mis à disposition grâce au travail. Ce schéma dominant, selon l'auteur, est alors détourné.

Dans le monde du skate, la figure du skateur professionnel est souvent assimilée à une position confortable, permettant de vivre d'une pratique perçue (par les pratiquants comme par le monde extérieur) comme non-productive économiquement (bien qu'en réalité le statut de professionnel rentre dans une économie bien ficelée, comme nous avons pu le voir). Généralement, les skateurs ne perçoivent pas leur pratique comme un « loisir » (dans le sens que l'opposition au travail lui laisse signifier), mais semble être plus relative à un mode de vie dont les valeurs transparaisent également au-delà des temps de pratique. La volonté de liberté au sein d'une société trop normée ne s'exprime pas uniquement dans les temps de pratique, mais reste une considération prégnante au sein d'une vie souvent voulue détachée du schéma travail/loisirs. Le skateboard comme pratique et ensemble de valeurs construit la vie quotidienne des skateurs, bien loin d'un loisir consommé le week-end.

Ensuite, l'auteur présente le récit comme étant la seule forme qui puisse décrire les pratiques quotidiennes : « *Le récit n'exprime pas une pratique. Il ne se contente pas de dire un mouvement. Il le fait* ».³ Parallèlement, la création d'une langue propre sert à la création de ce récit de la vie quotidienne. Comme le récit, la langue de l'ordinaire n'est pas faite pour être entendue, mais bien pour construire, fabriquer, produire de la vie quotidienne. La ville se retrouve alors composée de l'ensemble de ces récits davantage que par sa gestion officielle.

Comme expliqué plus tôt, l'utilisation du média audiovisuel dans le monde

2. Audry, Sofian, *Revue de lecture de L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*, 2011, p.50

3. *Ibid*, p.123

du skate semble jouer le rôle de récit dont parle ici Michel De Certeau. La vidéo, qu'elle soit professionnelle ou amateur, ne se contente pas de documenter, de raconter, mais participe à la création et à l'entretien de cette pratique dans un espace-temps donné. Les skateurs ne filment pas pour décrire, mais utilisent l'image comme moteur de leur pratique. L'adoption d'une langue spécifique (qu'il est parfois difficile d'expliquer ici...) sert également à la construction de la pratique. Elle n'est pas faite pour être entendue et comprise par le monde extérieur, mais pour créer un monde intérieur, et ainsi devient langue du quotidien. En dehors de ce monde spécifique, l'histoire et le récit de la ville est composée de l'ensemble des pratiques du quotidien, dont les groupes de skateurs font entièrement partie.

« *It's hard to be down when you're up.* »⁴

Pour parler du vécu quotidien, l'auteur prend l'exemple de l'observation d'une ville d'en haut. On a l'impression de tout voir, de manière globale, mais en réalité on ne voit rien de ce qu'il s'y passe réellement. « [...] *tout en bas, les marcheurs écrivent, sans pouvoir le lire, un « texte » urbain qui échappe au regard totalisant* ».⁵ Seul l'usager du quotidien participe à la rédaction de ce « texte urbain », dont ils ne peuvent avoir la lecture totale, mais qui échappe à la lecture dominante et quadrillée. En dépassant les « techniques », définies par l'auteur comme un ensemble de dogmes qui produisent le modèle dominant, les pratiques quotidiennes deviennent subversives. On parle alors ici d'actes de résistance et d'une révolte « *commune et silencieuse, quasi moutonnaire* ».⁶ Bien spécifiquement, la pratique du skate semble être quelque chose que l'on peut observer, tenter de comprendre de l'extérieur, mais qui en réalité, n'est profondément compréhensible que par l'intégration de groupes. D'en haut, les institutions (gestionnaires, aménageurs des villes par exemple), ont une perception de ce que produisent les skateurs dans leur ensemble, mais ne peuvent pas lire, et encore moins écrire le texte écrit par eux. Sans avoir accès à la lecture totalisante de ce qu'ils produisent dans la société, les skateurs peuvent tout de même dépasser les « techniques » (au sens de Michel De Certeau), pour accéder à une révolte silencieuse, qui tend à contredire les dogmes.

4. *Ibid.*, p.140

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*, p.293



Esthétique urbaine du skateur.



Les « tactiques » permettant d'avoir accès aux architectures.

Tous ces concepts, ici rapprochés de la pratique du skateboard, constituent ce que Michel De Certeau appelle les « Arts de Faire », qui permettent la construction d'une vie quotidienne émancipée dans un cadre normatif.

D'autres auteurs ayant travaillé sur le sujet du skateboard ont déjà effectué le rapprochement entre cette pratique et les « Arts de Faire ».

Jacques Caroux écrit un article dans la revue *Esprit* en 1978, nommé « *le skate sauvage* » en lien direct avec les travaux de Michel De Certeau.⁷

Il décrit la pratique du skate comme une possibilité de vie dans la ville, et se penche plus particulièrement sur la vie dans les grands ensembles.

Les pratiques qui construisent une vie quotidienne (au sens de l'invention du quotidien) seraient alors des tentatives d'échapper à la vie difficile des grands ensembles, et plus largement à la ville tout entière. Caroux ne parle pas ici d'échapper physiquement à la ville, mais d'y créer un monde immédiatement habitable, par le plaisir quotidien, il s'agirait de

« réenchanter le béton ». Raphaël Zarka parle lui d'une communion avec l'asphalte et le béton, « d'un nouveau paysage urbain souvent décrié ».⁸

Tout comme d'autres sports de glisse il y a une forme de communion avec l'élément sur lequel le néo-sportif⁹ évolue. Comme l'indique Raphaël Zarka, cet élément, que l'on peut résumer comme « la ville », souvent décrié par sa froideur et d'autant plus dans le cas des grands ensembles, constitue le paysage quotidien de la vie de beaucoup de personnes, qui tentent alors par cette pratique quotidienne, de s'en émanciper. La vision de Caroux concernant les grands ensemble peut cependant être nuancée et comprise comme la création d'un monde immédiatement habitable dans des zones d'habitation urbaines diverses, desquelles il est difficile de tirer un quelconque caractère ludique.¹⁰

Julien Glauser dans *Tokyo skate*, reprend un concept bien connu de l'invention du quotidien : les tactiques, qui servent à avoir un accès

7. Caroux, Jacques, *Le skate sauvage*. In : Revue *Esprit* n°10, De Certeau, Michel, 1978, p.33-35

8. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite : ; suivi de La question est de savoir qui sera le maître*. Paris, France: Éditions B42, DL 2011, 2011.

9. Les termes «nouveaux-sports» et «néo-sportifs» sont empruntés de «Sociologie du hors-piste urbain».

10. La question des grands ensembles dans le monde du skate est assez compliquée, on peut dire avec certitude que des skateurs viennent de ces milieux, mais pratiquent en dehors. Une étude sociologique des skateurs et de leurs parcours serait nécessaire pour savoir combien d'entre eux habitent dans des grands ensembles, et quel est leur parcours. Mis à part l'initiative de quelques mairies dans les années 1990 d'y avoir mis des *skateparks* à proximité, la pratique n'y est pas vraiment présente. C'est une question à part entière, des villes tentent aujourd'hui d'y réimplanter la pratique du skate par des infrastructures (pas en France).

individuel aux architectures, et donc à la ville, et pose à chacun la question de son rapport à l'espace, à la ville et plus largement « *la question de soi en tant qu'élément du corps social* ». ¹¹ Cette question peut être posée grâce à la mise en scène des corps individuels et des groupes au sein des espaces publics de la ville, et de cette façon d'échapper à l'anonymat de la vie en ville. ¹² Par cette pratique quotidienne, le skateur est amené à occuper jour après jour les mêmes espaces, si bien que la ville et ses usagers reconnaissent l'appropriation de certains espaces par des groupes skateurs, qui sortent alors de l'anonymat spécifique à la vie urbaine.

La volonté d'appropriation de l'environnement urbain (généralement celui où l'on habite) puis de toute la ville en tant que paysage urbain ordinaire s'accompagne d'une réappropriation de sa vie personnelle, au-delà du caractère spatial, par la pratique du skate en elle-même. Le goût du risque s'oppose à la société sécuritaire, sans risque, adulte, et fonde alors le « mythe du cascadeur ordinaire » ¹³ que tout enfant rêve de devenir. « *À les voir passer, on pourrait penser que l'homme a encore une chance d'être libre dans la ville.* » ¹⁴ Ce cascadeur ordinaire, dans la ville de l'ordinaire devient libre en se laissant aller à « *l'apesanteur contemporaine* » ¹⁵ combinant le rêve de voler avec la volonté effrénée de vitesse, que les skateurs symbolisent bien par leur pratique.

C'est ici que l'environnement quotidien rejoint un rêve d'enfant, incarné dans la création d'une culture de l'ordinaire. Nous l'avons vu, la ville, environnement quotidien devient le terrain d'un plaisir immédiat, par son caractère ludique, par le jeu.

LA VILLE COMME AIRE DE JEU

Dans le cas de la pratique *street*, qui implique une relation directe aux espaces urbains, l'espace ordinaire devient le support physique des pratiquants, dont on peut résumer la volonté principale de transformer l'espace quotidien en terrain de jeu. « *L'espace ordinaire promu terrain de jeu extrême* » ¹⁶. On parle ici de la pratique *street* dans son refus de

11. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite*.

12. Gibout, Christophe, et Laurent, Julien. *Quand le skateboard « glisse » et quand il « racle » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roue urbaine*. esporte & sociedade, volume 3, 2008.

13. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite*.

14. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. Paris: Editions L'Harmattan, 2001.

15. *Ibid.*

16. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite*. p.33

la claustration exercée par les skateparks, espaces dédiés à la pratique. Cependant, cette fronde au skatepark ne se fait souvent pas de manière critique, mais plutôt de manière ludique. Contrairement aux formes offertes par la ville, les formes proposées par les skateparks sont nécessairement limitées. Les pratiquants se tournent alors vers un environnement plus riche de formes, mais également au jeu de la découverte et de l'imagination dans la manière d'exploiter la ville, que le skatepark ne peut pas offrir. « *En prenant comme terrain de jeu l'espace de la vie même, le skate abolit cette idée d'un espace exclusivement consacré au jeu* »¹⁷

Mais au-delà de la ville comme aire de jeu, c'est aussi la posture des pratiquants qui va définir la pratique comme jeu au sein de l'espace normatif. « *En tant que simulacre, pratique de défi, rapport au hasard, investissement dans le vertige, il nous faut étoffer le scénario ludique en repérant justement ces multiples détails récurrents.* »¹⁸ Un ensemble de détails vont ainsi révéler la pratique du skate comme purement ludique. En opposition avec les sports traditionnels, les nouveaux-sports, dont le skateboard, cherchent aussi à renouer avec « *un fondement oublié de l'activité sportive : l'improvisation ludique* ». ¹⁹ Cette improvisation s'exprime dans la pratique en elle-même, les *tricks* n'étant pas décidés à l'avance, mais s'exprime également dans la manière d'être à la ville : le déplacement de *spot* en *spot* selon les rencontres, la météo, l'occupation d'un lieu de manière plus revendiquée par exemple pour le besoin d'une vidéo, le besoin de restauration en eau, nourriture, bières ou autres nécessités dont l'autonomie serait tombée à zéro.

Cette posture purement ludique aboutit à un contournement de la règle, du sérieux de la vie urbaine, aboutit à une subversion ludique, silencieuse et intégrée. Cette subversion remet en cause le sérieux, nécessaire à la légitimité du modèle dominant, d'autant plus qu'elle prend place dans la ville, espace de représentation du modèle. « *Il n'y a que les enfants qui jouent dans l'espace de la vie même* »²⁰ Le jeu est alors opposé à l'utilité sociale, tout comme peut le paraître le skateboard, qui ne produit rien. « *Pour les jeunes, les espaces publics constituent un support important de la vie sociale. Si, pour les adultes, les parties publiques non définies (rue,*

17. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite*. p.17

18. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles. Un affrontement ritualisé*. Corps et culture, no Numéro 4, 1 juin 1999. <http://journals.openedition.org/corpsetculture/575>.

19. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*.

20. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite*. p.15



« Ré-enchanter » le béton



La ville comme terrain de jeux.

places...) représentent bien souvent l'expression de la marginalisation lorsque l'on y stationne, pour les jeunes, au contraire, elles signifient occupation banale, rencontres spontanées, pratiques inorganisées ? La rue a perdu au fil des décennies son utilisation ludique au profit de la circulation piétonne et automobile. Certaines pratiques, dont le skate, réinterpellent cette dimension et reconquière, pourrait-on dire, la rue confisquée. »²¹

En fait, le caractère ludique s'exprime bien à travers la considération de la ville comme espace ludique, et comme activité pratiquée de manière purement ludique. C'est en additionnant ces deux paramètres que le skateboard devient une activité de subversion intégrée, remettant en cause le caractère purement fonctionnaliste des villes, et sa pratique sérieuse, adulte et raisonnable, productive.

Un bon exemple en guise d'illustration, serait la production d'images qui accompagne presque toujours la pratique du skate.

« Son plaisir est dans la capture jamais acquise des moments présents »²²

L'image, comme cette citation l'indique, est produite par des gestes, des postures ludiques. Bien sur ayant un rôle technique, le cameraman se met d'abord dans une posture de création, d'imagination. Le rôle du « preneur d'images » sera donc de trouver la manière la plus adaptée au spot, et à la finalité de l'enregistrement (publication d'une photo, *filming* en vue d'une vidéo...). Puis la production d'image et sa diffusion dans les divers réseaux spécialisés viendront créer un imaginaire de l'espace urbain, sous l'angle du skateboard. Ainsi, les skateurs connaissent souvent des villes uniquement sous l'angle des caméras et de l'appropriation ludique des skateurs, créant un imaginaire d'appropriation ludique de la ville, en dehors des images culturelles communes des villes concernées. On peut alors connaître beaucoup de *spots* dans des villes partout dans le monde, sans les avoir visitées, ou sans même connaître leur nom, ce qui importe c'est le potentiel ludique de chaque entité urbaine.

CONNAISSANCE DE LA VILLE

La production d'images est donc à la base d'une de connaissance de l'environnement urbain.

21. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté*. Hommes & Migrations 1226, no 1 (2000): 33-43. <https://doi.org/10.3406/homig.2000.3542>.

22. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.103



Une posture d'improvisation ludique.



Le terrain de jeu comme espace appropriable.

La première forme de connaissance, relative au déplacement nécessaire aux skateurs, serait la connaissance géographique des villes. La ville comme terrain de jeu, opposé au skatepark par sa dimension potentiellement infinie, reste tout de même un réservoir fini d'espaces à exploiter. Dans chaque ville, il existe des *spots* principaux, que chaque skateur doit connaître, tout comme l'habitant d'une ville finit par en connaître les points principaux (commerciaux, touristiques...). Au-delà de ces points principaux, l'exploration de la ville en vue de skater des *spots* plus rares, jamais vus ou alors jamais skatés est quelque chose de récurrent dans le temps passé dans l'espace urbain. Ces arpentages de la ville, avec une attention à toute forme pouvant dégager un intérêt aboutissent à une connaissance profonde de la ville. Le skateur sait se repérer, mais sait surtout replacer les *spots* vus ou skatés dans sa carte mentale, comme le consommateur sait placer ses boutiques favorites sans pour autant connaître le nom des rues. Mais la connaissance géographique d'un skateur semble être plus profonde que celle d'un consommateur. Les formes intéressantes ne se situent pas uniquement dans un centre-ville connu de tous les habitants, mais peuvent également se trouver dans des espaces méconnus, des zones d'habitations, zones industrielles ou périphéries des villes uniquement pratiquées en voiture. La connaissance de l'espace urbain tourne quasiment toujours autour de la volonté de découvrir de nouveaux *spots*. Les recherches peuvent s'effectuer par le biais d'outils variés : le déplacement hasardeux et instinctif, en skate ou en voiture, pour les espaces les plus reculés des centre urbains, par internet et l'outil cartographique (souvent *google maps*) qui permet de voir assez précisément si des spots sont exploitables ou non. Régulièrement sont organisées des « missions », temps dédiés non à la pratique, mais bien à l'exploration afin de trouver de nouveaux *spots*. La connaissance de la ville est aussi temporelle : le renouvellement des spots se fait également lors des chantiers ou lors d'installations éphémères, dont le skateur suit régulièrement l'avancement pour savoir si de nouvelles formes urbaines émergeront. De manière plus temporelle encore, les skateurs ont une connaissance « chronotipique »²³ de la ville : ils connaissent les rythmes de la ville, l'alternance des actions selon l'heure de la journée et les jours de la semaine, les moments précis pendant lesquels des *spots* seront utilisables ou non, selon l'affluence humaine, souvent pour des espaces utilisés en

23. Glauser, Julien. *Tokyo-skate. Les paysages urbains du skateboard*. Infolio, 2016.



Une connaissance fine de la ville : ici, cette barre métallique, détail de l'urbain, replacée dans la carte mentale des pratiquants comme un espace potentiellement exploitable.



Un *spot* sur le parvis d'un ensemble de bureaux, exploitable selon une certaine temporalité.

journée par exemple, ou exploitables uniquement le dimanche.

La connaissance de la ville est également plus matérielle, relativement aux détails de l'urbain qui permettent ou non la pratique. Le revêtement de sol est de la plus grande importance. Le déplacement, plutôt pratiqué à pied, en vélo, en voiture ou en transport en commun n'implique pas le besoin pour son utilisateur de prêter attention aux revêtements de sol. Le skateur, par son outil spécifique disposant de petites roues, d'un matériau assez dur, est vulnérable et ressent toutes les imperfections du sol. Il connaît empiriquement la tribologie : la science qui étudie les frottements et ses effets potentiels. Il lui suffit donc de se déplacer d'un point à un autre pour se rappeler de tous les types et l'état des revêtements de sol qu'il aura rencontré. Il en est de même pour les spots : certains peuvent offrir une forme très convoitée, si son revêtement n'est pas correct, il perdra en fréquentation. Il en est de même pour d'autres détails, souvent relatifs à la connaissance matérielle de la ville : la hauteur des trottoirs, la texture d'un mur, le matériau d'un autre, le type de pavé d'un sol, sa capacité à sécher rapidement. L'étude de l'eau dans la ville, et surtout la connaissance des lieux protégés, couverts, et des lieux dont le sol sèche rapidement est primordiale dans la pratique du skateur. L'objet étant très vulnérable à l'eau (planche en bois, roulements sensibles à l'eau), une règle d'or commune à tous les pratiquants est donc de ne jamais skater en contact avec de l'eau. Tous les *spots* couverts et autorisés (ou non, mais accessibles) à la pratique sont connus de tous et sont des trésors pour les skateurs, souvent amenés à vouloir pratiquer par temps de pluie...

La connaissance de la ville s'étend aussi à un domaine plus complexe, celui de la « vie urbaine » en tant que vie sociale et sociabilisante, individuellement mais également de toutes les personnes avec qui ils sont amenés à rentrer en contact. Certains parlent « d'apprentissage de la vie urbaine », voir même de citoyenneté, concept qui pourrait paraître contraire aux valeurs partagées par des individus qui font de la ville un terrain de jeu. Pourtant, quand il s'agit d'exploiter l'espace de manière ludique, les skateurs savent parfois échanger de manière très citoyenne, parfois bien plus que le consommateur, pourtant dans les règles, n'adressant aucun contact humain avec les personnes qui travaillent à tenir les espaces de production économique des villes.

« Ils sont des acteurs de la dynamique urbaine, capables d'une réflexion



Les nefs des Machines de l'Île, un des seuls *spots* couverts et accessibles de l'Île de Nantes.



Surface de roulement encore humide : une connaissance fine des matériaux et de leurs caractéristique physiques.

appliquée sur les lieux et les liens sociaux locaux. »²⁴

« *Les skaters ont en eux des bibliothèques entières de sociologie urbaine* »

²⁵ Ces contacts répétés avec les acteurs de la vie urbaine produisent une connaissance sociale de la ville, parfois même sociologique, par l'exploration, le contact et l'occupation d'espaces dédiés à des groupes sociaux souvent bien éloignés de leurs propres valeurs.

VIOLENCE À L'URBAIN

La pratique du skate transforme la ville, espace de l'ordinaire, en terrain de jeu ludique et de subversion. Cette transformation est permise par la posture ludique des pratiquants, mais également par une forme de violence à la ville, qui traduit d'abord une appropriation, une présence répétée et assumée, et enfin un idéal de ce que pourrait être la ville.

La violence la plus évidente est celle au matériel urbain. Une formulation très souvent entendue, de la part de bons citoyens protégeant le bien public, ou de représentants de l'institution, est celle de « la dégradation du mobilier urbain », formulation de laquelle on comprend directement une volonté de sécurisation face au détournement du matériel mis à disposition par la municipalité, et par extension une volonté de contrôle de la vie urbaine, dont nous reparleront plus tard. Certains parlent de ce détournement d'usage comme un « piratage » de la rue, ou encore comme une « remise en cause de la spécialisation du sol urbain », ici de manière souvent purement ludique, quelque fois de manière revendiquée.²⁶ On peut aussi entendre, souvent de la part des pratiquants, « un usage autre du mobilier », et même un soin ou des réparations apportées aux matériaux, par divers procédés pour que le spot puisse rester exploitable. Comme l'indique Raphaël Zarka, ce qui est souvent perçu comme du vandalisme n'est ni symbolique et revendiqué, ni gratuit, ni dû à un désœuvrement fantasmé de la société sécuritaire qui voit dans les skateurs une cible de plus à pointer du doigt. Le plaisir n'est pas dans la destruction mais dans la pratique, dont la dégradation peut être considérée comme un « dommage collatéral », une « destruction productrice » de sens. Cette violence à la matérialité symbolise alors une volonté de « domination de l'architecture » en tant qu'espace construit susceptible de répondre à la demande des pratiquants.

24. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.164

25. *Ibid.* p.91

26. *Ibid.* p.122



Une violence à l'urbain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PROPRIÉTÉ



Une galette de béton a été ajoutée pour faire la transition entre le plan incliné et le sol.



Un soin apporté au *spot* : une cornière en métal, puis une barre ont été fixés au muret de béton.

La violence à l'urbain s'exprime également sur d'autres terrains, notamment celui d'une certaine violence sociale. Circuler parmi les piétons, les vélos, les voitures, sans distinction fonctionnelle fait partie du caractère ludique de la pratique, de son exploitation et de la remise en cause de sa rationalité. On peut alors sentir ce qui oppose beaucoup d'usagers de la ville, usant de l'espace selon les règles socialement imposées, et les skateurs, qui s'auto-attribuent le droit d'aller plus loin dans les usages possibles des lieux. Certains usagers, persuadés de la légitimité d'une ville fonctionnaliste rentrent donc en conflit avec les skateurs qui utilisent les mêmes espaces de manière ludique. L'occupation des skateurs est souvent non-négociée, toujours intermittente, et parfois cohabitante.²⁷ On rentre souvent dans un affrontement social ritualisé, souvent traduit par des échanges verbaux pouvant être cordiaux, mais parfois plus tendus.

*« Débattre avec la police, des agents de sécurité, et des citoyens concernés sur ce qu'est l'espace public, sur ce qu'il devrait être, est un rite de passage pour les skateurs ».*²⁸

Dernièrement, une violence peut aussi s'exprimer de manière plus symbolique et non-revendiquée, qui serait une violence au modèle de société. Comme déjà illustré par quelques exemples, la pratique du skate s'oppose souvent à la ville comme représentation de la société économique et commerciale. Il est opposé à la routine commerciale de la pratique de la ville, permet une utilisation des espaces urbains non-monétaire contrairement à beaucoup d'autres usages. En tant que pratique urbaine, le skate perturbe la logique souvent monofonctionnelle et économique des espaces urbains. Le skate symboliserait à ce titre une forme de discrédit et de violence à l'organisation de la société.

*« Le pouvoir institutionnel ne lâche pas prise. Au contraire, il exploite ces formes rituelles d'appropriation de territoire pour justifier de sa pertinence. Entre une jeunesse qui cherche à s'extirper d'un quotidien qu'elle considère trop redondant, et l'obligation institutionnelle d'en préserver le caractère public, des échanges ritualisés s'y jouent. »*²⁹

27. Gibout, Christophe, et Laurent, Julien. *Quand le skateboard « glisse » et quand il « racle » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roue urbaine*. esport & sociedade, volume 3, 2008.

28. Kazi-Tani, Tiphaine. *Le skateur comme designer. Des possibilités d'expériences modernes dans les nappes urbaines et de l'exemplarité de la pratique du skateboard*.

29. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles. Un affrontement ritualisé*.

LE DERNIER SPECTACLE

« *Le jeu situationniste se distingue de la conception classique du jeu par la négation radicale des caractères ludiques de compétition, et de séparation de la vie courante. Par contre, le jeu situationniste n'apparaît pas distinct d'un choix moral, qui est la prise de parti pour ce qui assure le règne futur de la liberté et du jeu* »³⁰

Yves Pedrazzini dans *sociologie du hors-piste urbain* nous indique vouloir voir le skateboard comme un projet Situationniste, autrement dit « *un projet surréaliste appliqué à la géographie urbaine* », un projet surréaliste et pourtant si réaliste à la fois.³¹

Le spectacle a gagné toute la vie sociale : le renversement de perspective se tente aujourd'hui, d'abord par la culture et le sport, et donc par des volontés individuelles, comme peut l'être le skateboard, pratique avant tout individuelle. Ce renversement du spectacle semble alors rejoindre ce que Michel De Certeau voit comme nécessaire à la vie : la culture de l'ordinaire, qui détourne les codes normatifs. Selon Yves Pedrazzini, le skateboard représente la dernière vraie « fête urbaine » au sein d'une ville sans surprise, bien arrangée, il permet de « *retrouver les pistes de la spontanéité que les civilisations industrielles ont rendue sauvage* »³², ville dans laquelle « *l'immédiateté d'une pratique sportive est forcément « révolutionnaire* » ».³³ La beauté du skateboard sera une « *beauté de situations* ».³⁴

« *Il s'agit d'une invitation à considérer la ville comme un espace public qu'il faut reconquérir en démantelant sa vocation ségrégationniste pour affirmer sa dimension « ouverte* » »³⁵

30. Paquot, Thierry. *Introduction en compagnie des situationnistes*. In : *Les Situationnistes en ville*. Gollion: Infolio, 2015. Citation de Guy Debord dans *Œuvres*.

31. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.123

32. *Ibid.*

33. *Ibid.* p.56

34. *Ibid.* p.123

35. Villani, Tiziana. *Cartographie des dérives*. In : *Les Situationnistes en ville*. Gollion: Infolio, 2015, p.74

La psychogéographie de l'Île de Nantes offre un point de vue à la première personne d'une ville réappropriée, selon des codes bien spécifiques, relatifs à la pratique du skateboard, permettant l'invention d'une vie quotidienne au sein de l'espace urbain. Le rapport à la ville ici illustré peut ainsi être comparé au projet situationniste révolutionnaire de création libre de la vie quotidienne.

CRÉATION D'UNE AUTRE VILLE

RÉIFIER L'URBAIN

La construction d'une culture de l'ordinaire émancipatrice est avant tout permise par les usages quotidiens, mais elle passe aussi par la création d'une nouvelle ville au sein de l'espace physique existant. Comme explicité avant, suivant les théories de la Production de l'espace, il faudrait ainsi passer de « la représentation de l'espace » (espace des planificateurs, lié aux rapports de production) à « l'espace de représentation » (espace vécu, des images et symboles), pour aboutir à la création d'une ville pleine de sens, une ville rendue réelle pour chaque usager, une ville « réifiée ».¹

« Réifier », il s'agit précisément du mot utilisé par Julien Glauser dans *Tokyo-skate*, en parlant de la pratique du skateboard à Tokyo : « *Imaginaire sportif et urbain qui ouvre sur un monde possible et permet de réifier Tokyo en une idée de ville* ». ² L'usage ludique et quotidien de la ville permet de passer d'une représentation codifiée, normée, à un espace de représentation personnel, dans lequel chacun projette son idée propre, sa réalité propre de la ville, ainsi rendu réelle.

« *Ce n'est que la nécessité intime de cette relation (patineur-terrain) qui permet aujourd'hui à des villes devenues assemblages de non-lieux d'avoir encore un sens, d'exister donc non seulement spatialement mais encore socialement* »³

Yves Pedrazzini évoque cette même idée par des termes différents. La ville des planificateurs est désignée comme un ensemble de non-lieux, qui

1. Réifier : transformer en chose, réduire à l'état d'objet (un individu, une chose abstraite). Définition tirée du CNRTL. Ce mot est utilisé dans plusieurs ouvrages portants sur le skateboard, que j'ai pu consulter, c'est pourquoi je le réutilise ici.

2. Glauser, Julien. *Tokyo-skate. Les paysages urbains du skateboard*, p.264

3. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.75

doivent devenir des lieux, prenant un sens de manière avant tout sociale, la ville est alors rendue réelle pour ses usagers. Pour les skateurs, cette ville sociale, vécue, est construite et imaginée grâce à l'ensemble des formes potentiellement exploitables présentes dans les villes de béton et d'asphalte, initialement destinées à loger, travailler, acheter... Pour eux, la vraie ville est bien celle du skate, non pas la ville pensée par le haut, pensée par ceux qui ne la vivent pas.

Un autre concept évoqué dans « *le skater comme designer* » se rapproche de ces réflexions. Le skateur, dont la pratique naît des « villes génériques », villes aux formes et à la production mondialisées, tente encore une fois de réifier l'urbain, il adopte une « conduite de design », l'adaptant à son usage propre. Le skateur, entre maîtrise technique de l'objet et recherche de formes urbaines, ingéniosité et inventivité, est un réel designer d'espace, appliquant au caractère fonctionnaliste d'un lieu sa propre subjectivité de pratiquant.

« *En se détachant de l'utilisation standard, en dépossédant l'architecture de sa signification, le skate apparaît comme un moyen de s'approprier la ville [...] comme un moyen d'exister en « créateur » plutôt qu'un simple « usager »* ».⁴

Cet manière d'être à la ville, comme position non-standard, permet à chacun de créer sa propre ville, par une subjectivité de l'usage. Parfois, cette subjectivité, cet espace mental dépasse la pratique individuelle et permet à ces usagers, ou groupes d'usagers « créateurs » de s'exprimer de manière physique, en prenant comme racine leur réalité urbaine propre. L'exemple du combat implicite contre la voiture et son hégémonie, sa domination dans les villes semble être assez fort dans la pratique du skateboard. Pour Yves Pedrezzini, la voiture est aujourd'hui le dernier prédateur de l'homme (peut-être que l'on pourrait imaginer des villes émancipées si elles n'étaient pas aménagées pour les voitures ?) et un des combats des skateurs consiste à maîtriser l'hégémonie de la voiture sur son propre terrain, par l'utilisation des infrastructures dédiées à ce mode de déplacement individuel. Il y voit une « *tentative de maîtriser nouvellement la vitesse contemporaine* », que l'on pourrait probablement étendre à d'autres mobilités contemporaines voulues « douces », par leur caractère écologique et l'abondance actuelle de ces nouveaux modes de déplacement. Pour en revenir à la pratique du

4. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite* : suivi de *La question est de savoir qui sera le maître*. p.43



Une conduite de design de l'espace urbain, ici dans la cours du lycée Nelson Mandela sur l'Île de Nantes



Une lutte contre l'hégémonie de la voiture. Parking du centre commercial de Beaulieu.

skate, ses pratiquants sont « *les seuls à pouvoir lutter contre les voitures dans la ville* », et par extension, et pour conclure, « *ce sont eux qui font réellement la ville, non plus les citoyens policiers* ».⁵

IMAGES D'UNE VILLE AUTRE

« *L'espace appelle l'action, et avant l'action l'imagination travaille* »⁶

Dans cette posture de « design », de création, ou de réification de la ville par les skateurs, l'image va prendre un rôle primordial. Comme nous avons pu le voir, l'image contribue à une connaissance fine et spécifique des villes, mais également à la construction d'un imaginaire partagé, basé sur la capture et l'utilisation ludique d'images du quotidien des pratiquants. Cet imaginaire contribue à la construction d'un « espace de représentation », basé sur la pratique ludique d'une ville fonctionnaliste.

La photo de skate évoque un imaginaire, celui du mouvement effectué, de la posture corporelle du skateur, du lieu et de sa mise en scène artistique. La photo crée un espace imaginaire, fictif, que le passant neutre ne pourrait pas déceler. Les vidéos de skate montrent souvent des skateurs en action dans l'espace urbain, « l'acte sportif », souvent mélangé avec des temps montrant cette vie quotidienne au sein des espaces urbains, sorte de « cinéma-vérité »,⁷ laissant imaginer quelle pratique sociale les pratiquants appliquent à la ville. L'imaginaire du skate est avant tout basé sur les images, permettant aux groupes et aux individus de s'approprier cet imaginaire pour l'appliquer à leur espace quotidien. Les skateurs partagent des références communes et donc un imaginaire commun de ce que peut être une ville rendue subjective. « *La massive matière de la ville se découvre une âme, un esprit, une culture* »⁸ Au delà de l'image, les skateurs adoptent une définition propre de la ville, et de sa représentation, de la manière de l'imaginer, et de la manière d'en parler.

« *Dans De l'autre côté du miroir, Gros Coco (Humpty Dumpty dans la version originale) dit à Alice :*

« *Quand moi j'emploie un mot, [...] il veut dire exactement ce qu'il me plaît qu'il veuille dire... ni plus ni moins.*

- *La question (répond Alice) est de savoir si vous pouvez obliger les mots à vouloir dire des choses différentes.*

5. Trois citations issues de *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*

6. Citation de Gaston Bachelard dans *Tokyo-skate. Les paysages urbains du skateboard*

7. Glauser, Julien. *Tokyo-skate. Les paysages urbains du skateboard*

8. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain.*

- *La question est de savoir qui sera le maître, un point c'est tout* »⁹

Les skateurs, prennent alors le pouvoir de redéfinir la ville par l'image, l'imaginaire et la sémantique. Les nombreux exemples d'utilisation courante d'anglicismes (*curb, rail, gap...*) révèlent cette appropriation du vocabulaire de la ville, dans le but d'y projeter une pratique individuelle, celle du skateboard. On peut alors imaginer une conduite de création de la ville dans tous les champs qui la représentent, jusqu'à devenir maître de sa signification et de sa représentation, de manière individuelle et subjective.

CONSTRUIRE CETTE NOUVELLE VILLE

« *Il y a également, et ceci probablement dans toute culture, dans toute civilisation, des lieux réels, des lieux effectifs, des lieux qui ont dessinés dans l'institution même de la société, et qui sont des sortes de contre-emplacements, sortes d'utopies effectivement réalisées, des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables.* »¹⁰

Cet espace de représentation doit-il rester une conduite individuelle, une perception personnelle (partagée avec une communauté) ? Ne peut-il pas aboutir à la construction d'espaces physiques ? D'espaces mentaux traduits physiquement ? D'utopies réalisées ? *Landskating*, ouvrage publié par une collaboration entre divers acteurs du skate, pour une exposition du même nom, met en avant trois territoires du skate. Les espaces trouvés, relatifs à la pratique *street*, à laquelle nous nous intéressons depuis déjà quelques pages. Les espaces construits, que l'on pourrait imaginer correspondre à une volonté institutionnelle de dédier des espaces à la pratique, entendons les skateparks. Les espaces de représentation, faisant ici appel au concept de La Production de l'espace auquel nous assimilons une ville du vécu, de l'usage, de l'imaginaire. Cet espace de représentation, étendu à toute la ville, dans la tête d'un skateur pourrait ressembler à une utopie, d'une ville entièrement disponible pour sa pratique. Michel Foucault théorise ce qui pourrait être cette utopie effectivement réalisée, cet espace de représentation prenant place dans la ville, dont la définition peut correspondre au paragraphe précédent : l'hétérotopie.

9. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite* ; suivi de *La question est de savoir qui sera le maître*. p.43-44

10. Foucault, Michel. *Des espaces autres*. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, In : *Architecture, Mouvement, Continuité*, no 5, 1984, p.46-49. In : *Des Espaces Autres. Hétérotopies*. Blog Foucault.info. <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heteroTopia.fr/>.

Quels pourraient être des espaces concrets, issus d'une volonté de skateurs de réaliser une utopie ? Au-delà de la pratique spontanée dans la ville, plusieurs exemples existent. « *Pourquoi l'imaginaire entraînerait-il seulement hors du réel au lieu de féconder la réalité ?* »¹¹

Le skateur professionnel et créateur de la marque *Polar Skate Co.* Pontus Alv est un précurseur dans la manière d'appréhender la ville en tant qu'espace skateable, par la fabrication d'objets artisanaux souvent déplaçables et abandonnables, par leur valeur matérielle plutôt faible. Cette pratique, tout de suite perçue de manière réelle, parce que matérielle, fait passer l'espace de l'utopie comme ville potentiellement skateable, à l'utopie réaliste, réelle, par l'objet construit, impactant de fait l'espace public. Des interventions physique voulues plus pérennes existent également : en Belgique, et ce n'est qu'un exemple parmi beaucoup, le collectif *Brusk* (collectif de skateurs) effectuent des actes illégaux de réhabilitations d'anciens skateparks, laissés à l'abandon par la ville. De manière pionnière à Berlin, une groupe de skateurs s'approprient les bancs d'une allée pour y installer des cornières métalliques, propices aux *grinds*¹² et *slides*, évoquant l'utilisation et la modification par des moyens simples d'adaptation des espaces. D'autres skateurs vont plus loin, partant souvent d'un espace trouvé et abandonné, offrant un sol déjà lisse, viennent construire une utopie réaliste, tout droit tirée de l'imaginaire partagé par la communauté. Beaucoup de grandes villes ont aujourd'hui ce que les skateurs appellent un « *DIY* ». ¹³ Pontus Alv, toujours fervent pratiquant de ce type de construction, les appelle des « sculptures sociales », évoquant ainsi la volonté des skateurs d'aller bien au-delà d'un simple espace de pratique.

« Sculpture sociale » évoque par ailleurs le monde de l'art, (entre la sculpture et le skateboard) parallèle sur lequel Raphaël Zarka a pu théoriser. Un pan de la sculpture contemporaine travail sur l'évocation formelle d'un mouvement par un objet statique, tandis que les skateurs s'occupent de réifier cette idée de mouvement par leur pratique sur des œuvres d'art exposées dans l'espace public. Les skateurs jugent l'œuvre d'art pour son potentiel mécanique, physique et par les mouvements qu'elle suggère par sa forme. Ainsi, ces sculptures, souvent de grandes échelles, installées

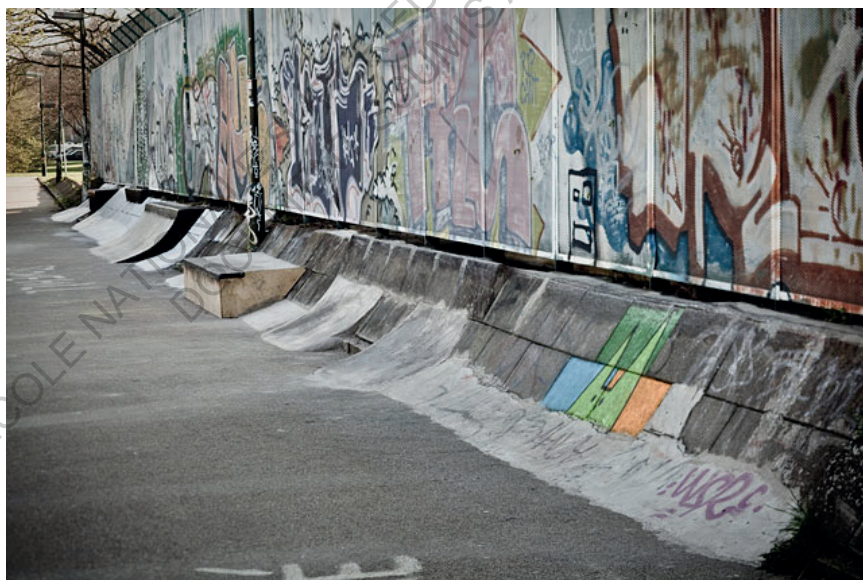
11. Lefebvre, Henri. *Le Droit à la ville*. Paris, France: Éditions Anthropos, 1968.

12. Fait de glisser avec les trucks sur diverses surfaces, arrêtes ou barres, souvent métalliques.

13. Littéralement « *do it yourself* », désigne des skateparks réalisés par les pratiquants, de manière illégale, sur des terrains inoccupés.



Le skatepark *DIY* de la carrière Miséry à Nantes.



Le skatepark « *TBS* », *DIY* construit par Pontus Alv, à Malmö.
Photo : Nils Svensson

dans les espaces publics, passent instantanément de l'idée intellectuelle et esthétique du mouvement, à une utopie construite. « *Car la fonction véritable de l'art n'est pas le spectacle ni le musée mais le renversement de perspective* »¹⁴

Le renversement de perspective, c'est en effet ce que tente de réaliser Raphaël Zarka dans son travail nommé « *Paving Space* ». Tirant son inspiration esthétique et formelle des sculptures minimales, l'exposition prend place dans l'espace du musée, dans lequel les skateurs vont venir manipuler, déplacer et agencer des modules pour former des sculptures skateables, et ainsi mettre en relation la suggestion du mouvement artistique et le mouvement réel des skateurs sur celles-ci. Pour aller plus loin, l'exposition, au sein du musée, vise à remettre en cause l'espace du musée, comme beaucoup d'artistes ont déjà voulu le faire, mais cette fois pour être montré comme un espace vécu, voir même un espace construit, tiré de l'imaginaire partagé par les skateurs.

« *Le droit à l'oeuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville.* »¹⁵

La perspective d'une ville entièrement hétérotopique, construite par morceaux par les imaginaires de chacun semble alors être embryonnaire dans la pratique des skateurs. La ville fait sens.

« *La ville idéale comporterait obsolescence de l'espace : changement accéléré des demeures, emplacement, espaces préparés. Ce serait la ville éphémère, œuvre perpétuelle des habitants, eux-mêmes mobiles et mobilisé pour / par cette œuvre.* »¹⁶

14. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.106

15. Lefebvre, Henri. *Le Droit à la ville*. p.125

16. *Ibid*, p.124



Paving Space, par Raphaël Zarka.
Photo : Maxime Verret/Raphaël Zarka



Paving Space : la mise en scène du mouvement dans l'espace du musée
Photo : Maxime Verret/Raphaël Zarka

FIGURE SOCIALE INDIVIDUELLE ET GROUPES SOCIAUX

FIGURE ORDINAIRE DE L'URBANITÉ

Cet habitant dont parle Henri Lefebvre, réalisateur de la ville comme œuvre éphémère, nous l'avons vu, pourrait correspondre aux pratiques et aux considérations des skateurs. Mais que représente le skateur dans le modèle urbain actuel ? Qui est-il ?

Jacques Caroux le définit comme « *figure urbaine du quotidien* », ou encore « *figure ordinaire de l'environnement construit* ». Cette définition recoupe les notions de « vie quotidienne » étudiée plus tôt, issue des théories de Michel De Certeau et la notion de « figure », vue comme unité commune et signifiante de la fabrication du paysage des villes. Le skateur est ici vu comme un « *héros ordinaire* », capable de construire sa propre vie quotidienne, et rayonnant en figure au sein de l'espace urbain normé.

Yves Pedrezzini évoque l'idée que chaque « époque » voit naître des espaces et des figures qui lui correspondent. La modernité et l'hégémonie de la ville voient naître le « glisseur urbain » comme figure ordinaire, aussi appelé « néo-sportif », que l'auteur caractérise comme « ultra-individualiste corporel » refusant les logiques sociales dominantes, et va même plus loin en faisant l'analogie avec une philosophie politique libertaire : « *le néo-sportif comme anarchiste à la recherche d'un ordre sportif sans état* ». ¹ Alors sans aller sur le terrain de l'analogie politique, plusieurs auteurs et théoriciens du skate voient cette figure ordinaire comme refusant les règles sociales dominantes, notamment celles relatives au travail, valeur supérieure dans la société, puis la distinction travail/loisir que nous avons déjà évoqué plus haut.

Le skateboard, associé au jeu Situationniste, cultive alors ce refus : « *Le jeu et le loisir sont associés pour Guy Debord, et il va d'autant mieux en justifier la solidarité qu'il cultive un refus intime du travail salarié, de ce statut de subordination et qu'il rêve de rendre ludique la plupart des activités humaines* ». ²

Comment ces valeurs, souvent bien incarnées chez les pratiquants, se retrouvent-elles projetées en tant que « figure urbaine », mise en avant aux yeux de tous les usagers de la ville ?

1. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.146

2. Paquot, Thierry. *Introduction en compagnie des situationnistes*. In : *Les Situationnistes en ville*, p.10-11

« Il s'agit donc là d'une pratique de la distinction, d'une affirmation de la distance maximale aux autres par le recours à l'espace public et, par là même, un usage nouveau de la ville. »³

Par l'usage que font les skateurs des espaces publics, en décalage avec l'image et les codes dominants, ils incarnent une volonté (qui peut-être intériorisée et exprimée dans la pratique, ou voulue explicite) de se montrer comme distancié de l'usager « commun » de la ville. L'individu est mis en scène et « *cultive son étrangeté légitime* »⁴, justifiée selon Raphaël Zarka par un contexte de « *mise à mal des identités individuelles et collectives* ».⁵ Le skateur devient figure urbaine du quotidien, projetant ses valeurs propres dans sa pratique et par sa mise en scène dans l'espace public, soulignant une identité propre, individuelle et de groupe. Bien entendu, tout ce qui a été dit là sur la figure du skateur ne doit pas être analysé de manière individuelle. On peut observer un rejet presque « esthétique » de la part des groupes de skateurs, des valeurs dominantes de la société, de manière tout à fait globale. On peut alors se poser la question de manière plus sociologique, qui sont-ils ?

LA QUESTION SOCIOLOGIQUE

N'ayant pas travaillé par étude sociologique dans le cadre de ce mémoire, cette petite partie vise avant tout à donner des pistes de la sociologie des skateurs, avec des ouvrages traitant, entre autre, de cette question, et de mon vécu et ressenti de pratiquant.

Dans Tokyo Skate, Julien Glauser parle d'une « *lost generation* », désignant par-là une jeunesse des banlieues japonaises, en décalage avec les valeurs du travail, très prégnantes dans la société japonaise. Comme évoqué plus tôt, la question des banlieues dans le monde du skate occidental (ou au moins européen) est une question difficile et sensible. Ma pratique m'a permis de rencontrer des personnes issues de cet environnement urbain, toutefois de manière plutôt rare, ne pratiquant jamais là où ils habitent, mais plutôt dans des lieux proches des centre-villes. Le terme « *néo-sportif* »⁶ désignant le pratiquant des nouveaux sports est caractérisé par un

3. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Sport-passion dans la ville : le skateboard*. Terrain. Anthropologie & sciences humaines, n° 25 (1 septembre 1995)

4. Riffaud, Thomas, Gibout Christophe, et Recours Robin. *Skateparks : les nouveaux parcs de jeu pour enfants. Une analyse sociospatiale des sports de rue à partir du cas de la métropole Montpellier*. Les Annales de la recherche urbaine 111, 2016. <https://doi.org/10.3406/aru.2016.3221>.

5. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite : ; suivi de La question est de savoir qui sera le maître*.

6. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*

individualisme prononcé dans sa pratique, et un souci de liberté. On peut alors souvent observer des choix de vie ne correspondant pas aux choix d'un « adulte responsable ». Yves Pedrazzini évoque même un refus de « l'urbanité formatée », ensemble de codes sociologiques correspondant à un schéma individuel « commun » : « famille nucléaire », parcours scolaire, quartier d'habitation, entreprise, confiance dans les institutions... Le skateur semble souvent en être détaché, soucieux d'une liberté plus individuelle, toujours liée à la volonté de pratiquer. Une manière de vivre que certains auteurs rapprochent d'une « culture ludique adolescente », comparaison auxquels beaucoup de skateurs adultes doivent se confronter, justement, dans les cellules de « l'urbanité formatée », au travail, face aux collègues qui préfèrent mettre en avant une passion jugée plus adulte, comme le sport automobile, face aux parents qui préfèrent soutenir le footballeur familial... Que cela reste du temps où l'on est adolescent, par appropriation de la culture du *teenager* passe encore, mais que l'adulte n'accepte pas la « réalité adulte », provoque une posture de marginalisation vis-à-vis des concernés, que les skateurs assument d'autant plus. La conscience de cette position de marge crée probablement chez le skateur adulte une volonté de rester à côté du cadre. Même si les pratiquants peuvent bien entendu faire partie de toutes les cellules de formatage, il semble que ces valeurs soient globalement rejetées. Plus concrètement, et par tranche d'âge : l'enfant, souvent accompagné de ses parents, pratique le skateboard plutôt comme un jeu, souvent dans les skateparks, espaces dédiés et sécurisés. L'adolescent peut ensuite s'émanciper des diverses cellules, pratiquant de manière indépendante et commençant à comprendre et appliquer les valeurs plutôt transgressives des codes urbains et sociaux. Le skateur rentre souvent dans la pratique à l'adolescence, et en grandissant, selon le « chemin sociologique » emprunté, continue avec ferveur, ou s'arrête. Les pratiquantes sont actuellement très peu nombreuses. Cela peut s'expliquer par la codification des attitudes genrées, dans le domaine du jeu dès l'enfance, puis plus tard dans la manière d'être à la ville. La pratique du skate exposant les corps au risque de blessure, nécessitant une posture d'appropriation et parfois de colonisation de l'espace public, de discrédit vis-à-vis de son fonctionnement, il résulte une pratique presque uniquement masculine. En effet, toutes ces cellules « d'urbanités formatées », l'école, la famille, le travail, l'histoire, l'institution, font que la posture des femmes dans l'espace public est bien différente de celle des hommes. Le sujet est aujourd'hui mis en avant par les militant.e.s,

les chercheu.euses.res, et commence à être écouté par les institutions.⁷ Dans le monde du skate, la pratique féminine se développe, probablement grâce à l'avancée des combats féministes pour l'accès aux pratiques et à la ville de manière égalitaire. Sociologiquement, ces femmes ne sont pas nécessairement arrivées dans le monde du skate par conviction féministe de pouvoir avoir accès à l'espace public, mais il existe bien des groupes revendicateurs de femmes, encourageant la pratique autour d'elles de manière engagée. Nous en reparleront un peu plus tard.

Sociologiquement, la question de l'engagement politique des groupes skateurs est intéressante : par leur posture vis-à-vis de l'organisation sociale, on pourrait penser à un engagement politique prononcé, comme d'autres pratiques y sont associées, certains mouvement musicaux ou artistiques par exemple. En réalité, il semble, comme Yves Pedrezzini l'indique, que les skateurs soient plutôt apolitiques, bien qu'exprimant une certaine idéologie qui pourrait se rapprocher de valeurs anti-autoritaires, anti-racistes, se rapprochant selon l'auteur des idéologies partagées par les milieux du *squat*, du *hip-hop*. On peut noter une différence profonde, qui est que cette idéologie s'exprime la plupart du temps dans la construction des groupes sociaux pouvant être divers, le refus de l'autorité, mais toujours en lien avec la nécessité de pratiquer. Ces expressions idéologiques sont très peu souvent traduites en volontés politiques. Le rapprochement entre des milieux politisés et le milieu des nouveaux-sports fera l'objet d'une des parties suivantes.

SOCIABILITÉS DE GROUPE

Le skateboard, nous avons pu le voir, est d'abord portée par un choix individuelle. Mais ces individus se retrouvent, dans les espaces publics, socialisés avec d'autres individus ayant fait ce même choix de pratique. Des groupes se forment, sur des sociabilités particulières, spatialisées parce que formées sur la base d'une pratique de la ville. Julien Glauser parle de « micro-sociétés », fondées sur une forme libérée de lien social, idéal et utopique. Tout se passe dans la rue, et les sociabilités se font sur la base des « capacités sportives » : l'individu est « jugé » sur ce qu'il fait, pas sur ce qu'il est. Ces micro-sociétés revêtent donc un caractère hiérarchique, souvent du au niveau technique de chaque pratiquant. La pratique *street* peut être excluante de certains pratiquants, selon leur capacité à pourvoir

7. Voir le mémoire de master de Marianne Le Berre.: *Ville en tous genres*.

exploiter certains *spots*. Mais cette hiérarchie n'est pas exprimée par une domination sociale, elle reste souvent seulement relative à la pratique.

Ceci explique pourquoi les considérations politiques, idéologiques, ne sont pas souvent affirmées au sein d'un groupe de skateurs. Il arrive parfois de ne pas s'apercevoir d'un décalage politique pendant les temps de pratique, à l'intérieur de ces micro-sociétés, mais de les saisir en dehors des temps de pratique. Les valeurs de la pratique sont partagées. L'auteur voit la construction de ces groupes sociaux comme une forme post-moderne de la tribu, liée à un « collectivisme affinitaire ». Ces groupes, « socialement autosuffisants » permettent une forme de sécurisation des valeurs portées et partagées par les individus, parce que difficilement perceptibles de l'extérieur, si ce n'est lorsque l'on les aperçoit dans l'espace public. Ces sociabilités, comme beaucoup d'autres, sont qualifiables de « sociabilités souterraines », peu perceptibles et difficiles d'accès. Sur ce point, les micro-sociétés rejoignent un des critères descriptifs de l'hétérotopie : « *Les hétérotopies supposent toujours un système d'ouverture et de fermeture qui, à la fois, les isole et les rend pénétrables.* »⁸

Au sein d'une ville, différentes échelles de groupes peuvent exister, dépendant d'abord de la taille de la ville. Il existe souvent des spots centraux, sur lesquels tout le monde peut se rencontrer sans pour autant former de sociabilité particulière. C'est un peu ce que l'on pourrait appeler « la scène ». Au-delà de la scène, existent donc des micro-groupes, qui se recoupent avec d'autres, qui ne sont pas clairement définis, qui se retrouvent autour d'intérêts communs, géographiques, de style de pratiques, de valeurs...

Au sein de la scène, et entre les groupes existent des liens, qui peuvent être construits par les lieux de pratique centraux, ou par l'économie du skate, relative aux marques, mondiales ou locales, qui construisent des identités partagées ou divergentes, dont nous avons déjà parlé dans la première partie du mémoire, désignée par « l'économie modeste », à la base donc, de sociabilités. L'image, thématique récurrente, permet aussi une forme de lien entre les micro-groupes. Des vidéos, photos, blogs, réseaux sociaux permettent aux groupes de se tenir au courant, et ainsi de créer une forme de cohésion globale au sein de la scène. Certains voient dans la production d'images ou d'une marque de skate, la possibilité de créer une scène forte, capable de perdurer, et d'affirmer ses valeurs au sein de l'espace urbain.

8. Foucault, Michel. *Des espaces autres*.



Affiche pour la diffusion d'une vidéo locale. L'événement a rassemblé une grande partie des skateurs de la scène nantaise.

2.3 _UNE PRATIQUE CRITIQUE DE LA VILLE CONTEMPORAINE ?

LA « CULTURE » COMME INSTANCE CRITIQUE ?

NOUVEAUX-SPORTS, NOUVELLE CULTURE

« Dans le champ néo-sportif, les conditions du prolongement de la créativité spontanée sont le refus radical de l'association et de la fédération, le refus de l'entraîneur tel qu'il se pense dans les écoles du sport et du management, le refus d'un espace particulier pour la pratique ludique de l'activité sportive, d'un équipement, d'un terrain, le refus surtout des règlements au profit de la construction et du respect des valeurs auto-instituées, à l'usage du groupe ou de l'individu lui-même suivant ses propres règles »¹

Voici une définition possible des « nouveaux-sports » que nous donne Yves Pedrazzini.

1. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.101

Cette nouvelle catégorie porte une volonté d'émancipation, de critique et de résistance et fait partie d'un « *système de valeurs alternatif appartenant à des minorités* », portées par des « croyances contre-hégémoniques » apparues dans les années 1960 et s'appliquant ici dans le cas de certains sports.² Historiquement, ces « nouveaux-sports » se construisent progressivement depuis les années 1960 et portent des valeurs qui évoluent par cycle de dix ans : le surf, marque une contestation sociale dans les années 1960, puis un certain nombre des valeurs contestataires sont reprises par l'industrie commerciale, permettant tout de même l'élargissement des publics « néo-sportifs ». Comme pour le skate, les années 1980 voient la pratique rentrer en contact avec le milieu urbain, de manière plus *underground*, puis les années 1990 voient les valeurs « néo-sportives » s'élargir au grand public : sports extrêmes, passion du risque... Selon l'auteur, les nouveaux-sports visent à rompre avec ce qu'il désigne comme « l'époque d'avant », avec les sports traditionnels, avec « l'ordre sportif ». On peut alors voir les pratiques répondant à la définition de « nouveaux-sports » comme un ensemble de pratiques répondant avant tout à une construction culturelle. La notion de « sport » traditionnelle est balayée, une culture partagée naît au-delà des pratiques individuelles.

« [...] *il s'agit de penser une nouvelle fois le sport comme il fut repensé vers 1965 par les surfers californiens, c'est-à-dire non pas comme pratique sportive mais comme révolution culturelle* »³

L'auteur voit la naissance de ces pratiques néo-sportives comme l'occasion de mettre en avant une nouvelle culture, en tant que finalité première, loin des valeurs et de « l'esprit sportif ».

« [...] *on ne peut côtoyer des skaters sans se rendre compte à quel point ils agissent dans le champ social et culturel et presque pas dans le champ sportif* »⁴ L'auteur va plus loin dans cette réflexion, et théorise d'abord les nouveaux-sports comme ouverture à une nouvelle culture contestataire, puis comme capables d'initier une réelle « révolution culturelle », qui passerait par « l'urbanisation des sports », c'est à dire le changement culturel du domaine du sport, alors capable de projeter un changement social. « *L'étude des pratiques et des techniques du hors-piste urbain nous montre que c'est bien à une culture alternative que nous avons affaire et*

2. Bennett, Andy. *Pour une réévaluation du concept de contre-culture*. Volume ! La revue des musiques populaires, n° 9, 15 septembre 2012

3. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*.

4. *Ibid*, p.158

son projet n'est rien moins qu'un renversement radical des us et coutumes métropolitaines »⁵

« *D'accord pour parler des planches, des roulettes, des sensations, mais à condition de les situer dans un projet global de changement social* »⁶

REQUESTIONNER « LA CULTURE »

Si les « nouveaux-sports » visent un changement social radical par la création d'une nouvelle culture, de quelle « culture » parle-t-on ?

« *La culture, ne serait-ce pas l'accompagnement de l'œuvre et du style à la valeur d'échange ? Ce qui permet sa commercialisation, avec la production et la consommation de ce produit spécifique.* »⁷

Henri Lefebvre remet en cause « la Culture » en tant qu'entité idéologique, pour deux raisons principales : sa récupération institutionnelle, et sa transformation généralisée en produit de consommation. Comment la notion de « nouveaux-sports » et son caractère culturel tente-t-elle alors de remettre en cause la culture comme évoquée par Henri Lefebvre ?

Un courant de la recherche en sciences sociales dans le domaine de la culture adopte une posture critique, visant à mettre en valeur la capacité de certaines pratiques culturelles contemporaines (souvent incarnés dans des formes de « divertissement », d'objets de consommation) à rendre visibles les luttes et conflits sociaux.⁸ Ce sont les *Cultural Studies*, basées sur une « *approche de la culture de masse, une histoire sociale de longue durée portant sur les pratiques de résistances des classes populaires et sur les luttes sociales* ».⁹ Ce courant se concentre alors sur des objets d'études spécifiques tournant autour des sous-cultures¹⁰ : sociabilités ouvrières et du quotidien, études de genre, médias populaires, musique, sports.

« *En examinant comment la culture est utilisée et transformée par des groupes sociaux « ordinaires » et « marginaux », les Cultural Studies les considèrent non plus simplement comme des consommateurs, mais*

5. *Ibid.*, p.112

6. *Ibid.*

7. Lefebvre, Henri. *Le Droit à la ville*.

8. Bennett, Andy. *Pour une réévaluation du concept de contre-culture*.

9. Van Damme, Stéphane. *Comprendre les Cultural Studies : une approche d'histoire des savoirs*. Revue d'histoire moderne & contemporaine no51-4bis, n° 5, 2004

10. En sociologie contemporaine, en anthropologie et dans les *Cultural Studies*, une sous-culture est une culture (revendiquée, cachée, souterraine) partagée par un groupe d'individus, se différenciant ainsi des cultures plus largement dominantes (dites « *mainstream* ») auxquelles ils appartiennent. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Sous-culture> La différence avec la contre-culture réside dans le caractère contestataire, qui n'est pas toujours présent dans les sous-cultures.

comme des producteurs potentiels de nouvelles valeurs et de langages culturels. »¹¹

La catégorie des « nouveaux-sports », énoncée comme un ensemble de pratiques sportives productrices d'un nouveau système culturel et d'un changement social, correspond bien à une catégorie possible des *Cultural Studies*. On peut d'ailleurs lire que les textes de Michel De Certeau qui traitent de la culture de l'ordinaire ont participé à ce courant de recherche, et que cela correspond bien à l'étude que nous avons pu en faire quelques pages plus haut. Ce parallèle avec les *Cultural Studies* positionne la catégorie des « nouveaux-sports », dont la pratique du skateboard, comme créatrice d'une culture propre, potentiellement critique de la société.

De son côté, Andy Bennett¹² définit la capacité critique de pratiques désignée comme contre-culturelles, par les modes de vie des pratiquants, et non par la création d'une culture particulière à cette pratique. Pour cela, il remet en cause le concept de « contre-culture », en expliquant qu'il est en réalité composé de modes de vie et d'identités collectives, de la création de nouvelles réalités, comme ce que nous avons pu détailler dans les parties précédentes : « *les modes de vie situés et stratégiques* ». Cette volonté critique ne serait pas observée par la création d'une culture propre, mais par la convergence entre des groupes qui visent à atteindre des objectifs communs : « *des sociabilités contre-culturelles* ».

En bref, tous ces concepts tendent à mettre en valeur la pratique, les sociabilités, les modes de vie relatifs à la pratique du skateboard comme instance critique de la société.

LA « CULTURE POPULAIRE »

Dans le sillage d'une analyse de la culture comme posture critique, la notion de « culture populaire » apporte d'autres éléments. La « culture populaire » peut être analysée comme un moyen, par la création de cultures minoritaires, de s'adapter face à la domination culturelle, mais également économique, politique. La création de ces cultures propres permettent « d'élever le niveau de vie », de manière encore une fois culturelle, économique et politique, et donc une forme d'émancipation dans ces champs. « *C'est pourtant au cours des années 50 qu'on commence à interroger le loisir, c'est-à-dire aussi le travail, pour en faire la base d'un appui d'une culture populaire, d'une formation continue des ouvriers,*

11. Van Damme, Stéphane. *Comprendre les Cultural Studies : une approche d'histoire des savoirs.*

12. Bennett, Andy. *Pour une réévaluation du concept de contre-culture.*

d'une possibilité d'émancipation. »¹³

La « culture populaire », comme le montrent les *Cultural Studies* vise donc une forme d'émancipation vis-à-vis des structures vues comme dominantes de la société, dans les champs économiques et politiques. Cependant, ces pratiques d'autonomisation se voient parfois encadrées et contrôlées, peut-être pour leur caractère trop autonome ?

« *Il faut toutefois rappeler qu'au début des années quatre-vingt-dix, le ministère de la Jeunesse et des Sports, dans le cadre de ses actions en faveur des quartiers en développement social urbain, avait érigé des rampes de skate au cœur des cités skateurs HLM, et opérant un contre-sens toujours en vigueur, qui assimile skateurs et jeunes des cités.* »¹⁴

Au-delà de ce contre-sens sociologique déjà évoqué plus tôt, cette petite citation évoque une dynamique d'institutionnalisation de cette culture, contrairement à la volonté des nouveaux-sports de chercher à fuir les institutions de la culture. C'est ici que les pratiques néo-sportives peuvent rejoindre les considérations d'émancipation culturelles et politiques, qui pourraient alors être assimilées au principe de « l'éducation populaire » qui vise à apporter à tous une éducation dans le champ politique en dehors des structures d'enseignement institutionnelles.

« *Quoi qu'il en soit, face à la monopolisation de l'espace public, la négociation permanente qu'engagent les jeunes skateurs sur leur place dans la ville constitue pour eux autant de formes d'apprentissage de l'altérité urbaine.* »¹⁵

Par la volonté d'autonomisation vis-à-vis des structures institutionnelles de la culture, la pratique des nouveaux-sports permet une certaine éducation critique à la vie urbaine et par extension aux questions auxquelles les pratiquants sont confrontés, d'encadrement institutionnel. Il arrive souvent que des skateurs, jeunes ou moins jeunes, voient dans leur pratique une porte d'entrée dans les questions politiques, d'une manière plutôt critique puisque suivant toujours l'intérêt de mettre au premier plan la culture à laquelle ils appartiennent et qu'ils entretiennent par la pratique.

« *Plus encore que le sportif qui en est un simple acteur, c'est le sport comme culture qui « sauve » aujourd'hui la ville de la précarité, de l'abandon et de la dépression.* »¹⁶

13. Paquot, Thierry. *Introduction en compagnie des situationnistes*. p.13

14. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté*.

15. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Sport-passion dans la ville : le skateboard*.

16. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.154

PRATIQUE CULTURELLE, PRATIQUE POLITIQUE ?

UNE « SENSIBILITÉ ALTERNATIVE »

Ce dernier paragraphe met en avant la question politique au cœur de cette culture potentiellement critique. Existe-t-il un lien réel entre les nouveaux-sports, alors vus comme faisant partie d'une nouvelle culture à fort potentiel critique, et des considérations, ou mouvement considérés comme plus « politiques ».

Dans *Le surfeur et le militant*,¹ Antoine Maurice tente de retracer la genèse d'une culture contestataire qui prend racine en mai 1968 en France, et qui aboutissent à une évolution culturelle importante jusque dans les années 1990.² Cet essai prend appui sur trois thématiques principales, qui selon l'auteur, nourrissent cet héritage contestataire de mai 1968 : l'écologie politique, les « mouvements de la paix », et les nouveaux-sports. L'auteur pointe le fait que, la révolution culturelle des années 1960, beaucoup inspirée des valeurs nord-américaines, est également à la recherche d'une réalité politique différente. Cette immersion dans la question politique se fait par le biais de valeurs partagées par des groupes d'individus, en dehors des discours politiques officiels de reformulation de la société, sans volonté d'aborder les réalités économiques et sociales.

« Toute formulation politique a pour effet sinon pour but de masquer précisément ces relais interstitiels où l'opinion se fait à grands coups d'adhésion ou de rejets affectifs »³

La question politique est abordée via un ensemble de valeurs culturelles. C'est ce que l'auteur appelle les « sensibilités alternatives ». Le mot « sensibilité » est utilisé pour évoquer un ensemble de sentiments, de valeurs, de perceptions, de comportements communs à des groupes sociaux, « alternatif » désigne des « cultures de marges », comme peuvent être définies les *subcultures*. L'auteur s'intéresse donc à ces nouvelles « sensibilités alternatives », entre 1968 la fin des années 1980, en France et en Allemagne, qui selon lui, portent sur le champ politique.

« D'éclairer, enfin, comment cette sensibilité constitue un stock de motivations, qui peut être porté sur le champ politique par l'intermédiaire

1. Maurice, Antoine. *Le Surfeur et le militant : Valeurs et sensibilités politiques des jeunes, en France et en Allemagne, des années 60 aux années 90*. Paris: Editions Autrement, 1987.

2. L'ouvrage a été publié en 1987, il n'analyse donc pas ce qu'il se passe après 1990.

3. *Ibid.*

des mouvements sociaux ou rester au contraire comme une simple inspiration dans des cantons très divers de la modernité. D'où l'illustration des sports. Je chercherai à montrer qu'il y a bel et bien une seule sensibilité alternative continue dans le temps et dans l'espace, mais dotée de plusieurs expressions. »⁴

Les « sensibilités alternatives », portées sur le champ politique sont alors dotées de plusieurs expressions, dont celle des nouveaux-sports.

L'auteur évoque d'autres expressions culturelles possibles, rassemblées sous le nom de « nouveaux mouvements sociaux », qu'il aurait pu inclure à son étude, parmi lesquelles le rejet de l'armement nucléaire, ou la lutte féministe, faisant également partie d'une forme « alternative » culturelle de la société.

*« Ainsi, la sensibilité est davantage qu'une pure conscience, puisque son champ couvre les ressorts de l'action et qu'on ne l'explique pleinement que sous l'éclairage des conflits sociaux auxquels elle conduit. »*⁵

Les expressions de la « sensibilité alternative » évoquées dans l'ouvrage dépassent les subjectivités, et leur étude ne prend sens qu'en les mettant en regard avec les « conflits sociaux qu'elles produisent ». Ces formes culturelles, selon l'auteur, s'expriment alors bien dans le champ politique.

ÉCHANTILLONS

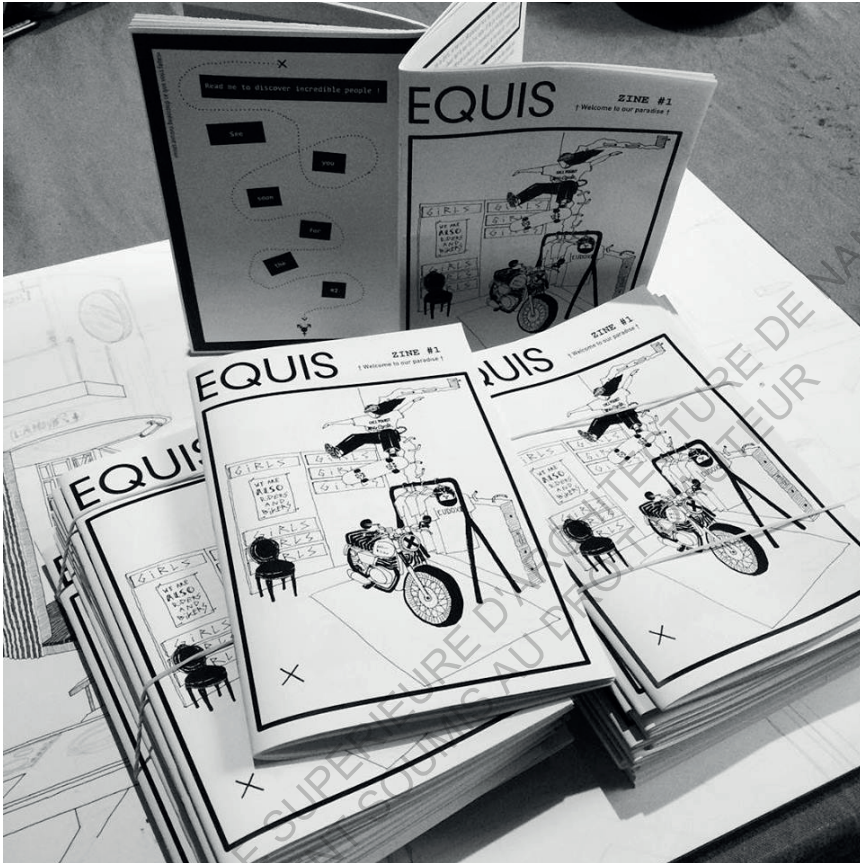
Au-delà du lien entre nouveaux-sports et écologie politique, on peut se demander si des pratiques spécifiques en lien avec le skateboard relèvent de ces « sensibilités alternatives ».

La pratique féminine du skate, en développement, accueille aujourd'hui des initiatives féministes en faveur de l'accès à la pratique pour les femmes. Dans la conférence « *Pushing Boarders* » sur la thématique « comment construire une ville adaptée au skateboard ? »⁶ Daphne Greca, skateuse originaire d'Athènes, raconte comment le skateboard est une porte d'entrée pour les considérations féministes dans une société qui, selon ses mots, ne les accepte pas. Tout d'abord, le contexte de crise économique et sociale, au lendemain des Jeux-Olympiques de 2004, laisse un ensemble d'infrastructures à l'abandon, (pas uniquement celles dédiées à l'événement, mais plus largement, par manque de moyens de gestion) que les skateurs vont pouvoir s'appropriier. Selon elle, ce contexte

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*

6. Texte original : « *How to build a skate-friendly city ?* »



Fanzine « EQUIS ». Photo : Malou Bach

de crise a permis la progression de la pratique à Athènes, ainsi que sa prise d'autonomie vis-à-vis des institutions, alors peu présentes. La pratique est aussi vue comme un « ciment social » permettant de lutter contre ce contexte difficile. C'est ce contexte qui a favorisé un développement des considérations féministes au sein du milieu du skate. Elle nous évoque alors le nombre important de skateuses dans cette ville, plus important que dans n'importe quelle autre ville. Dans des considérations plus engagées, relatives aux mouvement féministes, un magazine de skate à sensibilité *LGBT* et *queer*⁷, nommé *Skateism*, le seul pour le moment, est produit à Athènes, grâce à ce contexte particulier.

Dans la même lignée, j'ai pu rencontrer Malou (de son surnom), étudiante à l'Ensan, skateuse, principalement en intégrée à la scène skate de Bordeaux. Sa rencontre avec d'autres skateuses et leurs initiatives afin de développer la scène féminine ont aboutit à la création d'un *crew*⁸ de skateuses également engagées dans le milieu *LGBTQ*. Un *fanzine* nommé « *Equis* », est produit régulièrement par Malou, sur la thématique de la culture skate, en suivant cette sensibilité féministe. Une marque de skate féminin portant les mêmes valeurs a aussi été créée par une membre du groupe. Une des volontés principales étant de permettre l'accès à la pratique du skateboard, et par extension aux *spots*, aux espaces publics, à la ville.

On observe alors dans ces cas, une volonté se rapprochant de mouvements engagés, souvent à consonance politique, (milieux militants féministes pour un accès aux espaces public égalitaire) ici mise en avant grâce aux outils culturels du milieu du skate : magazines, *fanzines*, création de marques indépendantes... On voit alors un rapprochement entre la pratique du skate, et des mouvements issus des « sensibilités alternatives » évoquées par Antoine Maurice.

On peut d'ailleurs tenter une mise jour des thématiques proposées par l'auteur concernant les « sensibilités alternatives ». Aujourd'hui seraient peut-être évoquées le féminisme, la lutte pour l'accueil des exilé.e.s, dans les milieux qui touchent à l'aménagement de la ville, la lutte contre les grands projets, la réflexion et l'action sur la thématique de territoires de vie plus autonomes, moins ancrés dans le modèle capitaliste, la lutte pour une ville accessible à tou.tes.s... Ces exemples sont bien entendu ceux qui

7. *LGBT* : *lesbian, gay, bisexual, transgender*. *Queer* : terme regroupant les identités sexuelles et de genres non-conventionnelles, soit les personnes non-hétéronormées et parfois non-cisnormées.

8. Groupe

me parlent personnellement en tant qu'ils sont issus d'une certaine culture de marge, et à caractères politiques. Imaginer une mise à jour de ces thématiques peut paraître important, étant donné que l'ouvrage, paru en 1987, considère par exemple l'écologie comme culture alternative, ce qui devient discutabile aujourd'hui par la diffusion généralisée de ses enjeux. De la même manière que l'auteur le fait, on pourrait alors comparer toutes ces thématiques et ainsi les rapprocher des nouveaux-sports. Mais ce qu'a pu entrevoir l'auteur, c'est la tournure prise par ces nouveaux-sports depuis les années 1990 jusqu'à aujourd'hui, et peut-être plus tard encore.

« *En devenant majoritaire (mainstream), comme on le voit clairement dans le cas des nouveaux-sports, elle s'épuise en quelque sorte, perdant son caractère alternatif d'abord, puis sa nature de sensibilité.* »⁹

Est-ce que la pratique du skateboard fait encore partie de ces sensibilités alternatives, c'est plutôt difficile à dire. Entre ma pratique et mes considérations personnelles sur les thématiques évoquées, celles que je peux partager avec des amis skateurs, dont je ne parlerai jamais avec d'autres pratiquants, moins proches, et toute la question du modèle économique qui accompagne la pratique, qui semble parfois retirer le caractère alternatif, la question est complexe.

Malgré cela, cette potentielle récupération par le domaine du « *mainstream* » (en opposition au domaine alternatif) n'exclut pas la capacité du skateboard à interroger ses pratiquants sur la construction et la gestion de la ville, l'accès aux espaces publics, qui pourraient être des questions posées par des milieux plus explicitement alternatifs et politiques. Le skateboard permet aussi l'émergence de certaines luttes (comme nous l'avons vu plus haut) relatives aux sensibilités alternatives dans le monde du skateboard, et pour cela, il n'a pas encore été totalement phagocyté par son système économique dans un objectif unique de rentabilité.

TRANSFORMER LA SOCIÉTÉ

Yves Pedrazzini va plus loin, convaincu que les nouveaux-sports ont un quelconque rapport avec des questions politiques. « *La glisse est un idéal contemporain qu'il ne faut pas prendre à la légère parce qu'il agit au plus profond de la conscience politique.* »¹⁰ Selon lui, ils posent la question que de nombreux mouvement sociaux ont soutenus, celle d'une organisation

9. Maurice, Antoine. *Le Surfeur et le militant : Valeurs et sensibilités politiques des jeunes, en France et en Allemagne, des années 60 aux années 90.*

10. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain.*

sociale renouvelée et donc d'une transformation de la société.

Mais sur cette volonté politique plus large, l'auteur évoque encore une fois la récupération commerciale agissant contre cela.

« *En ce qui concerne le champ néo-sportif, elles (les révoltes) ont pas mal perdu en subversion au fur et à mesure qu'elles gagnaient en efficacité commerciale et en adhérents cotisants.* »¹¹ Si le mouvement des nouveaux-sports avait voulu conclure cette transformation de la société (si un consensus entre les divers acteurs de ce monde, aux intérêts divers, avait pu exister, plus largement que le fait de pratiquer), alors le mouvement n'a pas assez prêté attention à cette récupération.

« *Alors, bon, la révolution espérée n'a pas eu lieu[...]* »¹²

En même temps, on peut aussi penser qu'un tel consensus aurait transformé les nouveaux-sports en pratique explicitement militante et politique, comme beaucoup d'autres existent. La valeur partagée reste uniquement celle de la pratique. « *Malgré une sensibilité commune, les membres des clans néo-sportifs n'ont pas de projet véritablement collectif capable de les faire agir ensemble.* »¹³ Alors on peut penser que cette notion de récupération commerciale contradictoire avec une potentielle « révolution » des nouveaux-sports, était nécessaire, de manière paradoxale, à la continuation de son expression totale.

« *En fait le « mysticisme » des riders est paradoxal et relatif comme leur dissidence mais parce que les temps sont paradoxaux et les valeurs contemporaines relatives.* »¹⁴

L'auteur propose alors autre chose, un « renversement de perspective », une considération autre de cette récupération commerciale, de manière à ce qu'elle ne soit pas vue comme contradictoire avec le projet de transformation.

« *La vie surtout, est ailleurs : elle tient tout entière dans l'instant du geste réussi, magique. Que les sponsors se proposent d'en faire de l'argent est une péripétie de l'époque, époque complexe que l'on ne saurait comprendre sans un prodigieux – et, précisément, spectaculaire – effort de renversement de perspective.* »¹⁵

11. *Ibid*, p.169

12. *Ibid*, p.195

13. *Ibid*, p.170

14. *Ibid*, p.181

15. *Ibid*, p.181

LE SKATE EXPLICITEMENT CRITIQUE ?

UNE ATTITUDE CRITIQUE

« Il est même possible de considérer la quasi-totalité des sports de glisse comme une critique plus ou moins explicite de la règle »¹

Alors si certains continuent de se poser la question de l'impact des nouveaux-sports dans le champ politique, d'autres s'occupent de le penser comme posture critique, un « être-en-ville » actif, opposé à la passivité de l'utilisation normée des espaces publics.

« Ainsi, en ce qui concerne le glisseur urbain, sa capacité créative, son intelligence aiguë de l'essence de la ville, participent d'une attitude critique parce qu'agissante face à la domination technologique, à la progressive virtualisation de nos vies »²

Par le caractère presque devenu archaïque de l'objet (qui n'a pas beaucoup évolué depuis les années 1980), le skateur s'oppose en effet à la technologisation des villes, souvent en rejet des nouveaux modes de déplacements individuels à énergie électrique, à la vidéosurveillance qu'ils n'hésitent pas à ignorer par la volonté d'exploiter un *spot* privé, d'un parking de centre commercial, etc. Mais l'attitude critique la plus significative serait incarnée par la remise en cause de la division fonctionnelle des villes, dont la voiture prend la principale place, puis aujourd'hui le vélo, qui prend son indépendance spatiale, et toute la division programmatique les espaces résidentiels, espaces de production économique, espaces commerciaux, culturels, officiels qui offrent des espaces publics à utiliser en conséquence. Les skateurs traversent ces différentes couches fonctionnelles, pour n'en faire qu'une. Par l'usage, ils créent une ville continue, opposée à celles des aménageurs. Bien souvent, on peut apercevoir cette remise en cause à petite échelle : il utilise un banc, son attitude est critique du mono-fonctionnalisme de cet aménagement. À un peu plus grande échelle, pour le besoin d'une figure, il va devoir traverser une route, puis arriver sur une piste cyclable, puis sur un trottoir, cheminement qui n'est représenté que par sa pratique personnelle. À encore plus grande échelle, un groupe de skateurs peut se déplacer d'un quartier résidentiel au départ d'une session, au centre-ville commercial pour l'utilisation d'une place puis vers une cour d'immeuble de bureaux, bref, la distinction fonctionnelle de la ville

1. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite* : suivi de *La question est de savoir qui sera le maître*. p.25

2. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.73



Un *spot* dans un espace privé de bureaux, sur l'Île de Nantes.



Sécurisé par une barrière à escalader.

n'agit que dans la production de *spots* différents, et dans la manière d'être au public local. L'attention aux distinctions fonctionnelles de la ville agit en effet par prise en compte du public qui habite les lieux. On sait alors qu'une zone résidentielle sera plus difficile à skater de manière prolongée, la probabilité de rentrer en conflit avec un habitant étant assez forte. Il en est de même avec des lieux privés, souvent gardés par des sociétés de sécurité, ou d'autres espaces publics également sous contrôle de sécurité. Face à cela, plusieurs postures existent, de prêter une attention cordiale aux personnes présentes, à l'ignorance totale par concentration sur la pratique. Dans tous les cas, cette remise en cause fonctionnelle fait partie d'une attitude critique de la ville.

UNE CONDUITE « AGONISTIQUE »

Plus loin que cette « attitude critique », Olivier Pégard, dans son article « *insolence des pratiques ludiques et réponses institutionnelles* »³, met en avant le caractère « agonistique » des skateurs : une conduite de confrontation, de rivalité vis-à-vis de l'utilisation de l'espace. Tout comme le propose Yves Pedrazzini avec son « renversement de perspective », de la récupération commerciale des nouveaux-sports, Olivier Pégard voit dans la consommation, la valorisation de cette conduite de confrontation. « *Parallèlement à cela, et relayée par la promotion commerciale, la sphère économique conforte très souvent l'adolescence dans la valorisation d'une signalétique agonistique* »⁴ Il compare également des pratiques considérées comme délits, à la pratique du skateboard.

« *Il est des délits (graffiti, tag, rodéo nocturne en voiture, vol à l'étalage), il est des jeux de rue (skateboard, roller, diabolo, etc.), il est des manières d'occuper l'espace, qui sont autant des marques de provocations à l'encontre des institutions.* »⁵ Délits, pratiques, jeux, tout cela est regroupé un l'intérieur de comportements agonistiques vis-à-vis des institutions.

Cependant, ces deux théories relèvent toujours de postures, de conduites, et non réellement d'actions explicitement critiques. Sans avoir pu en observer dans mon milieu de pratique, j'ai du rechercher à l'extérieur. Cédric Crouzy, dans son documentaire sur sa pratique du skate et du *street art* à Nîmes, explique sa posture.⁶ Le skateboard lui pose des questions,

3. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles. Un affrontement ritualisé.*

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*

6. Crouzy, Cédric. *Sk(h)ate me.* 2012, 26 minutes. <https://vimeo.com/114746982>

qu'il veut alors pouvoir mettre en avant dans les espaces publics : comment jouer dans la ville, quelles utilisations des espaces publics sont possibles, en dehors des utilisations commerciales ? Il met en relation ses deux pratiques : le *street art* sort du musée, il est souvent illégal et vise la rue comme espace de libre expression, le skate sort le jeu de l'espace privé, de la même manière, il utilise la rue comme espace d'expression. Par des collages de personnages photoréalistes dans la rue, il tente de mettre en avant des comportements d'appropriation, de « désobéissance volontaire », de « rébellion », inspirées de la pratique du skate.

Voilà un exemple possible de pratique voulue explicitement critique, mais on observe ici qu'il va un peu plus loin que la seule pratique du skate, il utilise un média extérieur, le *street art*, pour parler de la pratique du skate. On peut y voir quelque chose de réellement critique, comme beaucoup de *street artists* utilisent certains médias dans un but critique, mais on y voit aussi quelque chose de marginal à la pratique du skate. Qu'en est-il pour la « stricte » pratique du skateboard ?

Raphaël Zarka désigne le skateboard comme « accélérateur d'entropie », comme augmentation du désordre public, et donc attitude de remise en cause de l'organisation de la ville.

« C'est un outil qui permet d'assouvir sous une forme concrète un besoin de désordre, voire de destruction, qui s'accompagne cependant de la création d'un nouvel ordre des choses plus personnel »⁷

Cependant, il insiste sur le fait qu'il ne s'agit que d'une attitude, d'une posture, qui ne découle que de la volonté de pratiquer. La dégradation physique de la ville, souvent désignée comme « vandalisme » et la posture critique de l'espace public ne sont que des conséquences de cette volonté de skater.

« Le skate apporte des solutions individuelles, pas collectives, non le skate n'est pas un acte citoyen »⁸ Mais l'auteur pointe aussi le fait que le skate est perçu de bien des manières, d'autant plus qu'il prend théoriquement place dans l'espace du débat, l'espace de la rencontre, dans l'espace public. Certains voient en effet l'utilisation d'une œuvre d'art par les skateurs comme du vandalisme, des enfants seront intrigués, d'autres verront cela comme la continuité de l'œuvre, ce que l'artiste n'aurait pas pu voir, ou

7. Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite* ; suivi de *La question est de savoir qui sera le maître*. p.25

8. *Ibid.*



Possible appropriation d'une œuvre du Voyage à Nantes, par son potentiel mécanique.



Le filet en métal ayant servi à faire des *grinds*.

encore comme la remise en cause du caractère commercial de cette œuvre. « *Je ne vois pas pourquoi la formule qui vaut pour l'art depuis Duchamp ne s'appliquerait pas à la vie quotidienne : le skate est avant tout ce qu'en fait celui qui l'observe.* »⁹.

Mon parcours personnel m'amène donc, vous l'aurez vu après ces lignes, à voir la pratique du skateboard comme une pratique politique, critique, libératrice, d'accès à la ville... J'ai bien conscience que, comme l'explique Raphaël Zarka, ça n'est pas le cas de tout le monde, et finalement il en est mieux ainsi : les skateurs ne sont alors pas non-plus perçus comme des militants et opposants politiques, ni même des artistes engagés et critiques, non plus comme des groupes créateurs d'*empowerment* afin d'avoir un réel accès aux espaces publics. Pourtant, j'ai tenté de le montrer ici, grâce à l'appui de beaucoup d'auteurs, qu'ils réalisent bien quelque chose dans tous ces domaines. Le paradoxe commercial évoqué pourrait alors jouer le rôle de caution, de légitimité afin d'exister dans la société. La société capitaliste accepte cette critique sous-jacente, parce que l'économie du skate reste productive. Ce serait aussi ça leur force : être ancrés dans tous ces combats, sans le revendiquer, sans même parfois le savoir, juste en vivant, en skatant.

9. *Ibid*, p.46

Transition

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

GESTION D'UNE PRATIQUE AUTONOME

La deuxième partie de ce mémoire tente de montrer en quoi les communautés de skateurs agissent sur l'espace public, la ville, avec une posture, ou une attitude parfois critique, souvent sous-jacente à la volonté de pratiquer. Par cet usage proprement « individuel » et détourné de la ville, (ils pratiquent pour eux seuls, même si cela passe la plupart du temps par des groupes) ils donnent à voir leur manière d'en faire usage, et ce qu'ils attendent de l'espace urbain. On aperçoit ainsi une forme de « rêve accompli », celui des pratiquants usant des espaces publics librement et par choix individuel.

« En somme, les adolescents pratiquants du skateboard répondent de leur point de vue à cette question de P. Sansot, que peut-on rêver du lieu ? »¹

Nous avons aussi vu un aspect important du travail des skateurs sur la ville : la création d'une autre réalité urbaine, propre aux pratiquants, par la création individuelle d'un terrain de jeu infini, mais également par la création d'espaces physiques du skate. L'espace public est imaginé autrement que ce à quoi il a été destiné, de manière fonctionnelle par l'autorité.

Alors, sans revenir sur ce que l'usage de la ville fait par les pratiquants, on se pose la question : comment cet usage est rendu possible, dans une ville qui a priori, n'attend pas d'usages libres et spontanés de ces espaces ? « En effet « l'urbanisme représente le choix d'une certaine matérialisation du possible, à l'exclusion d'autres ». Il est « un ensemble de technique d'intégration des gens » et les urbanistes ont été « eux-mêmes éduqués » en vue d'organiser « le monde de l'aliénation qu'ils reproduisent et perfectionnent de leur mieux »²

L'urbanisme n'accepterait pas la vision proposée et imposée par les pratiquants ? Pourtant, on observe bien la présence de cette pratique, de manière généralisée dans les villes occidentales. Olivier Pégard nous apporte deux éléments de réponse à cette question. Premièrement, l'économie du skateboard dont nous avons parlé en première partie serait une des raisons de la présence continue de la pratique dans les villes :

« Le message serait de faire croire que dans un environnement de contrôle, le dispositif marchand apporterait l'antidote suivante : « Plus l'institution diffusera sa gestion de l'incertain et plus nous (les marchands) vendrons ! » Tel serait le slogan des groupes commerciaux qui construisent leur stratégie de vente sur le thème de l'adolescence outrancière. »³

Comme nous l'avons vu, le skateboard semble avoir besoin de ce volet économique pour fonctionner, et on peut voir ici que cette production économique s'appuie sur la subversion des pratiquants envers les espaces de la ville. Deuxièmement, cette liberté prise vis-à-vis du fonctionnalisme des espaces urbains serait favorable à la justification d'un urbanisme, justement, fonctionnel.

« Cette subversion ludique offre malgré elle un terrain favorable pour

1. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants de skateboard*. Journal des anthropologues 61, 1995. <https://doi.org/10.3406/jda.1995.1919>.

2. Younès, Chris. *Résistances créatrices urbaines via l'internationale situationniste*. In : Les Situationnistes en ville. p.19

3. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles*.

justifier d'un interventionnisme continu ? Ce serait dans ce processus de retournement ou d'exploitation de l'élément subversif que le gestionnaire de l'urbain entreprendrait la pertinence de son action sécuritaire. »⁴

La lutte des aménageurs et des municipalités contre la pratique libre du skateboard, son cloisonnement dans des espaces dédiés seraient alors des moyens de justifier, en gardant vivante la pratique, leurs actions sur la ville. Ce serait un moyen de montrer ce qu'il ne faut pas faire, les pratiques qu'il ne faut pas favoriser dans la ville. Un cas d'exemple pour tous les citoyens ? On peut donc se demander comment les villes gèrent la pratique vis-à-vis d'une potentielle attitude de subversion ?

« Ils (les skateurs) tentent de diverses manières de montrer qu'ils peuvent être des partenaires dans la vie sociale locale ; en cela ils démontrent leur volonté d'intégration à la cité. Du côté des élus, certains sont réellement entrés dans un processus de compréhension de ces pratiques encore largement identifiées comme étant uniquement dérangeantes. »⁵

Une réponse pourrait donc être par l'engagement des pratiquants vers les institutions, pour promouvoir, et intégrer leur pratique dans les considérations politiques et urbaines locales. Cela pourrait aussi passer par la compréhension de la pratique que peuvent avoir les gestionnaires de la ville, dans ce qu'elle peut apporter de positif dans sa construction.

La troisième partie du mémoire se penche donc sur la compréhension des enjeux de la pratique du skateboard dans la construction de la ville : entre les enjeux économiques et d'accès à la ville détaillés dans les parties précédentes, le mouvement associatif des pratiquants, désireux d'échanger avec la ville, et les intérêts des gestionnaires d'aller plus loin qu'une gestion sécuritaire de la pratique.

4. *Ibid.*

5. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté.*

3_

***État des
lieux de
l'intégration
du skate par la
ville***

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT NUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.1 DES OUTILS DE GESTION SPONTANÉS

UNE GESTION SÉCURITAIRE ?

Pour comprendre la gestion du skateboard par les villes, on peut commencer par examiner ce que disent les textes de lois sur le sujet. En tant que pratiquant, il n'est pas toujours facile de saisir, « par le terrain » ce que disent les lois. Les interactions avec la police nous rappellent souvent à un arrêté municipal s'appliquant à un lieu précis, que les skateurs locaux connaissent généralement. Les échanges avec des habitants agacés par les bruits ou avec des vigiles qui font simplement leur travail (souvent dans des espaces privés) ne se réfèrent en rien à des lois pouvant s'appliquer à la pratique. Il faut faire quelques recherches. On découvre alors qu'il n'existe aucune loi relative à cette pratique. Des questions ont donc été posées, afin de connaître les droits des pratiquants : le sénat spécifie que par l'absence de loi spécifique, les skateurs sont assimilés à des piétons

: ils ne constituent pas un mode de déplacement doux, et n'ont donc pas le droit de circuler sur la chaussée, comme les vélos en l'absence de piste cyclable par exemple, ou des rollers, bien reconnus comme un mode de déplacement. Qu'est ce que signifie l'assimilation à des piétons pour la pratique ? Le skateur a le droit d'utiliser sa planche, sans dépasser la vitesse d'un piéton (5km/h), uniquement sur les trottoirs, sans avoir de « comportements inadaptés », c'est à dire sans faire de figures, et en ayant le contrôle de l'objet. Sans aller plus loin, cette absence de loi n'autorise donc la pratique du skate que dans les espaces dédiés, excluant théoriquement tout autre type de pratique. La police est en droit de verbaliser n'importe quel skateur en dehors du cadre énoncé ici. On peut tout de suite sentir que cette loi (ou absence de loi) n'est pas du tout appliquée dans toutes les villes de France, et que si elle l'était, le skateboard (ou au moins la pratique *street*) aurait cessé d'exister depuis bien longtemps.

On peut se demander pourquoi aucune loi n'est proposée, lorsque l'on voit les villes lutter contre la pratique à coups de dispositifs *anti-skates*¹ et d'arrêtés municipaux interdisant sa pratique localement ? Pourquoi le roller a-t-il été classé juridiquement comme un mode de déplacement doux, et que le skateboard reste ignoré ? On sait par exemple que l'arrivée récente de la trottinette électrique a provoqué une réaction presque immédiate de la part du gouvernement pour encadrer légalement ce moyen de déplacement. Aujourd'hui, non-soumise à la loi, elle est encore assimilée aux piétons : circulation sur les trottoirs, ne dépassant pas 5km/h. On comprend alors que la pratique réelle est bien différente. On peut penser que son encadrement légal, plutôt rapide (même si ça n'est pas encore le cas), serait du au nombre de pratiquants de ces engins électriques, et surtout au nombre d'accidents référencés. Dans le cas du skateboard, le contact avec le milieu urbain à partir des années 1980 n'a pas été le moteur d'une législation spécifique (en France en tous cas) peut-être parce que perçu comme un phénomène marginal et non généralisé.

Yves Pedrazzini évoque la tentative de domestication du roller en Suisse et en particulier à Lausanne, qui accueille un grand nombre de pratiquants par sa topographie spécifique. Cette tentative a été de proposer un permis de conduire, ce qui a fermement été rejeté par les pratiquants, pointant du doigt une mesure « antisociale », qui aurait pour but de « *stopper ceux*

1. Dispositif matériel qui empêche la pratique du skate sur certains mobiliers urbains. Les mairies installent souvent du mobilier dans lequel est inclus ce genre de dispositif. Parfois ils sont ajoutés après, sur des bâtiments ou des mains courantes par exemple.

dont la vitesse est une prise de liberté ».² On peut en effet comprendre le caractère excluant de cette idée, bien loin de l'esprit de liberté voulu par les pratiquants.

Comme évoqué avant, si la pratique n'est pas encadrée légalement, (loi s'appliquant dans tout le pays) c'est souvent l'échelle municipale qui gère les interdictions. Tous les skateurs connaissent les situations délicates où il s'agit de parlementer avec les agents de la police municipale pour prouver que l'on ne connaissait pas l'existence de tel ou tel arrêté municipal interdisant la pratique sur certains spots. « *Les arrêtés municipaux d'interdiction des pratiques sur tout le territoire des villes fleurissent entre 1978 et 1993* »³

L'exclusion des skateurs de certains lieux dépend donc de plusieurs paramètres : les arrêtés municipaux dépendent souvent de plaintes répétées de riverains sur les mêmes lieux. Cependant, il arrive souvent que même malgré la présence d'arrêtés municipaux, les skateurs utilisent les lieux concernés, et que la police municipale n'ait pas de réaction. Dans ce cas, les skateurs continueront. Mais il existe bien des politiques plus restrictives, qui passent le plus souvent par la distribution d'amendes, de confiscation des planches. Parfois, cette répression évolue dans le temps, selon des paramètres que le skateur ne peut pas vraiment saisir. Cela dépend peut-être uniquement de la fréquence des plaintes de riverains faisant appel à la police municipale. L'exclusion de certains lieux peut aussi se faire par placement de dispositifs *anti-skates*, qui ne sont pas forcément coordonnés avec les lieux régis par des arrêtés. De manière moins efficace, l'exclusion des espaces peut aussi se faire par les sociabilités locales : voisins virulents, vigiles ou agents de sécurité, espaces de passage, foule...

On observe finalement que les politiques de restriction s'opèrent principalement à l'échelle locale, voire micro-locale, en examinant lieu par lieu les problématiques d'usages, de conflits, de dégradation, de sécurité. On comprend alors que la loi générale qui assimile le skateur au piéton soit ignorée, au vue de la spécificité de chaque contexte.

Au-delà de l'aspect purement pratique de l'interdiction de pratique dans certains lieux (nuisances sonores, sécurité, etc...), existe-t-il entre la ville et les pratiquants une forme de « combat rituel » symbolique, qui oppose le pouvoir public local avec une volonté affichée de combattre la subversion des espaces de la ville, et les communautés de skateurs passant

2. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.84

3. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants de skateboard*.



Un anti-skate sur un muret de béton.



volontairement au-delà des normes afin d'en montrer leur désaccord ?
 « *Les pratiques ludiques d'appropriation et de détournement des espaces urbains serviraient-elles d'alibi communicationnel ?* » « *Cette stratégie discursive n'a-t-elle pas pour effet indirect d'alimenter un jeu d'affrontement ?* »⁴

Ou au contraire, les skateurs seraient-ils uniquement dans une volonté de pratiquer, de manière opposée à une forme de provocation et d'un quelconque message délivrée à l'autorité locale quand à leur exclusion de certains espaces ? Comme toujours, la réponse est un peu dans toutes ces questions, mais elle se trouve surtout dans l'analyse de certains cas bien spécifiques.

CONTEXTES

La gestion de la pratique du skate ne peut donc se faire que localement, et il en résulte, selon les politiques de restriction (ou à l'inverse, d'inclusion) des situations bien différentes selon les villes.

Dans un cas général, il existe des lieux où la pratique est tolérée (par la ville, par les gens qui vivent le lieu...), d'autres qui sont marqués par une interdiction, et dont la police municipale veillera à l'application, rappelant souvent la présence des lieux dédiés à la pratique, ignorant le fait que le *street* fasse partie de la culture. Ces lieux sur lesquels surviennent les tensions sont souvent des *spots* convoités, et bien exploitables par les skateurs : la mairie en interdit l'accès justement parce que beaucoup de pratiquants sont intéressés. D'autres tensions apparaissent dans des espaces qui ne relèvent pas du domaine public, des cours de bureaux ou d'ensemble d'immeubles, des écoles, ou parvis de bâtiments publics, ou privés. Les confrontations se font alors souvent avec les acteurs locaux, puis éventuellement avec la police, si elle est appelée.

L'exemple de la ville de Tours pose la question de l'exclusion légale des skateurs du centre-ville. Il y a plus de dix ans, la ville impose un arrêté municipal interdisant toute forme de pratique dans le centre-ville, y compris le simple fait de se déplacer. L'histoire (entendue ça et là) raconte que cette décision vient d'une plainte posée par un riverain ayant subi une fracture de la cheville à cause de skateurs. Vrai ou non, cet arrêté se base uniquement sur un aspect sécuritaire, et donne raison à un préjudice individuel, au détriment d'une communauté toute entière. Il semble

4. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles.*

que l'on ait ici le niveau le plus bas de gestion locale de la pratique. La mairie ignore totalement les pratiques réelles des skateurs, le justifie par la présence de quelques skateparks et le fait appliquer par une politique de répression forte : « *Oui, il y a un arrêté municipal depuis au moins dix ans, voir plus, qui interdit le simple fait de rouler en skate dans toute la ville de Tours. Du coup, il y a une amende forfaitaire de 35€, et j'ai pas mal de potes qui se l'ont prise sur le coin du nez, comme ça, sans négociation possible. Dans tout le centre ville, il ne faut pas espérer skater un spot bien longtemps, même la nuit. Ils sont partout et des fois c'est à croire qu'ils n'ont que ça à faire, de faire respecter ce foutu arrêté municipal et jouer à la chasse au skateur.* »⁵. Dans cette interview, le skateur local Jo Dezecot indique tout de même que cette politique n'a jamais réussi à éradiquer les skateurs du centre urbain, qui doivent s'y prendre différemment, avec attention, en ne restant jamais très longtemps sur le même lieu. Cet exemple montre tout de même un décalage très fort entre les considérations sécuritaires de la ville, et la pratique réelle des skateurs qui prennent alors leur « autonomie légale » pour accéder au centre urbain. À Bordeaux, la gestion du skate au centre-ville pose d'autres questions. Depuis une quinzaine d'année, les places principales du centre-ville faisaient également l'objet d'arrêtés municipaux interdisant la pratique, probablement pour des raisons similaires, axées sur des considérations sécuritaires et la facilité de gestion par ce biais. Mais la mobilisation importante de groupes de skateurs engagés pour la pratique urbaine (non-cantonnée aux skatepark) a permis un échange avec la mairie. Le dialogue part d'une volonté d'expliquer que la culture du skate perdure par son accès aux espaces publics, que son cloisonnement dénature la pratique, et que, obligatoirement, l'interdiction de pratique sera source de conflits entre la police et les skateurs, n'ayant pas la volonté de rester dans les espaces dédiés. La discussion est engagée, et aboutit à une expérimentation de la ville, de mettre en place des horaires pendant lesquels le skate est autorisé sur les lieux auparavant interdits. La ville met également en place des postes de médiateurs, chargés de rappeler aux skateurs qu'ils ne sont pas seuls à utiliser l'espace, et aux riverains que « *le skate fait partie du paysage de la ville* ».⁶ Cette « collaboration » a même donné naissance

5. Deberdt, Benjamin. *Scene / Tours / vu par Jo Dezecot*. Live Skateboard Media. <https://liveskateboardmedia.com/fr/article/scene-tours-vu-par-jo-dezecot>.

6. Provenzano, Elsa. *Bordeaux: « Le skate fait partie du paysage de la ville »*. 20 minutes. 05/2018 <https://www.20minutes.fr/bordeaux/2271559-20180516-bordeaux-skate-fait-partie-paysage-ville>.

à la mise en place d'aménagements skateables dans le centre-ville, par concertation avec les pratiquants et les riverains du quartier, sans que les aménagements ne soient réservés uniquement aux skateurs. Cet exemple montre le cas d'une gestion plus « avancée » du skateboard, qui passe par un pas en avant de la mairie vers les skateurs, mais également des associations de pratiquants vers l'institution. Cette collaboration cherche alors à trouver bénéfique pour chaque partie : dans ce cas, les skateurs mettent en avant un « tourisme du skate », par les formes et l'histoire de la pratique, qui peut être bénéfique à la ville, de l'autre côté, la volonté de considérer la pratique comme faisant partie de la ville, et ainsi de trouver des solutions constructives pour la faire exister et cohabiter.

Cet exemple montre la nécessité de rapprochement et de dialogue entre les pratiquants, alors souvent regroupés en associations, et de l'institution, afin d'aboutir à une gestion réfléchie, et souvent pacifiée. Sans cela, on voit, avec l'exemple de Tours, que la pratique subsiste dans l'espace urbain avec un caractère d'affrontement symbolique de l'ordre imposé par les gestionnaires. Beaucoup de villes comprennent donc l'enjeu de s'y intéresser et la nécessité d'échanger avec les pratiquants, afin de garder une forme de contrôle. La gestion « sécuritaire » de la pratique, qui exclut les skateurs des centre-villes pose également la question de la « mort » de la pratique dans certains endroits. Sans avoir pu étudier suffisamment d'exemples pour y répondre, on peut penser que les cycles de popularité de la pratique sont un facteur beaucoup plus important pour expliquer la disparition de communautés dans des endroits précis. Les petites villes sont alors plus touchées par la « mort » des scènes locales étant constituées d'un plus petit nombre de personnes. Les plus grandes villes, comme l'exemple de Tours le montre, ne peuvent pas faire disparaître une scène par l'interdiction de pratique, et même si la volonté n'est pas dans « l'éradication », le but reste quand même de ne plus voir de skateurs dans le centre-ville. Et pour cela, la méthode la plus efficace reste la création de skateparks, justifiant l'interdiction d'accès à l'urbain et les politiques de restrictions, par la présence d'infrastructures dédiées.

LE SKATEPARK : ESPACE DÉDIÉ, ESPACE CLOISONNÉ

HISTORIQUE

Pour continuer sur la question de la gestion du skateboard par les villes, on peut opérer un petit historique des skateparks axé sur la volonté des institutions derrière l'installation de tels équipements. Les années 1970, aux États-Unis voient un type spécifique de skatepark arriver. Ce sont de grandes étendues de béton imitant le formes de « vague pétrifiées » trouvées dans la rue ou avec les piscines privées par exemple. Un bon nombre de ces skateparks sont privés, et n'ont rien à voir avec une gestion publique ou municipale de la pratique. Ces infrastructures sont donc souvent relatives à une volonté de rentabilité économique, déconnectée de toutes préoccupation urbaine. En France, des skateparks inspirés de ces même formes apparaissent, certains sont publics et découlent, comme aux États-Unis, d'une période de forte popularité de la pratique, qui n'est alors pas encore allée sur le terrain de la ville. La pratique est encore vue comme uniquement sportive, et les équipements sont traités comme tels.

En France, il ne reste que quelques traces de ces monstres de béton. La vague de popularité s'éteint à la fin des années 1970, et ces skateparks sont désertés. Au début des années 1980, la pratique *street* est « inventée » et les skateurs découvrent que la rue peut être un terrain de jeu infini. Ce n'est qu'au début des années 1990 que les villes commencent à voir le skatepark comme l'objet capable de stopper la vague de pratique sauvage. « *Le ludique est expulsé des rues par homo economicus, parce que l'utilisation polysémique de l'espace créé du désordre.* »¹

Les skateparks sont alors vus comme un terrain de sport, donnant aux pratiquants une infrastructure qui leur est dédiée, et légitimant le fait de refuser la pratique dans les centres urbains. Des constructeurs de skateparks se développent, proposant des catalogues de modules préfabriqués (souvent en bois ou en métal) fixés sur une dalle d'enrobé. Les formes sont génériques, et les constructeurs ne sont généralement pas issus du monde du skate, mais sont simplement entrepreneurs. En France, jusque la moitié des années 2000 (2004-2005), presque tous les skateparks sont de ce type. Les villes ne voient pas le skatepark comme un espace

1. Riffaud, Thomas, Christophe Gibout, et Robin Recours. *Skateparks : les nouveaux parcs de jeu pour enfants. Une analyse sociospatiale des sports de rue à partir du cas de la métropole Montpellier*. Les Annales de la recherche urbaine 111, n° 1 (2016), p30-41.



Skatepark de la Roche-sur-Yon, l'un des premiers skateparks en France
Photo : ville de la Roche-sur-Yon.



Skatepark modulaire, typique des années 1990-2000



Skatepark d'Annecy construit en 2008 par l'agence Constructo.
Photo : Constructo

public, mais bien comme un équipement. Bien entendu, la pratique *street* perdure, puisque les formes proposées par ces équipements ne permettent pas de retrouver les mêmes sensations que dans la rue. On peut aussi supposer que la pratique en ville perdure par la claustration opérée par les skateparks. Le *street* est inventé depuis les années 1980, et les skateurs ne comptent pas abandonner cet héritage maintenant. Les discussions entre skateurs et institutions ne se font que pour obtenir un skatepark dans les villes où il n'y en a pas. Le sujet de la pratique en ville n'est pas vraiment à l'ordre du jour. Les années 2000 voient donc arriver de nouvelles formes et de nouvelles considérations. Les skateparks modulaires sont souvent vus comme dépassés, par leur mauvaise conception et leur mauvaise qualité. La réflexion sur l'objet du skatepark va aboutir à le considérer non-plus comme un simple équipement sportif, mais comme un espace public, au même titre que la ville elle-même, et les *spots* utilisés dans la pratique *street*. Le matériau change, on utilise principalement du béton afin d'imiter des formes trouvées dans la rue, caractéristiques de ce que peuvent utiliser les skateurs. De nouveaux concepteurs, souvent skateurs, apparaissent, et se rapprochent souvent de milieux de la ville : architectes, urbanistes, paysagistes tentent de mettre en avant le skatepark comme espace public. Les villes changent alors leurs perceptions du skatepark : il devient un morceau de ville (et n'est plus forcément situé à côté des stades et des piscines) et doit être intégré dans son environnement, au même titre qu'un aménagement urbain. Vu comme cela, le skatepark devient un objet qui pose question : où l'intégrer, qu'est ce que ça va produire dans la ville ? On peut voir cette évolution comme une progression de la perception du skate par les villes : elles comprennent que le skate a besoin de plus que la livraison d'un « terrain ». Aujourd'hui, le skatepark est souvent matérialisé par cet espace public voulu intégré au reste de la ville, mais reste désigné comme espace réservé et dédié aux sports de glisse. La pratique *street* reste parallèle à la pratique dans les skateparks, même avec cette évolution qualitative vue depuis une quinzaine d'années. Mais reste-t-il un outil pour légitimer le cloisonnement des skateurs ?

ESPACE DE CLOISONNEMENT ?

On peut penser que grâce à l'évolution des skateparks, les villes ont pu entendre la volonté des skateurs à pratiquer l'espace urbain au-delà des équipements dédiés. Il est vrai que la pas en avant des skateurs vers l'institution et inversement ne s'est pas effectué au temps des skateparks modulaires. Les années 1990 n'étaient pas les plus simples pour l'accès à

la ville des skateurs.. C'est donc peut-être l'évolution des formes qui ont permis le changement de l'image du skateboard au niveau institutionnel, et qui ont abouti à des échanges constructifs, dont nous verrons quelques exemples un peu plus tard.

Yves Pedrazzini tente d'aller plus loin que le skatepark vu comme espace de cloisonnement. Il évoque le fait que les skateurs vivent ces espaces bien au-delà d'une utilisation purement technique. Il voit ces lieux de pratique comme « espaces intermédiaires »² (on peut comprendre décalé de son caractère fonctionnel), lieu de culture contemporaine, laboratoire social, et en effet, les skateurs ne se retrouvent pas que pour pratiquer. Une sociabilité importante s'y joue, la culture héritée de la rue s'y retrouve, même si les espaces urbains leurs sont interdits. Ce sont de vrais espaces de vie qui peuvent les différencier d'un stade de foot ou d'une piste d'athlétisme sur lesquels la sociabilité n'est que sportive. Sur le sujet du skatepark comme espace de vie, une *webserie* nommée « *la bande du skate park* »³ suit et documente un groupe de jeunes skateurs dans leur espace quotidien et montre bien le skatepark comme espace de sociabilité important dans la vie adolescente des protagonistes. Cet espace fonctionnel de la ville voit alors s'y créer des sociabilités particulières, bien différentes de celles qui se jouent dans la pratique *street*, mais tout de même riches et intéressantes pour les pratiquants.

« *Les skateparks n'ont jamais été pensés comme des équipements sportifs : ils ne sont que des espaces en liberté conditionnelle, des lieux rusant au jour le jour avec la planification municipale.* »⁴

Cependant, on peut voir que cette série documentaire met en scène un groupe de jeunes garçons, et montre également des jeunes filles comme éléments extérieurs au monde du skate. Yves Raibaud⁵ voit dans le skatepark un moyen de lutter contre la violence des jeunes garçons, une manière donc, de contenir ce public dans un lieu spécifique par une pratique souvent vue comme violente. L'auteur inclut cette réflexion sur le skatepark dans une construction plus large des infrastructures sportives et de la ville dédiée aux hommes. Alors peut-être que le skatepark n'est plus vu par l'institution comme un objet de claustration des pratiquants,

2. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*.

3. Gervais, Marion. *La bande du skate park*. Francetv, Nouvelles écritures et Quark Productions. 2015. 8 épisodes.

4. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*.

5. Raibaud, Yves. *La Ville Faite par et pour les Hommes*. Paris: BELIN LITTÉRATURE ET REVUES, 2015.

ni même comme une manière de contenir leur violence, mais il est certain qu'il est encore dédié aux hommes lorsque l'on observe le public qui en fait usage. Est-ce que c'est une problématique qui vient de l'aménagement des villes faites « *par et pour les hommes* »⁶, ou de la pratique du skate en elle-même, encore peu ouverte aux femmes ? Certainement des deux, et c'est une question sur laquelle nous reviendrons.

Dans tous les cas, on peut toujours voir le skatepark comme espace de claustration de la pratique plus ou moins explicite selon les époques et les types d'infrastructures. À l'opposé, on peut aussi le voir comme nécessaire au développement de la pratique et parfois même comme un besoin pour faire perdurer le skateboard dans des lieux où la scène est fragile. Les contextes ruraux font souvent partie de ces lieux où le skateboard ne vit que grâce à son skatepark.

Comme vu plus tôt, le skatepark peut être vu comme espace de cloisonnement, dépendant des politiques locales envers la pratique urbaine, mais il est déjà bien autre chose qu'un objet fonctionnel par les sociabilités qui s'y jouent. Dans la lignée des skateparks comme espaces publics, des villes ont déjà pu expérimenter d'aller au-delà du simple équipement.

DÉPASSER LE SKATEPARK

Dans la construction des skateparks comme dans d'autres opérations urbaines, les villes et certains maître d'œuvres tentent d'intégrer les futurs usager dans la conception des futur aménagements. C'est le cas de certains projets de skateparks considérés comme des espaces publics intégrés au tissu urbain. Dans ce cas, les groupes de skateurs sont souvent consultés pour leur expertise de la pratique, et pour saisir les attentes générales des futurs usagers. J'ai ainsi eu l'occasion de participer à une série d'ateliers organisés par la ville de Rezé pour la conception de leur futur skatepark. Ces ateliers de concertation partent d'une volonté d'inclure les groupes de skateurs locaux, que l'équipe municipale connaissait déjà avant la première réunion. L'initiative semble venir de la ville, les ateliers sont menés par l'équipe de conception : un paysagiste mandataire associé avec un concepteur technique du skatepark. J'apprends pendant les séances de travail qu'un projet avait déjà été travaillé pendant deux ans avec une association composée des pratiquants locaux. Je suppose que la volonté

6. *Ibid.*

de la mairie a été d'élargir la concertation à un public plus étendu que les pratiquants locaux ayant déjà leur idée du projet. En écho à la question évoquée précédemment sur le skatepark comme espace conçu par et pour les hommes, la mairie veille dans ce projet à l'inclusion de femmes dans le processus de concertation pour des objectifs de mixité des propositions et des usages. Le sujet des ateliers est assez large, la concertation est ouverte. L'équipe de conception n'impose que quelques contraintes techniques liées au site de construction. Le « programme » du skatepark (quel type, niveaux) aussi bien que les formes et le dessin technique de l'aménagement sont laissés aux propositions des pratiquants. Le pouvoir de proposition de l'assemblée semble assez fort. Le dessin final sera bien sur réalisé par les concepteurs, mais ils se baseront sur les propositions dessinées lors de ces ateliers. Les débats que ces séances permettent sont intéressants. Des personnes aux profils variés n'ont pas les mêmes avis et cela permet une conception par remises en causes. La légitimité des concepteurs à dessiner un skatepark est une question sous-jacente, et c'est pour cela que beaucoup prennent leur rôle « d'expert » comme très important. On peut alors se demander d'où vient la volonté de la ville d'inclure des pratiquants au processus de conception ? Dans ce cas, on peut supposer que cela vient de la motivation de l'association locale, et que le projet a été porté depuis le début par les pratiquants qui en font partie. Au point où en est le projet aujourd'hui, on peut dire que la concertation a été efficace : le projet a été remis en cause plusieurs fois dans son entièreté, pour diverses raisons. Cet exemple ne montre pas une volonté de remise en cause de l'objet du skatepark, mais montre cependant une volonté entre l'institution et les skateurs de comprendre leurs enjeux mutuels, pour aboutir à un espace le plus adapté possible. La ville de Rezé veut se doter d'un skatepark parce qu'il est vrai qu'aujourd'hui, une ville de cette taille doit accueillir un skatepark important pour sa légitimité culturelle. Nous sommes donc dans le cas d'une ville qui s'équipe, par le biais d'une concertation.

L'équipement est ici considéré comme un espace de la ville, un parc thématique délimité spatialement, monofonctionnel et intégré dans la ville. Mais d'autres cas montrent un questionnement plus fort sur l'objet du skatepark. Certains projet commencent à repenser le caractère monofonctionnel de ces espaces, afin de le combiner avec d'autres programmes, de l'intégrer de plus en plus avec d'autres pratiques de la ville.

C'est le cas du square des Ursulines, à Bruxelles. Suite à la demande d'un collectif local de skateurs, l'institut bruxellois de gestion de

l'environnement (IBGE) lance un concours pour la conception d'un « espace public adapté à la pratique du skate » sur une parcelle d'espace vert de centre-ville, en 2003. La réponse au concours de l'équipe d'architectes/paysagistes comprend une conception des espaces orientée entre autres sur l'usage possible par les skateurs. La conception technique des espaces utilisables par les skateurs est laissée à la charge du collectif, qui fait la démarche de participation pour aller plus loin que le cercle de pratiquants proche. Le projet comprend donc un usage possible par les skateurs sans que l'espace ne soit nommé « skatepark », et inclut également les riverains utilisateurs du quartier : les écoles et la maison de retraite voisine sont intégrées dans le programme et dans la conception, ce qui permet une mixité des publics dès la naissance du projet. L'intégration d'un public varié ne se fait pas uniquement pendant le temps de conception. Une fois le projet livré en 2006, le collectif de skateurs est chargé de son animation et créé la « fête des Ursulines », sorte de fête des voisins intergénérationnelle ayant pour but d'intégrer la pratique du skate dans le quartier et auprès de ses habitants. Le service d'accompagnement quotidien est aussi géré par le collectif, par des initiations régulières et gratuites. Cet exemple montre une réflexion plus poussée et une remise en cause de l'objet du skatepark : il devient un usage intégré dans un espace public plurifonctionnel, et non un espace dédié à la pratique. Le skatepark n'existe plus vraiment, des espaces qui composent la ville sont seulement adaptés à la pratique, par divers moyens. Ce projet semble être une référence de l'intégration du skate dans un centre-ville, projet précurseur puisque finalisé en 2006, quand la France construisait encore des skateparks modulaires sans dialogue avec les pratiquants.

Certains exemples montrent également une remise en cause du schéma classique de construction d'un skatepark, qui veut que la mairie fasse un appel d'offre, puis que des entreprises répondent et procèdent à la construction. Le skatepark de Saint-Jean-de-Maurienne est issu d'une demande d'un collectif de skateur locaux, qui proposent un schéma différent : l'infrastructure sera entièrement conçue et construite par les pratiquants locaux. Ce projet, mettant en action un schéma d'acteurs peu commun, prend sa source dans la culture du *DIY*, méthode que les skateurs ont souvent employé pour construire des lieux adaptés à leur demande. Ici, cette culture de l'autoconstruction « sauvage » devient institutionnalisée, et aboutit à ce projet dont les skateurs sont les premiers acteurs.



Square des Ursulines à Bruxelles : un espace public skateable.



Square des Ursulines un jour de la fête de Ursulines.

« La pratique du skateboard, fréquemment réprimée en centre-ville, est devenu un enjeu politique pour certains collectifs de skateurs. Pour eux, des traits essentiels de la pratique du skate, tels que son aspect marginal et réfractaire à l'autorité, son individualisme, son inventivité, sont à la base d'une vision de la ville comme d'un espace à auto-construire, à inventer, à partager et à revendiquer : en d'autres mots, à s'approprier. Un peu partout dans le monde, des skateurs interdits d'exercer leur art en ville, et refusant de ne se contenter que des « skate-parks » en bordure des villes, réinventent sans cesse leur espace. »⁷

Les lieux de pratiques autoconstruits, souvent illégalement et spontanément par une communauté de skateurs deviennent nécessairement connus par les institutions locales. Un rapport d'étude sur la pratique du skateboard dans la ville réalisé par l'IBGE⁸ explique que les municipalités connaissent toujours l'existence et l'emplacement de ces « *DIY pirates* ». Pourtant, les skateurs ont souvent pour but de garder secret ces emplacements, pour ne pas trop attirer l'attention, et puis de garder l'esprit et les sociabilités communautaires qui ont permis la construction du *spot*. Face à cela, les autorités se positionnent forcément, selon leur politique locale à l'égard de la pratique, mais également en fonction du lieu investi, qui est souvent un endroit délaissé et potentiellement dans les cartons de la mairie. On peut alors voir des exemples de plusieurs réactions, la plus commune étant un accord éphémère, jusqu'à exploitation du terrain par la ville. C'est le cas de « la Maison Claude », petit *DIY* construit par les skateurs nantais dans une ancienne friche urbaine à côté du centre commercial Beaulieu, sur l'Île de Nantes, dont ils avaient obtenu l'accord de non-destruction avec la ville jusqu'à exploitation du terrain aujourd'hui en construction. La même situation se produit actuellement avec l'exemple du *DIY* situé à la carrière Miséry dans le quartier de Chantenay, dont les travaux débutent pour la construction d'un projet culturel bien connu. Des acteurs engagés dans la vie du skate nantais ont réussi à négocier la non-destruction de cet objet jusqu'à la réalisation de « l'arbre aux hérons », qui ne devrait plus tarder à voir le jour. Nous reviendrons sur cet exemple, intéressant pour comprendre la politique locale de prise en compte du skateboard. Un autre exemple montre une situation d'incompréhension entre une

7. Capet, Pieter. *Voir et construire la ville avec le skateboard*. Le chaînon manquant. 2010. <https://lechainonmanquant.be/analyses/voir-et-construire-la-ville-avec.html>.

8. Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE). *SK8BXL, Le skate dans la ville*.

communauté de skateurs et une municipalité. Le skatepark *DIY* situé en périphérie de Dijon, que j'ai eu l'occasion de visiter, avait fait l'objet d'un échange entre les skateurs-constructeurs, et la ville, qui leur permettait d'exploiter un ensemble d'anciens terrains de tennis laissés à l'abandon, en périphérie de la ville. La communauté, pleine d'énergie, avait réussi à rassembler assez d'argent de manière indépendante (par des plateformes de *crowdfunding*) pour construire un *DIY* reconnu comme l'un des plus actifs de France. Ce lieu est né du manque d'infrastructure, et du manque de considération de la pratique du skate par la ville, les skateurs trouvant satisfaction dans la gestion de ce lieu. L'échange avec la ville semblait toujours d'actualité quand un jour, sans prévenir, les skateurs retrouvent le lieu sur lequel ils avaient travaillé depuis quelques années, détruit, sans explications. On voit ici une forme de mépris de ce que peut signifier un tel lieu pour les pratiquants, à la fois par l'infrastructure technique qu'ils avaient conçu, mais également pour le climat social bienveillant créé par la communauté. Des articles de presse qui reviennent sur l'histoire de ce lieu ont été diffusés afin de revenir sur le besoin de considération de la communauté, mais il est facile pour l'institution de montrer le caractère illégitime d'un tel projet, se basant sur une occupation illégale. De plus, la mairie peut également justifier cet action de destruction par l'installation de quelques autres infrastructures dédiées au skate dans le périmètre de la ville, ne répondant pas du tout à la demande de la communauté.

À l'inverse, le *DIY* de Beaulieu, une commune située en périphérie de Montpellier montre l'exemple d'un échange plus sincère entre des skateurs et les pouvoirs publics. En 1998, la commune accepte de transformer la dalle en béton d'une ancienne carrière en skatepark construit et géré par une association de skateurs. Cette demande émerge également d'un manque de considération et d'infrastructure à Montpellier, qui tente depuis longtemps d'éradiquer la pratique de son centre-ville par des dispositifs matériels, ce qui met en avant un paradoxe fort, puisque la ville organise chaque année le plus gros événement de sports extrêmes en France, le *FISE* (festival international des sports extrêmes). Depuis, le spot reste actif et des événements organisés chaque années permettent la dynamisation de la communauté, le dialogue avec l'institution pour continuer le travail commencé sur ce lieu.

L'ensemble de ces exemples montrent comment des actions spontanées d'autoconstructions peuvent être ignorées, écoutées, réprimée ou accompagnées par les villes, selon leurs volontés et leurs vision politiques. Dans tous les cas, prendre l'initiative de la construction d'un lieu autonome

fait rentrer les acteurs en relation avec des questions de responsabilités citoyennes, du rôle de chacun dans la construction de la ville, du rapport à la gouvernance locale et de la légitimité de chacun à agir pour améliorer son cadre de vie dans l'espace public.

Le monde du skateboard fonctionne ainsi en partie grâce à sa dynamique communautaire et, dans sa version plus proche du monde institutionnel, grâce à une dynamique associative, qui peut, nous allons le voir, se situer à plusieurs niveaux, mettant en avant des valeurs et des objectifs bien différents.

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



Skatepark *DIY* de Beaulieu, près de Montpellier
Skateur : Samuel Geoni, *Five-0* Photo: Julien Deniau



Skatepark *DIY* « la maison Claude » à Nantes, détruit en 2015
Photo : NantesSB



Skatepark *DIY* à proximité de Dijon, détruit en 2018

Photo : Alban Martin

3.2_ LE SKATE ASSOCIATIF, DIFFUSION, PROMOTION, RÉGULATION

MODÈLE GÉNÉRAL

Comme vu avec plusieurs exemples de projets de skateparks, les projets cohérents sont souvent portés par des groupes de skateurs avant d'être portés par les pouvoirs publics locaux. On observe que l'outil associatif devient un moyen de se positionner en interlocuteurs crédibles face au monde institutionnel dans les requêtes que portent ces groupes de skateurs. Beaucoup d'associations se montent pour porter une volonté commune face aux municipalités, et il est très courant de voir un skatepark arriver dans une ville grâce à la demande officielle d'une de ces structures.

« Par et dans les espaces de négociation et de débats qui s'instaurent, les skateurs se positionnent en partenaires dans la ville et affirment leur volonté d'être reconnus comme des citoyens qui revendiquent, certes,

mais qui entrent dans un processus de participation et de transmission. »¹ Par ces dispositifs, les groupes de skateurs rentrent obligatoirement dans des considérations qui se rapprochent de ce que l'on pourrait appeler une « vie citoyenne ». Pourtant, ils partent souvent de l'objectif d'obtenir quelque chose des pouvoirs publics, qui puisse correspondre à leurs valeurs propres, souvent loin des considérations citoyennes.

« Sous l'apparence du désordre, la culture ludique adolescente trouve un point d'ancrage, fragilement tangible, pour négocier sa maturation vis-à-vis de l'autorité instituée. »²

On peut alors y voir un certain décalage de la culture des nouveaux-sports, qui part du prétexte que les groupes skateurs ont besoin d'une légitimité institutionnelle pour discuter avec les pouvoirs publics. C'est comme cela que le voit Yves Pedrazzini : *« la contre-culture sportive, comme la contre-culture « culturelle », cohabite avec l'ennemi et lui mange parfois dans la main ».*³ Selon lui, le milieu associatif du skateboard qui vise à convaincre les pouvoirs publics du caractère « sportif » de cette activité, ne met pas en avant les valeurs et la diversité des pratiquants.

« Les associations et fédérations s'en sortent finalement renforcées du moins confirmées dans leur rôle de prédilection : la socialisation des jeunes adultes mâles. »⁴ Ce lien avec le monde associatif serait contraire aux valeurs néo-sportives portées par les pratiquants, relatives à une vision plus originelle du skateboard. Ces valeurs sportives sont alors représentées par l'entité supérieure du monde associatif et institutionnel : la « fédération française de roller & skateboard ».

FÉDÉRATION ET PRATIQUE SPORTIVE

« De surcroît, il fait maintenant partie des activités sportives prises en compte par le ministère de la Jeunesse et des Sports. Il existe une Fédération de skate depuis les années 70, liée à la Fédération de surf (FFSS), domiciliée à Biarritz. En 1989, les sections surf et skate se séparent. Depuis 1991, le nombre de licenciés a été décroissant, mais le skate sportif, celui des compétitions, a continué d'exister à travers les Coupes de France, les Championnats de France et d'Europe. »⁵

1. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté.*

2. *Ibid.*

3. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain.*

4. *Ibid.*

5. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Sport-passion dans la ville : le skateboard.*

Aujourd'hui la fédération compte 2163 licenciés, (1848 hommes, 315 femmes). Elle promeut une pratique modernisée, qui compte renforcer la pratique féminine, l'importance du déplacement urbain, son insertion dans le monde du sport et la diversification des pratiques. Les « racines du skate » - « liberté, esprit rebelle, underground » - sont reconnues, mais voulues modernisées, et ne sont plus vraiment au premier plan des préoccupations de la fédération. La pratique *street* n'est plus vraiment reconnue comme essentielle dans le monde du skate : « *aujourd'hui les skateparks proposent des combinaisons de modules qui recréent le mobilier urbain et permettent une pratique en toute sécurité* »⁶. En France, le skate est reconnu comme un sport par le ministère en 1974. La pratique des années 1980 ne véhiculant pas vraiment les valeurs sportives, c'est depuis les années 1990 que les clubs, l'encadrement sportif (avec la création de brevets, de formations) font revenir cette facette de la pratique.

La pratique sportive est donc mise en avant, et des actions concrètes sont réalisées pour l'encourager : « l'importance du haut niveau » est symbolisée par la création d'une « commission skateboard » il y a une vingtaine d'années, remise en avant il y a quelques années avec l'adoption de ce nouveau nom. La commission est le volet « haut niveau » de la fédération, qui permet notamment d'organiser les championnats de France des catégories *street* et *bowl*. Elle permet également de sélectionner les meilleurs skateurs en vue de constituer l'équipe de France pour l'arrivée de la discipline aux Jeux Olympiques de 2020. L'arrivée du skate aux Jeux Olympiques a été imposée par le comité international olympique, voulant intégrer des disciplines « *plus jeunes, plus fun, plus urbaines, pour coller aux évolutions de la société et rajeunir son image* ».⁷ Alors certaines figures du skate expliquent pourquoi cette introduction est synonyme de récupération culturelle, illégitime : « *le skate est né dans la rue et doit rester dans la rue* », « *notre histoire nous est propre, personne ne peut s'approprier notre sport alternatif* ».⁸ Au delà de cette controverse qui nourrit le débat dans le monde du skate, certains voient l'esprit sportif et le *contest* comme « violence institutionnalisée » envers la pratique.⁹

6. <https://ffroller.fr/>

7. Pacary, Catherine. *Le skate ne veut pas s'enchaîner aux anneaux olympiques*. Le Monde. 2018. https://www.lemonde.fr/sport/article/2018/05/10/le-skate-ne-veut-pas-s-enchaîner-aux-anneaux-olympiques_5297017_3242.html.

8. Victor Pellegrin interviewé dans *Le skate ne veut pas s'enchaîner aux anneaux olympiques*.

9. Gibout, Christophe, et Laurent, Julien. *Quand le skateboard « glisse » et quand il « racle » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roue urbaine*.

Le classement du skateboard dans les « sports de haut niveau » oblige la création d'une liste des meilleurs skateurs français, qui représentent le « rayonnement de la nation et la promotion des valeurs du sport », aux valeurs contraires à la pratique. On parle bien sur ici des compétitions encadrées et officielles. Yves Pedrazzini voit dans l'organisation des petits *contests* locaux, une parodie des compétitions sportives, une caricature des valeurs de la domination de l'adversaire, de la hiérarchie entre les gagnants et les perdants...

L'exploit sportif s'oppose à la volonté de « réenchanter le béton ».

INSTRUMENT D'UNE REVENDICATION ?

Au-delà des valeurs portées par la fédération qui semblent loin d'être partagées par l'ensemble des pratiquants (on peut voir dans cette institutionnalisation un certain retour sur le mépris que les pouvoirs publics pouvaient avoir du skateboard dans les années 1980-90, et donc une volonté des pratiquants de ne pas se laisser embarquer dans cette officialisation), le milieu associatif permet cependant un développement local important. Il permet aussi une réflexion sur la place du skate dans la ville, et peut-être l'occasion d'imaginer une ville adaptée à l'accueil des pratiquants.

« *Le skate instaure ces acteurs sociaux que sont les jeunes en partenaires sociaux dans des espaces publics à partager, et par-delà, il pose une interrogation sur la construction de la ville, la place des jeunes, celle du jeu et du sport, une façon de vivre et d'imaginer la ville autrement.* »¹⁰

Ce sont des réflexions que le collectif *Brusk* (pour Bruxelles et skate) tente d'intégrer à ses actions associatives. En plus d'avoir une certaine légitimité institutionnelle (ce collectif est à la source du projet des Ursulines évoqué plus tôt), le collectif inclut des valeurs de « démocratie urbaine », qui passent par une organisation collective, une implication de tous, à tous les niveaux de décision. Cette organisation tente alors d'agir au-delà des valeurs sportives ou institutionnelles, elle questionne le skate dans ce qu'il produit dans la ville, l'implication dans la vie urbaine des gens qui y prennent part.

Dans la série de conférences « *Pushing Boarders* »¹¹ Stewart Maclure explique le rôle que peuvent avoir les skateurs dans les décisions

10. Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté.*

11. <https://www.youtube.com/watch?v=uoAKvUZQ4iQ&feature=youtu.be>



Skatepark de « Southbank » à Londres.



Logo de l'association « Long Live Southbank »
contre la destruction du skatepark.

politiques et d'aménagement des villes. Il est l'un des organisateurs de la campagne « *Long Live Southbank* » qui visait la conservation d'un *spot* mythique de Londres, visé par la destruction afin d'y imposer un projet commercial. Un groupe de skateur a réussi à se mobiliser afin d'avoir un poids suffisant pour stopper la destruction. Il évoque alors l'importance des skateurs dans ce qu'il appelle une bataille culturelle, afin qu'ils puissent avoir accès aux décisions qui touchent aux politiques de la ville et à l'aménagement, plaidant pour des villes plus démocratiques et égalitaires. Selon lui, les aménageurs travaillent pour les gens qui vivent la ville, et le rassemblement de skateurs peut être un moyen d'expression face aux décideurs, et qu'ils puissent en tenir compte. « *Le pouvoir est entre les mains de communautés.* »

À NANTES

ENTITÉS ASSOCIATIVES NANTAISES

Un entretien avec Maxime Nicolas, gérant du skateshop « à la bonne planchette » et engagé dans le développement du skate à Nantes m'a permis de comprendre le rôle des divers acteurs associatifs du skate nantais. Il existe d'abord l'association « *Unity 4 Ride* » qui a pour but de développer les sports extrêmes (skate, roller, trottinette, bmx) par de l'événementiel, des formations, ou l'accompagnement des projets de skateparks portés par les villes. En région nantaise, les villes font souvent appel à cette association lorsque leurs projets ont des thématiques qui touchent aux sports extrêmes. Le regard des pratiquants est souvent légitimé par *Unity 4 Ride* au sein des consultations pour les projets de skateparks. L'association a aussi eu l'occasion de travailler dans le cadre du Voyage à Nantes, sur le projet du « skate-ô-drome » pour des questions de conceptions techniques. La ville et l'association semblent nouer une relation de confiance. Elle est l'interlocuteur principale des services de la ville.

Ensuite, l'association Azymute Skate Club, est une organisation montée il y a déjà bien longtemps, ayant pour but l'initiation, la formation, pour faciliter l'accès à la pratique pour tous, et l'organisation de manifestations sportives (*contests*, championnats de France). C'est également une entité liée à la fédération, entant que club sportif. Ses actions se déroulent principalement au skatepark « le hangar », (skatepark couvert de 5300m²) puisque le président de l'association est également salarié pour la gestion du hangar.

Une troisième grande instance nantaise est donc le skatepak le hangar, créé en 2001 et géré par la FAL (ligue de l'enseignement, fédération des amicales laïques de Loire Atlantique), une association citoyenne pour « *l'accès de toutes et tous à l'éducation, la culture, aux loisirs et au sport.* »¹ Maxime voit dans ces organisations un moyen de légitimer la pratique et la culture skate auprès des institutions, mais également d'améliorer la scène skate, d'augmenter le nombre de pratiquants, de dynamiser, créer des événements... Ces associations permettent en effet de créer une certaine dynamique, mais tous les pratiquants ne sont pas impliqués et ne se sentent pas nécessairement en adéquation avec les valeurs portées par celles-ci. Les actions, notamment auprès des institutions, peuvent parfois être invisibles pour l'ensemble des skateurs. En effet, les personnes engagées dans la vie de ces organisations sont souvent des pratiquants de longue date, et travaillant au développement de la scène pour de multiples raisons.

DÉCALAGE : L'EXEMPLE DU HANGAR

Au sein de la scène skate nantaise, on peut souvent entendre la problématique liée au skatepark du hangar, qui point plusieurs controverses. La première est liée à la naissance du hangar, en 2001. La construction de ce skatepark fait suite à la destruction d'un ancien skatepark privé, géré par un skateur, le « *Nolliewood* », qui aurait été victime d'un incendie. La ville décide alors de reconstruire un skatepark couvert au même endroit, mais laisse l'achat du terrain à un privé. Le skatepark est construit, et le loyer augmente d'années en années, sous contrôle de ce propriétaire privé. Le loyer est aujourd'hui toujours payé par les subventions de la ville de Nantes, et c'est ici que se situe la controverse : tout le budget alloué aux sports extrêmes à Nantes sert à payer ce loyer, dont l'achat du terrain par la ville en 2001 aurait pu rentabiliser la structure, et ainsi que ces crédits puissent servir à d'autres projets pour développer les sports extrêmes à Nantes. La deuxième controverse souvent énoncée par les skateurs se situe au niveau de la gestion du skatepark, par la FAL. Comme me l'indique Maxime, tous les skateparks de ce type, en France, sont gérés par des associations de skateurs, ce qui permet une dynamisation du lieu par les divers contacts, sociabilités relatives à une scène skate locale. Ici, il est souvent reproché à la FAL de ne rien faire pour mettre en avant une

1. <https://laligue44.org/>

**DIALOGUE INEXISTANT
AVENIR PLOMBÉ - MANIPULATIONS :
IL FAUT CHANGER DE GESTIONNAIRE !!
SAMEDI 15 NOVEMBRE A 14H**

**MANIFESTATION
AU HANGAR**

**POUR UN NOUVEAU PROJET
GÉRÉ PAR DES RIDERS**
#destroytheleader

Affiche pour une manifestation au skatepark le Hangar à Nantes, en 2014.

telle infrastructure, skatepark couvert le plus réputé de France en 2001, dans lequel plus aucun événement n'a lieu aujourd'hui. Pour les skateurs, la FAL n'a pas la légitimité nécessaire à la gestion de ce lieu, ce qui aboutit à un lieu de moins en moins dynamique, dans lequel toutes les subventions de la ville sont obligées d'aller.

Pour pointer du doigt ces décalages, les skateurs nantais ont organisé en 2014 une manifestation à l'intérieur du skatepark, pour revendiquer un changement de gestion et de direction, et pour proposer d'autres idées plus cohérentes pour une dynamisation du skate nantais, comme la création d'un autre lieu, plus petit et plus adapté par exemple. La réaction de la ville a été de réinjecter des crédits afin de changer une partie du skatepark, une stratégie qui serait révélateur d'un blocage politique sur la question de la gestion par la FAL. Pour les skateurs, ce geste de la ville ne change rien à la mauvaise gestion, contraire à leur volonté de créer un lieu dynamique. Ce que cet exemple montre, plus qu'un décalage de valeurs direct entre les skateurs et la mairie, c'est que la gestion voulue institutionnelle (par la FAL) aboutit à un climat de tensions, dans laquelle les skateurs ne se reconnaissent pas. Même si les associations de skate à Nantes disposent d'une bonne relation avec les pouvoirs publics, il semble que la légitimité institutionnelle ne soit pas assez forte pour que la ville leur délègue la gestion du lieu. Alors *Unity 4 Ride* tente malgré tout de pouvoir récupérer une partie des subventions allouées aux sports extrêmes, et se tourne alors vers d'autres projet, plus proches de la culture skate.

On peut voir à travers ces exemples, que la capacité des associations à s'insérer dans des questions politiques est révélatrice de leur volonté de garder leur légitimité d'acteurs dans le monde du skate, et de garder une culture du skate la plus intacte possible. Comme le disait Stewart Maclure dans la conférence *Pushing Boarders*, les skateurs sont au centre d'une bataille culturelle, et ils ont le devoir de créer un rapport de force dans les milieux politiques et de décisions.

3.3_ UNE NOUVELLE CONSIDÉRATION DES ACTEURS CONSTRUCTEURS ET GESTIONNAIRES DE LA VILLE ?

DES PROGRAMMES D'INCLUSION

UNE NOUVELLE RESSOURCE ?

« *Au cœur des flux urbains (économiques, marchands, individuels et collectifs), la subversion de la conduite ludique adolescente préoccupe le gestionnaire de la cité.* »¹

Comme nous avons pu le voir, la pratique du skateboard joue d'une image qui évolue depuis sa création. Les années 1980 et l'arrivée des pratiquants au sein de l'espace urbain aboutissent à une image plutôt négative de la part des pouvoirs publics, qui donnaient souvent des réponses sécuritaires. Depuis, son image évolue, et pose de nouvelles questions, relatives à la vie urbaine : le skate peut-il être synonyme de mixité sociale, ou source d'une

1. Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles.*

certaine valeur économique que les centre-villes cherchent souvent à mettre en avant ? Les « *planches à roulettes sont-elles synonymes d'apaisement et de vivre ensemble ?* »² Le changement de perception de cette pratique et de sa culture aboutit aujourd'hui à une meilleure compréhension de la part des pouvoirs publics. Certains se demandent alors si la pratique peut être la source de nouvelles interrogations portant sur des enjeux politiques relatifs à la vie urbaine.

Iain Borden, ancien skateur et théoricien de la pratique dans le monde universitaire, voit dans le skate un lien fort à l'architecture et à l'urbain, que les villes devraient considérer pour leur développement. De manière assez critique avec les schémas existants, qui selon lui sont trop centrés sur l'espace commercial, il met en avant la pratique du skateboard comme capable de nous faire penser la ville différemment. « *Où peut-on trouver des pratiques et des espaces qui seraient moins dociles, moins passifs, plus créatifs dans leur engagement pour les villes ? Pour moi, cela prend la forme de l'étude du skateboard.* »³ La pratique du skate serait un outil pour mettre en avant le potentiel des villes, unimaginable par les gens qui la pensent, les architectes, les planificateurs, les aménageurs. « *L'étude du skateboard montre comment les villes impliquent des outils variés, des espaces du quotidien, des expériences de l'imaginaire, des identités sociales...* »⁴. Comment ces pratiques peuvent-elles devenir des préoccupations intéressantes pour la fabrique de la ville ?

« SK8 BXL »⁵ est une étude menée par l'institut bruxellois de gestion de l'environnement sur la place des sports de glisse au sein de l'espace urbain, et invitent les villes, par la diffusion de ce document, à prendre en compte ces disciplines et à s'interroger dans leurs contextes propres : quels sont les apports de la pratique sur la ville et inversement ? L'IBGE voit dans l'étude de ces pratiques, plusieurs intérêts potentiels pour les villes : ils mettent en valeur l'utilisation de l'espace public, et le fait qu'il soit une valeur à défendre. « *Le skate met en avant le besoin*

2. Usbek & Rica, *Les skateurs, gentrificateurs ou gentrifiés ?* Demain La Ville, Bouygues Immobilier, 2018. <https://www.demainlaville.com/les-skateurs-gentrificateurs-ou-gentrifies/>.

3. Manny, Madriaga. Review : *Skateboarding, Space and the City : Architecture and the Body*, Borden, Iain, 2001. Department of Sociological Studies, University of Sheffield. https://www.sheffield.ac.uk/polopoly_fs/1.714151/file/7review.pdf

4. *Ibid.*

5. Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE). *SK8BXL, Le skate dans la ville.*

des espaces publics de supporter toute forme d'appropriation. »⁶. Ils proposent aussi d'autres pistes de développement voulus par la ville, par exemple une forme de contrôle social des espaces publics, ou la mise en avant de nouveaux modes de déplacement, ou la question des loisirs et du développement personnel. La volonté affichée d'accepter ces pratiques dans la ville, propose des solutions concrètes : en complétant l'offre d'infrastructures, en officialisant certaines relations, pour passer d'une habitude d'interdiction à un encouragement. Pour cela, le document présente des réflexions et méthodologies sur deux points principaux : les espaces dédiés, et la pratique urbaine libre. Concernant les skateparks, le document met en avant des outils méthodologiques qui expliquent les réflexions et questions importantes : éviter l'isolement de ces espaces afin d'intégrer un maximum d'usagers différents dans la conception et d'éviter la perception négative des ces espaces ; voir la conception du skatepark comme celle d'un espace public plutôt que comme terrain de sport monofonctionnel ; consulter les publics concernés pour leur connaissance technique, une meilleur appropriation et implication dans la gestion non-officielle du lieu (entretien de l'espace, contrôle social mais aussi création d'événements, dynamisation, etc...). Pour la pratique libre de l'espace urbain, l'étude préconise de dépasser les solutions sécuritaires (les dispositifs *anti-skates* par exemple), qui contribuent à l'image négative de la pratique, pour aller plus loin dans la conception des espaces publics, en prenant en compte les usages possibles et en y adaptant les matériaux ou les formes.

« *Il faut passer à un niveau supérieur d'innovation et de prise en compte de ces pratiques urbaines, si l'idée est admise que la ville entière est un terrain de jeu.* » SK8 BXL est donc un exemple de programme qui travaille à la prise en compte de la pratique du skate dans l'espace urbain.

Malmö (Suède) est également une ville intéressante pour ce qu'elle produit dans son rapport à la pratique du skateboard. Elle décide par exemple de mettre en avant la pratique dans un quartier périphérique de la ville, (quartier de *Kroksbäck*) qui n'avait jamais été en contact avec elle. Une grande compétition internationale, le « *Vans park series* » est organisée, et un grand skatepark est construit pour l'occasion. Beaucoup d'habitants du quartier n'avaient jamais été en contact avec cette pratique, et la ville décide

6. *Ibid.*



Skatepark de Krokksbäck à Malmö, construit pour les Vans Park Series.



Skatepark de Krokksbäck à Malmö.

de mettre sur un pied d'égalité les femmes et les hommes participants à la compétition, avec la volonté de montrer une pratique égalitaire et accessible à tous. Le skatepark est devenu un équipement central dans le quartier, symbolique de la politique d'égalité femme/homme mise en avant par la ville. Cette situation montre un exemple concret de réflexion sur la pratique et de ce qu'elle peut apporter dans une politique locale d'actualité. Dans le monde du skate, Malmö et Copenhague, deviennent des villes attractives, qui mettent volontairement en avant un aspect presque touristique du skate, par une nouvelle manière de considérer la pratique. Malmö met en avant une politique de concertation forte avec les pratiquants, qui aboutit à la création de nouveaux skateparks ou *spots* mieux conçus et souvent construits bénévolement par les communautés de skateurs qui s'emparent alors directement du lieu. L'implication totale des futurs usagers est donc aussi une manière de se créer une image et une notoriété internationale, que les skateurs ne se privent pas de mettre en avant dans les réseaux de communication entre pratiquants.

La ville a également pris une initiative inédite dans la gestion du skate par les pouvoirs publics : la création d'un poste de « *skateboarding coordinator* »⁷, qui consiste à faire le lien entre les communautés de skateurs, déjà bien auto-organisées avant son arrivée, et la ville, qui tente de les aider. Les skateurs bénéficient alors d'un soutien pour l'organisation et la dynamisation de la scène locale, qui a aussi pour but de développer l'attrait touristique de la ville dans ce milieu spécifique.

On peut associer cette mission de « médiation » à ce que tente de faire la ville de Nantes en ce moment avec une nouvelle méthodologie.

La concertation, c'est un des points centraux de la politique publique récente que Nantes met en place depuis 2016, « Nantes, terrain de jeux ». La démarche vise à étudier et prendre en compte les pratiques sportives libres, afin de mieux les comprendre, et permettre leur expression au sein de l'espace urbain. « *Nantes, ville à l'écoute des nouveaux usages sociétaux et à l'écoute de ses habitants, a décidé d'engager une démarche de dialogue citoyen pour se saisir de la question des pratiques sportives libres et, à terme, co-construire avec les Nantais les fondations d'une nouvelle politique publique.* »⁸. Pour initier cette démarche, la ville a produit, de mars 2016 à septembre 2017 un avis citoyen, basé sur des

7. Traduisible par « médiateur », mais incluant des fonctions plus larges.

8. <https://www.nantes.fr/terraindejeux>

échanges avec les habitants, qui définit des enjeux principaux comme grandes lignes d'action de la démarche. Trois thématiques principales sont ressorties pour développer ces pratiques sportives libres : « accessibilité », « vivre ensemble », « information ». Un entretien avec Morvan Dupont, chargé de mission « pratiques sportives libres » au sein de la ville de Nantes m'a permis d'en apprendre plus sur cette démarche. Cette politique, plutôt expérimentale puisque nouvelle en France, se base sur une volonté politique des pouvoirs publics, et notamment du programme de Johanna Rolland, maire de Nantes, de faire du « dialogue citoyen » un des piliers des actions municipales. Sur cette thématique des pratiques sportives libres, la notion de dialogue citoyen a donc été traduite par cette nouvelle politique publique. Aujourd'hui, l'avis citoyen qui oriente les grandes lignes de la démarche étant terminé, la suite du programme s'oriente sur des actions concrètes auprès des pratiquants demandeurs, afin de positionner de nouvelles choses dans l'espace public : modifier le règlement des parcs et jardins pour l'adapter à la *slackline*, développer des parcours de VTT, de *running*, l'installation de parcours éclairés, etc... Concernant le skate, le travail prend pour l'instant la forme d'une signalétique disposée sur les espaces dédiés, et d'une potentielle médiation sur les spots importants et historiques, souvent source de conflits (cours des 50 otages, cour de la médiathèque...).

À travers ces quelques exemples, on peut constater que les villes qui s'intéressent aux pratiques sportives libres, et notamment au skateboard le font pour des raisons politiques. Elles prennent alors appui sur ces pratiques et mettent au point des stratégies ou des actions aux bénéfices d'une volonté ou d'une vision politique. Quelque part, nous sommes déjà loin d'une gestion uniquement sécuritaire des pratiques libres, qui ne tient souvent que sur la méfiance vis-à-vis des pratiques voulues autonomes.

DES GUIDES À DESTINATION DES URBANISTES

Au-delà d'une étude sur la pratique du skate en région Bruxelloise, IDN SK8 est aussi un document qui vise le partage des réflexions, notamment auprès des urbanistes et aménageurs des autres villes touchées par ces problématiques. Le guide donne des exemples de pratiques adaptées : appropriation temporaire d'un lieu comme stratégie de développement urbain ; « imaginer l'occupation de certains lieux, susceptibles de créer une activation urbaine intéressante » ; adaptation des espaces publics pour les rendre *skate-friendly* ; un exemple de procédure pour la construction

d'un skatepark sur demande des pratiquants ; l'animation et l'entretien...
 « Mais l'ensemble de ces potentiels ne trouvera de résonance qu'en présence d'une réelle prise de risque, assumée et volontariste. »⁹

La démarche « Nantes, terrain de jeux » détient également une volonté de transmission des réflexions et apprentissages, par « une première édition d'un guide à destination des urbanistes autour de « quelles sont les bonnes pratiques » ou les bons enjeux pour favoriser les pratiques sportives libres sur l'espace public. »¹⁰

D'autres guides, à destinations des urbanistes et qui tentent de prendre en compte la pratique du skate, voient le jour, et n'émergent pas toujours de politiques publiques. Le « *skate friendly design manual* » est le travail d'un étudiant suédois, Berto Savio, qui vise à partager ces nouvelles réflexions plus largement que dans les milieux des aménageurs. Ce qui peut-être souligné dans le cadre de tels travaux destinés à être diffusés, c'est la difficulté d'application des « bonnes pratiques » dans des contextes légaux, politiques différents selon les villes ou les pays.

En effet, Ocean Howell précise la différence de considération entre les contextes européen et nord-américain. La pratique du skate pourtant très présente aux États-Unis notamment souffre d'un manque d'écoute par les institutions (gouvernement ou politiques municipales). En comparaison, « les responsabilités que prennent les villes européennes et en particulier scandinaves sont incroyables et inspirantes. »¹¹.

On peut en effet se poser la question des modèles : est-ce que ces réflexions relatives à l'inclusion des pratiques libres dans l'espace public sont assimilées à des modèles de villes ? Les problématiques évoquées semblent plutôt revenir dans des villes d'Europe de l'ouest ou du nord. D'autres villes montrent au contraire une inclusion plus spontanée de la pratique du skateboard, principalement par les formes urbaines peut-être plus diverses, mais font paradoxalement preuve d'une politique de restriction classique. C'est un peu l'exemple des villes espagnoles qui ne semblent pas entrer dans la réflexion aux problématiques d'inclusion des pratiques libres, mais qui sont toutefois des lieux très réputés dans le monde du skate. Sans avoir suffisamment étudié la question, on peut mettre en corrélation ces nouvelles considérations avec la notion de « modèles de villes » et se

9. Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE). *SK8BXL, Le skate dans la ville.*

10 Entretien avec Morvan Dupont réalisé le 12/07/2018

11. Ocean Howell dans *Pushing Boarders : how to build a skate-friendly city ?*

demander pourquoi certaines villes s'y intéressent, et d'autres laissent ces problématiques de côté. L'intérêt pour ces considérations dépend donc probablement des modèles d'échelle internationaux, mais également à plus petite échelle d'un modèle d'urbanisme, ou d'une certaine culture de l'aménagement.

LE CAS DE NANTES : UN URBANISME INTÉGRATEUR ?

UNE VOLONTÉ SPÉCIFIQUE ?

Je m'intéresse donc à ce qui pousse la gestion de l'Île de Nantes à inclure un bon nombre de *spots* reconnus localement et parfois nationalement. Il est vrai que l'activité du skate nantais se concentre depuis quelques années de plus en plus sur ce nouveau centre urbain, au détriment des *spots* plus anciens situés principalement dans le centre ville historique. L'aménagement de ce territoire étant pris en charge par la Samoa¹, on peut se poser la question du rapport que ces aménageurs entretiennent avec la pratique du skateboard.

Un entretien avec Brice Thomas, chargé de projet à la Samoa m'a permis de comprendre certaines choses concernant cette interrogation. Premièrement, le fruit du travail de la Samoa est issu d'une commande politique, qui donne des grandes directions à suivre en terme de choix politiques. Le lien avec l'équipe municipale et notamment la direction des sports sur la question des pratiques libres aboutit en effet à des réflexions pour la prise en compte, dans les aménagements réalisés, de ces pratiques. Ce point rappelle la politique mise en place par la mairie pour travailler sur la compréhension et la mise en valeur des pratiques libres, qui se retrouve ici, dans le cadre d'une société d'aménagement.

Comme nous avons pu le voir avant, l'image des publics skateurs se renouvelle positivement depuis quelques années, auprès du grand public mais également de l'institution. Une volonté de cette politique d'aménagement est donc de favoriser et de s'appuyer sur cette image de plus en plus positive, pour se poser certaines questions relatives à la construction de la ville : est-il est possible d'engager un certain dialogue entre des pratiquants plutôt autonomes, à la base d'une appropriation souvent mal perçue, et les utilisateurs pour qui les espaces sont initialement

1. Société d'Aménagement de la Métropole Ouest-Atlantique.

conçus ? Ce changement d'image est peut-être à la base d'une prise en compte de la pratique par les aménageur ? En tous cas, cette appropriation spontanée et souvent non-contrôlée leur pose la question du partage des espaces. Sur cette thématique, Brice évoque d'abord une première réponse : la construction d'espaces dédiés, qui répondent à une demande, à des besoins plus ou moins spécifiques, mais qui ne suffisent pas à répondre à la demande de tous les pratiquants de sports libres. La réflexion sur le partage des espaces, question essentielle pour l'aménagement de la ville, est donc posée à nouveau par les pratiques libres.

« Les questions sont toujours les mêmes, c'est où est ce qu'on a le droit de faire du skateboard, est-ce que c'est sur le trottoir, est-ce que c'est sur une piste cyclable, est-ce que c'est sur la route, est-ce que si on va grinder un banc, tout le monde considère que c'est normal ou alors ça embête les gens... Ces questions là elles se posent, et du coup on cherche à proposer des réponses. »²

Bien plus largement que pour la pratique du skate, la création d'espaces réellement partagés est une question qui semble nouvelle au sein de la politique d'aménagement, parce que encore synonyme de réflexions, de tests. Cette question se pose particulièrement dans l'aménagement d'espaces de déplacements. La séparation des modes de déplacement et leur hiérarchisation - voiture, vélos, piétons... - peut parfois être repensée notamment par l'arrivée de nouveaux modes de déplacement qui s'insèrent entre ces catégories, et qui reposent la question des espaces partagés entre des usages de différentes natures. Le skateboard, à la fois mode de déplacement et pratique utilisant les espaces proposés par la ville, est ici la source d'interrogations et de réflexions sur la notion de superposition d'usages sur un même lieu, problématique que l'aménageur tente d'intégrer à ses considérations. La prise en compte des pratiques libres se fait également par la question du détournement des espaces. Les guides qui rappellent les bonnes pratiques pour intégrer les pratiques libres, évoqués plus tôt, existent pour pouvoir anticiper et proposer des aménagements qui puissent accueillir ces pratiques, sans pour autant empêcher les usages pensés pendant la conception initiale des espaces publics. Pour illustrer cela, Brice évoque l'exemple de l'aménagement des berges nord, et de l'ensemble sportif quai Doumergue, incluant un skatepark, des terrains de volley-ball et badminton en accès libre, des installation

de *street workout* et de *parkour*. L'espace réservé aux terrains de sports qui inclut une banquette de béton avait été anti-skaté volontairement, afin que les skateurs restent dans la zone leur étant dédiée. Très vite, cet espace a été approprié par les skateurs, intervenant sur les banquettes de béton en enlevant les dispositifs *anti-skates*, détournant l'espace de son usage initial. Cet exemple est illustré comme un échec du à la volonté de cloisonnement des espaces, d'autant plus que la solution mise en œuvre pour la protection matérielle (l'installation de cornières métalliques sur les angles des murets) de cet aménagement a favorisé la pratique des skateurs. La solution trouvée n'est donc pas dans la volonté d'interdiction, mais dans l'adaptation du mobilier urbain à la pratique du skate.

Cependant, toutes les problématiques évoquées ici, qui tissent un lien avec les pratiques libres, ne sont pas démonstratrices d'une volonté propre et affichée d'encourager le développement des pratiques libres. Brice évoque alors une autre notion qui expliquerait tout de même une volonté de prise en compte de ces pratiques : « *la culture du projet Île de Nantes* ». Cette prise en compte viendrait donc en partie d'une méthode de travail que la Samoa tente de mettre en place, qui consiste à prendre en compte et accompagner les demandes existantes des usagers du territoire par des opérations d'échanges et de concertations. « *On se rend aussi compte qu'il y a une volonté forte et que si on l'accompagne, ça a aussi un impact positif pour le territoire aménagé, parce que ça lui donne une image dynamique, ouverte...* »³

La dynamique associative du skate nantais semble donc être en partie à l'origine de la prise en compte de la pratique par l'aménageur. Un autre élément intéressant à la base d'un certain nombre d'aménagements référencés dans la liste des *spots* de l'Île de Nantes, est la démarche presque personnelle de l'un des chefs de projets pour l'aménagement de la ligne de chronobus C5. Des formes plutôt favorables à la pratique ont été installées le long du parcours du bus. De manière plus détachée d'une volonté politique, ces aménagements semblent venir d'une démarche plus personnelle d'un chargé de projet en lien avec la culture de la glisse urbaine, peut-être en concertation avec les pratiquants locaux.

3. *Ibid.*



Anti-skates en bas du skatepark quai Doumergue, enlevés puis réinstallés.



Dégâts suite à l'enlèvement des anti-skates.



L'espace des terrains de sports, à côté du skatepark, quai Doumergue, approprié par les skateurs.



Cornières métalliques installées par la ville, pour la protection du muret.



Aménagements skateables boulevard Vincent Gâche, le long de la ligne de bus C5.





Aménagements skateables boulevard Vincent Gâche





Aménagements skateables boulevard Vincent Gâche



Cet entretien permet d'éclairer mon interrogation quant au visage spécifique de l'île de Nantes pour les skateurs. La réponse se situe bien dans l'aménagement, à plusieurs niveaux, mais principalement par une volonté politique.

« *Que ce soit simplement par le jeu et le spectacle qui est donné à voir, ou par les implications plus profondes dans les aménagements urbains, les skateurs ont leur place dans les villes. Penser à cette cohabitation des loisirs sur les places publiques devrait être un devoir lors de toute rénovation d'espace public. On l'a vu, les infrastructures pour faire du skate qui sont proposées sans consultation des skateurs sont rarement adéquates ; la culture de la participation, de l'appropriation et du partage de la décision est impérative pour développer des espaces publics satisfaisants. Aujourd'hui, on ne peut plus faire comme si le skate n'existait pas, et il ne nous semble pas souhaitable non plus de fermer les espaces publics en empêchant l'accès à une catégorie d'usagers.* »⁴

UNE VILLE DU SKATE ?

« *Sans changer, la ville est transformée. La ville « skatable » est une deuxième ville posée sur la première. D'explorateurs de l'urbain, les skateurs deviennent créateurs de ville.* »⁵

Une ville du skate est-elle possible, et si oui dans quel cadre, et pour quand ? D'abord, qu'est ce que serait une ville du skate ?

Gustav Eden, le « *skateboarding coordinator* » de Malmö nous donne sa vision. Selon lui, faire la ville en prenant en compte la pratique du skate n'est pas assez, il faut le faire en lien avec les communautés locales. Tous les projets et les aménagements en rapport avec la pratique doivent partir de ces groupes, parce que ce sont eux qui rendront les espaces vivants. Une ville du skate devrait donc mettre en place un bon dialogue entre les pratiquants et les pouvoirs publics, l'exemple de Malmö met en avant un soutien des communautés de skateurs depuis une vingtaine d'années, quand l'image du skate était encore perçue négativement. Par leur implication, les skateurs s'occupent et « soignent » les espaces qu'ils sont chargés d'occuper et de dynamiser, ils deviennent alors des partenaires de la ville. Les politiques publiques doivent aussi encourager l'accès à la pratique pour des personnes de plus en plus diverses, c'est ce que Malmö tente

4. Capet, Pieter. *Voir et construire la ville avec le skateboard.*

5. *Ibid.*

de faire en délocalisant certaines installations des centre-villes vers des quartier périphériques où le skateboard n'a historiquement pas vraiment sa place. Le travail sur les skateparks est bien sur essentiel pour répondre à la demande des pratiquants, mais la création ou le travail sur des espaces publics skateables est également primordial. Gustav Eden prend l'exemple de « *skate plans* » créés par certaines villes, où l'architecture skateable est pensée par le haut, des *spots* étant placés par les urbanistes sans qu'il n'y ait de demande ou de prise en compte des lieux déjà utilisés, ce qui aboutit à l'abandon des *spots* pensés par les aménageurs. La volonté de création d'une ville skateable est alors un échec, du au manque de collaboration avec les premiers intéressés.

Pour le cas de Nantes, Maxime Nicolas, membre actif de l'association *Unity 4 Ride* en lien avec les pouvoirs publics, m'explique son sentiment sur ce qui pourrait être une « ville du skate ». Concernant les skateparks de la région nantaise, les projets qui ont du mener une concertation ne l'ont pas fait avec assez de prudence : les considérations techniques, que seuls les pratiquants peuvent juger, ne sont jamais assez prises en compte. Il est vrai que beaucoup de projets assez récents de skateparks de la métropole ont fait débat quant à leurs conceptions techniques, remettant en cause la capacité des villes et des constructeurs de produire un aménagement répondant aux attentes des pratiquants. Par les contacts qu'ont pu avoir *Unity 4 Ride* avec la Samoa, Maxime voit dans leur méthodologie d'aménagement une bonne compréhension des enjeux et volontés de travailler sur la pratique du skate : intégrer le skate au sein de la ville plutôt que de le cloisonner. L'exemple de l'aménagement skateable rue Paul Nizan montre bien une volonté de décloisonner le skateboard des espaces qui lui sont classiquement réservés : ce *spot* n'est pas construit relativement aux normes spécifiques au skateparks, il utilise les normes d'espaces publics communes, ce qui montre la volonté de ne pas le considérer explicitement comme un skatepark. L'espace est par ailleurs utilisé par d'autres groupes de personnes, des graffeurs, une association locale qui investit l'espace pour diverses manifestations, ou tout simplement comme un lieu de passage pour les piétons. Certains l'appellent skatepark, mais il est avant tout un espace public. La réussite de cette expérience, réalisée en lien avec *Unity 4 Ride*, est selon Maxime, le signe que les pouvoirs publics saisissent la légitimité des skateurs à intervenir dans la conception de certains espaces. Tout cela aboutit selon lui, comme à Malmö, à un début de tourisme lié à la pratique du skate, positif à la fois pour la vie du skate nantais, et pour la ville qui voit augmenter son attrait touristique. Mais il ne faut pas



Aménagement skateable rue Paul Nizan.

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

s'arrêter là, le dialogue entre skateurs et institutions doit se développer davantage, et la politique municipale de dialogue citoyen, représentée par « Nantes, terrain de jeux » dans le cadre des pratiques sportives libres, devrait pouvoir accentuer cet échange entre les deux parties, afin qu'ils puissent devenir partenaires d'un certain développement en faveur de la pratique. Est-ce que cette démarche mise en place par la ville de Nantes propose des outils qui pourraient construire une relation de confiance entre les pratiquants et l'institution ?

Durant l'entretien, Morvan Dupont, chargé de mission pour les pratiques sportives libres, évoque le décalage historique entre les communautés de skateurs nantaises et les pouvoirs publics, qui selon lui, étaient dans une incompréhension mutuelle : « *il y a eu une guerre, d'identité entre une institution qui voulait promouvoir ces pratiques de glisse urbaine, peut-être même qu'ils voulaient faire rentrer ces pratiques de glisse urbaine dans un moule institutionnel et plus que ça, un moule culturel qui n'était pas du tout compatible avec les communautés de glisse urbaine nantaises.* »⁶. Les deux visions s'opposaient donc : d'un côté, la volonté politique de développer ces pratiques avec le skatepark du hangar par exemple, avec le décalage de valeurs dont nous avons déjà pu parler, et de l'autre, des communautés de skateurs plus autonomes, indépendantes, construisant par exemple leurs propres skateparks *DIY* sans regard avec l'institution. Alors même si cet héritage est peut-être toujours présent, Morvan voit l'occasion avec « Nantes, terrain de jeux » de renouer un dialogue entre ces deux entités afin de donner une réponse institutionnelle plus forte aux demandes que peuvent formuler certains acteurs des communautés, comme *Unity 4 Ride*. La politique de la démarche est alors centrée sur la réponse aux opportunités, et aux demandes des pratiquants, dans la mise en place de projets, mais également dans leur gestion future. La démarche, par son caractère expérimental tente également de faire un pas vers les cultures propres aux pratiquants en « *sortant du cadre un peu traditionnel des institutions* »⁷. Dans ce dispositif, la question de la prise d'autonomie est également importante, les demandes doivent être portées par une demande sociale, et surtout que des groupes engagés puissent faire vivre ce qui aura été mis en place.

Le skatepark *DIY* de la carrière Miséry, inséré dans le projet d'ampleur porté par la ville, est un bon exemple du pas en avant de l'institution vers

6. Entretien avec Morvan Dupont réalisé le 12/07/2018

7. *Ibid.*

une culture skate voulue plus autonome. La mise en place de l'événement « Complètement Nantes »⁸ d'avril à juin 2018 dans lequel « Nantes, terrain de jeux » aurait une place conséquente, prévoyait la destruction de ce skatepark fabriqué illégalement par les pratiquants depuis déjà quelques années. Jouant son rôle de médiation entre les pratiquants et les pouvoirs publics, Morvan explique l'importance de son action auprès de la ville, par un appel à la non-destruction, en quelque sorte symbolique du pas en avant de l'institution vers les communautés de pratiquants. Cette démarche a été rendue possible uniquement grâce à cette posture d'entre-deux, par une connaissance des milieux de la glisse nantaise et un rôle institutionnel important. Un second pas en avant a été d'inclure cette infrastructure, construite selon aucune norme, dans le programme du festival organisé par la ville, l'ouvrant au public et aux activités proposées par les associations de pratiquants. Il évoque alors une position encore aujourd'hui assez floue de la ville vis-à-vis de cet équipement. Une partie de la mission de médiation est donc de mettre en avant les enjeux qui existent autour de ce skatepark et le dialogue qu'il est possible d'enclencher entre les pratiquants et la ville. Anticipant les travaux à venir à cet endroit, le but n'est pas de créer le dialogue pour conserver le skatepark, mais bien pour construire une relation permettant d'aller vers d'autres projets.

« Il faut être clair, moi j'ai peu d'espoir pour qu'à cet endroit, il y ait un skatepark pérenne. Par contre, plus on tient, plus tard on détruira ce DI, plus on aura d'arguments pour dire « attendez, on le remplace par quoi ? » Et si oui, où ? C'est là qu'elle est l'action intéressante. Il y a des hangars, c'est toujours pareil, ça fonctionne comme des deals en fait, c'est un peu ça. Et ça c'est pas moi qui ferai, c'est la ville, les skateurs, à la fois leur dialogues et leurs pressions réciproques. »⁹

Cet exemple montre, avec la mise en place de cette médiation, un pas en avant de l'institution vers les considérations et les valeurs portées par les pratiquants, synonyme d'une meilleure compréhension mutuelle. Morvan m'explique également sa vision du rôle des skateurs quant à leur responsabilité dans l'espace public. *« Les pratiques sportives qui se déroulent sur l'espace public, je pense qu'elles ont vocation à comprendre qu'elles ont un rôle et une responsabilité sur l'espace public. »¹⁰*

8. Festival de promotion, de réflexion et de débats sur les projets futurs de la ville de Nantes, associé à une programmation festive et culturelle. <https://completement.nantes.fr/>

9. Entretien avec Morvan Dupont réalisé le 12/07/2018

10. *Ibid.*



Skatepark *DIY* de la carrière Miséry, ouvert au public pendant l'événement *Complètement Nantes*.



Consignes préventives relatives à la « prise de risque » de la ville vis-à-vis de l'ouverture au public du skatepark *DIY* pendant un événement grand public.



Initiations organisées par *Unity 4 Ride* au skatepark *DIY* de la carrière Miséry, ouvert au public pendant l'événement *Complètement Nantes*.



Ruban de signalisation imprimé « *Nantes, terrain de jeux* » pour délimiter la zone dédiée au skatepark pendant l'événement *Complètement Nantes*.

Les projets mis en place à l'initiative des communautés doivent ensuite être gérés et animés à long terme, et il s'agit bien du rôle de la politique publique de donner les moyens aux pratiquants de faire vivre les espaces. La ville du skate passerait alors avant tout par un échange de bonne volonté entre les groupes pratiquants et les pouvoirs publics, à la fois dans une volonté d'offrir des espaces dédiés conçus en partenariat, mais également pour l'intégration de la pratique dans le tissu urbain. Que ce soient la politique publique mise en place par la ville de Nantes, ou des skateurs plus militants qui défendent leurs lieux de pratiques (par exemple lors de la campagne *Long Live Southbank* à Londres), la ville du skate passe par l'engagement et la responsabilité des skateurs à défendre et revendiquer leur pratique auprès des institutions.

UN « URBANISME CULTUREL » ?

Nous l'avons donc vu, le territoire nantais et en particulier l'Île de Nantes tente d'intégrer dans ses politiques publiques et d'aménagement, une prise en compte et un travail de dialogue avec les pratiques de glisses urbaines ou pratiques sportives libres, incluant le skateboard. On peut alors se demander : est-ce que ces questions sont intégrées uniquement par le biais des politiques municipales, et d'une « culture du projet à la nantaise » que revendique la Samoa ? Est-ce que la question des modèles, que nous avons déjà évoquée précédemment ne serait pas un élément de réponse supplémentaire sur la question de l'intégration de ces nouvelles problématiques ? L'étude des modèles de villes autant que celui des « modèles d'urbanisme » pourraient contribuer à l'explication de cette volonté, qui semble commune aux villes européennes, d'intégrer la pratique du skateboard dans les politiques d'aménagement. Le modèle d'urbanisme de l'Île de Nantes peut alors être rapproché de divers travaux sur la ville.

De manière critique, Laurent Matthey théorise « l'urbanisme « fictionnel », qui privilégie la mise en spectacle des projets au détriment de la mise sur pied de véritables outils d'appropriation de la ville. »¹, basé sur des principes nouveaux. D'abord, la « *new urban governance* », qui est une nouvelles forme de gouvernance adaptée aux financements publics-

1. Matthey, Laurent. *Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle*. Métropolitiques, 2011. <https://www.metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html>.

privés, et qui a pour volonté de mobiliser des acteurs divers, en intégrant le citoyen dans des démarches de participation et ainsi d'action sur son propre cadre de vie. « *La new urban governance a ainsi fait de l'éphémère et de la fictionnalisation des interventions un motif d'animation et de mise en visibilité d'une ville en train de se faire, se défaire et de se réinventer de manière continue, insinuant une logique de l'événement là où primaient des logiques de pérennisation.* »².

Ensuite, le « *storytelling* », qui est une « *mise en récit de la communication politique* » par des moyens d'implication du citoyen, l'organisation de forums, d'expositions, de campagnes de communication, de publications. On peut déjà voir dans ces quelques principes qui définissent l'urbanisme fictionnel, que le cas de Nantes peut être rapproché de cette description. La Samoa, aménageur de l'Île de Nantes est une société public/privée, et base une partie de ses actions et de son image sur la place donnée aux citoyens et habitants dans la fabrication de la ville. Le *storytelling* décrit ici est également un mode d'action important dans la communication politique de la ville de Nantes. Pour aller plus loin dans cette analyse, l'auteur propose d'autres signes de reconnaissance d'un urbanisme fictionnel. Il reprend ainsi la notion de « *visibilités urbaines* » définie comme « *un mouvement par lequel les villes se rendent visibles à elles-mêmes dans un processus susceptible de faire naître une conscience urbaine* »³, que l'on peut rapprocher de la notion de *storytelling*, utilisée par la ville de Nantes, notamment lorsqu'il s'agit de mettre en scène les projets d'urbanisme à venir dans un festival grand public, dynamique et culturel.

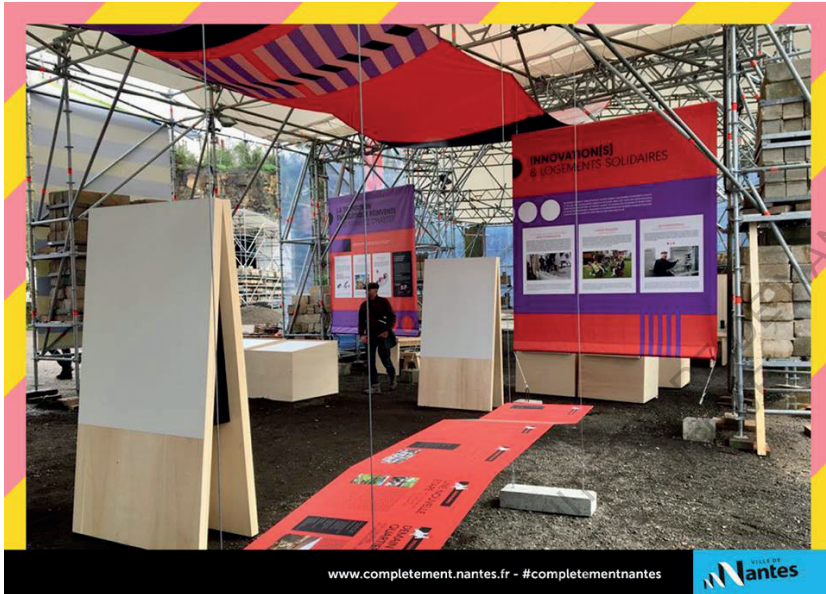
« *Dans ce mouvement où « tout ce qui était directement vécu [s'éloigne] dans une représentation », c'est bien la question du droit à la ville qui se pose, à savoir la capacité des habitants à intervenir effectivement sur leur cadre de vie.* »⁴

Alors, selon l'auteur, l'urbanisme fictionnel serait la source d'une production fictive d'espaces d'appropriation, qui se superposeraient à une production réelle de la ville, bien plus banalisée, et fonctionnaliste. Il transforme l'appropriation des espaces, le vécu, en représentation fictionnelle.

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. *Ibid.*



À l'intérieur de l'exposition *Complètement Nantes*, une volonté pédagogique d'explication des futurs projets urbains. Photo communiquée sur la page Facebook de la ville de Nantes.



«Véritable espace d'échange et de partage, l'Agora est le cœur des grands débats, conférences, tables rondes...» Photo communiquée sur la page Facebook de la ville de Nantes.

Source du texte : <https://complementement.nantes.fr/complementement-nantes/lagora>

« De fait, la mise en spectacle de la production territoriale s'est muée en norme fonctionnelle de la bonne conduite de projet urbain. Or, dans le même temps que l'action se déréalise, qu'elle devient le simple signe d'un vouloir agir, c'est la capacité concrète des individus à agir sur leur cadre de vie qui est mise en péril. Ils sont conviés à des tables rondes qui spectacularisent la parole experte. Ils circulent entre des maquettes et des panneaux didactiques qui leur expliquent les enjeux d'un développement urbain, comme ils se déplaceraient dans un musée d'art, ébahis devant l'évidence de l'œuvre et la technicité du geste. »⁵

Ce modèle d'urbanisme proposé par Laurent Matthey, qui semble correspondre dans sa description, à ce que peut mettre en place la ville de Nantes, est également mis en avant par d'autres villes, dans le cadre du travail sur la pratique du skateboard. C'est en tous cas ce que Bruxelles semble faire dans son étude sur la pratique : « La capitale ne déroge pas à la nécessité d'un certain marketing urbain. L'image que renvoie la ville est importante, car son attractivité globale et touristique en dépend. Il n'est pas rare de trouver des images promotionnelles de villes ou des perspectives d'aménagement urbain mettant en scène des skateurs, vendant ainsi une ville « dynamique » et « ouverte ». La ville se doit donc de se scénographier elle-même, et le skate est un moyen spectaculaire – littéralement – de participer à cette scénographie urbaine par l'ajout au décor d'une chorégraphie singulière. »⁶

Cette description semble alors reprendre des notions évoquées par Laurent Matthey dans sa théorie de l'urbanisme fictionnel, à la source d'une production fictive d'espaces d'appropriation. Ce petit texte reprend aussi, par son vocabulaire, d'autres théories étudiées plus tôt dans le mémoire - le mot « spectaculaire » renvoie immédiatement aux études situationnistes des villes : « Pour Debord et les situationnistes, la cause de cette banalisation est à chercher dans les loisirs et le tourisme, dont ils peuvent observer la généralisation. On leur impute de neutraliser les luttes sociales, en les réduisant à un spectacle muséifié : « Dans les vieux quartiers, les rues ont dégénéré en autostrades, les loisirs sont commercialisés et dénaturés par le tourisme. Les rapports sociaux y deviennent impossibles » »⁷. Sans aller sur le terrain des luttes sociales, la

5. *Ibid.*

6. Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE). *SK&BXL, Le skate dans la ville.*

7. Bonard. Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*



Panneau de communication installé à l'entrée du skatepark, pendant l'événement *Complètement Nantes*. On peut y voir la mise en scène de la pratique du skate, sur fond de communication culturelle, dans laquelle les skateurs ne se reconnaîtront pas toujours.

pratique du skateboard serait alors utilisée comme outil de développement d'une société spectaculaire. L'image renvoyée par la ville, le marketing urbain, la promotion par l'image, la mise en scène pour vendre une ville dynamique et ouverte, le spectacle, le décor, la chorégraphie... Tout ce vocabulaire tiré de « *SK8 BXL* » renvoie en effet à une utilisation de la pratique du skateboard par les politiques d'aménagement pour construire une ville de la représentation, une ville relative à l'urbanisme fictionnel. On peut donc se poser la question, pour le cas de Nantes, en termes de récupération et d'instrumentalisation culturelle et politique de la pratique du skateboard.

UNE RÉCUPÉRATION CULTURELLE ?

« Permettant la récupération des citoyens indigènes, la dérivation est aujourd'hui mise en avant par les politiques urbaines locales visant le « bien-vivre en ville ». Elle constitue un volet de leur marketing urbain. Cette reprise n'est guère étonnante au vu du guide d'itinéraire de proximité, genre discursif par excellence de la promotion touristique. On est donc bien loin du projet que visait la dérive, puisque les conditions mêmes d'une possible subversion sont absentes. »⁸

Dans ce texte, l'auteur parle du « guide d'itinéraire de proximité », démarche définie comme « la (re)découverte des espaces insolites de la ville [...] dans un mouvement de consolidation du tourisme de proximité », part importante dans l'économie touristique contemporaine, « un secteur développé dans bon nombre de villes européennes. »⁹

Cette dérivation, définie et illustrée dans la deuxième partie de ce mémoire, serait alors récupérée par les politiques urbaines pour la construction d'une promotion touristique, substituant aux pratiques de dérive tout leur caractère subversif. Pour contextualiser, on pourrait comparer la situation proposée dans cette première citation, avec la mise en place du Voyage à Nantes, pièce maîtresse de l'économie touristique de la ville de Nantes, correspondant bien à la définition du « guide d'itinéraire de proximité ». Or, avec le Voyage à Nantes, - à la fois le festival estival et l'organisme de promotion touristique - nous sommes bien dans ce qui pourrait guider les politiques urbaines locales, depuis maintenant quelques années, au-delà de l'économie touristique, dans cette « culture du projet urbain à la

8. *Ibid.*

9. Toutes ces citations sont issues de : Bonard. Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*

nantaise ». En effet, on peut voir beaucoup de noms d'architectes ou de personnes dont les métiers touchent à l'aménagement des villes, figurer sur les œuvres du Voyage à Nantes, ce qui peut avoir comme effet, de faire rentrer la vision culturelle et politique portée par ce festival dans la culture des producteurs de la ville. Le « *guide d'itinéraire de proximité* » se transforme alors en « culture du projet urbain à la nantaise ».

Sur ce point, Morvan, chargé de projet pratiques sportives libres, me donne son ressenti personnel. Il pense en effet qu'une nouvelle vision de la création des espaces publics est présente à Nantes, et que cela vient en partie du Voyage à Nantes, qui a pu favoriser une acculturation des architectes et urbanistes à ce mode de production culturelle. Le « quartier de la création »¹⁰ au sein de l'Île de Nantes en serait une parfaite illustration. Cette économie culturelle, d'abord permise par l'itinéraire touristique et l'image qu'il renvoie de la ville, puis par la création d'une SPL¹¹ regroupant un bon nombre d'instances culturelles locales, aurait donc permis la création de cette « culture du projet urbain à la nantaise », censée travailler sur la prise en compte des pratiques habitantes, et notamment celle du skateboard, nous l'avons vu plus tôt, parfois en contradiction avec les valeurs portées par le Voyage à Nantes, qui supprime les « *conditions mêmes d'une possible subversion* » des espaces publics.

Peut-être voit-il dans l'entente ou la collaboration un moyen plus fort de contrer cette subversion ?

Yves Pedrazzini se pose la même question : assistons-nous à la naissance d'une « société du hors-piste », ou simplement à la récupération des valeurs du hors-piste par le volet culturel de nouvelles politiques urbaines ?

« *La tentation existe, en effet, de réinvestir « au centre » le capital inventif et créatif développé spontanément dans les marges.* »¹²

Ici, les marges ne sont pas géographiques, mais bien culturelles. La pratique du skateboard, il y a quelques années, était bien perçue comme culture de marge, et semble aujourd'hui bénéficier d'une plus grande écoute, que l'on pourrait aussi assimiler à une récupération culturelle.

Pour exemple, la *Creative Factory* - « *opérateur économique de développement des filières des industries culturelles et créatives* »¹³ - qui fait partie de la société d'aménagement en charge de l'Île de Nantes (la

10. Quartier qui rassemble des industries créatives : communication, design, arts de la scène, architecture, arts visuels.

11. Société publique locale.

12. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*.

13. <https://www.creativefactory.info/>

Samoa) a organisé un concours de court-métrage, dans le cadre du festival de cinéma « *Sofilm Summercamp* »¹⁴, avec comme thématique principale « *la ville, terrain de jeu grandeur nature* », visant à offrir « *un nouveau regard sur les pratiques libres dans l'espace public* »¹⁵. Des amis skateurs ont participé à ce concours, et le jour de la diffusion s'est laissé sentir une sorte de décalage culturel, entre des participants issus du monde du cinéma, un festival inspiré des codes de cette culture, et une petite communauté de skateurs, important dans ce cadre une culture bien différente. Quel-est donc l'intérêt d'une structure essentiellement tournée vers le développement économique pour un sujet comme les pratiques libres, dont on sent le décalage culturel ? Par cette volonté d'inclure des cultures qui ne sont pas issues de volontés d'innovation ou de création d'entreprises, cette démarche tente donc, par la culture, une forme de récupération dans le champ économique : l'économie du skateboard comme expliquée dans la première partie du mémoire, spécifique au monde du skate est alors exploitée en dehors de cette sphère « privée ». La marge culturelle, ce « capital inventif et créatif » devient capital économique, grâce à la légitimité construite par la politique culturelle ouverte de la ville.

En terme spatial, cette légitimité culturelle est souvent questionnée concernant l'Île de Nantes, souvent vue comme synonyme d'un phénomène de *gentrification*.¹⁶ Pour Ocean Howell, la prise en compte de la pratique du skateboard par les politiques publiques peut parfois appuyer ce phénomène. Selon lui, les skateurs peuvent dans certains cas être des « *troupes de choc de la gentrification* »¹⁷, éloignant des public vus comme « illégitimes » ou des activités illégales qui se développent dans des espaces inoccupés. « *C'est ce que fait le skate, il comble les fissures laissées par le développement capitaliste. Comme un champignon ou une mousse, il pousse dans les coins où personne ne veut aller.* »¹⁸. Voilà ce que les villes comprennent de plus en plus, et un raison pour laquelle elle veulent créer des partenariats, ou commencer à rentrer en dialogue avec les communautés de skateurs. « *Concrètement, les skateurs peuvent être*

14. Organisé du 20 au 24 juin à Nantes.

15. Citations issues de l'appel à candidature lancé par la *Creative Factory*

16. « *Phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés.* »

Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Gentrification>

17. Usbek & Rica, *Les skateurs, gentrificateurs ou gentrifiés ?*

18. Stewart McClure dans la conférence *Pushing Boarders : how to build a skate-friendly city ?*

instrumentalisés pour passer un coup de balais »¹⁹. Selon lui, certaines villes pourraient alors utiliser les skateurs comme moyen d'initier un projet immobilier par exemple, en y ajoutant une plus-value culturelle, par construction d'un lieu éphémère dédié à cette pratique de mieux en mieux perçue par les usagers de la ville. « *En fait, la même chose leur arrive à eux. Une fois débarrassé de l'échelon le plus bas, les drogués, on passe au suivant, les skateurs. Ensuite la foule aux frappuccinos peut arriver.* »²⁰. Le même type de procédé a déjà pu être utilisé par les villes avec des communautés d'artistes à la base d'appropriation de délaissés ou de friches urbaines, dans laquelle les pouvoirs publics ont vu une opportunité de créer des lieux de plus en plus rentables économiquement. Le même schéma semble pouvoir se répéter avec les communautés de skateurs, nouvellement considérés comme culturellement légitimes et susceptibles d'apporter une plus-value (économique) aux espaces urbains. Nous avons vu un « *art-washing* », que l'ont peut maintenant transposer en un « *skate-washing* ».

Ce dialogue entre skateurs et institutions, place-t-il les pratiquants dans une posture « *d'aménageurs de vivre ensemble ou d'avant-garde de la gentrification* ? »²¹.

Tous ces exemples montrent en quoi le travail des villes sur l'intégration de la pratique du skate peut aussi être vu comme une légitimation de la culture issue des communautés de pratique, afin d'en récupérer la substance productive pour la mise en place d'un urbanisme fictionnel.

Il semble, après cette étude de la pratique du skate dans la production de la ville, que sa prise en compte soit une nouvelle considération dans le monde de l'urbanisme. Nous l'avons vu, il s'agit d'abord d'une question de modèles de villes, puis de modèle d'urbanisme/d'urbanisation, les villes européennes étant les premières engagées sur ces questions. Dans cette volonté d'intégration de la pratique, le milieu associatif du skate doit s'imposer en partenaire des villes, et prendre la place qui lui revient d'avoir, là où la légitimité de pratiquant est nécessaire.

L'objet du skatepark peut-être pensé pour répondre à une demande, mais il doit être pensé comme objet urbain intégré à la ville. Il peut aussi disparaître pour laisser place à des espaces publics skateables, puis à

19. Ocean Howell dans : Usbek & Rica, *Les skateurs, gentrificateurs ou gentrifiés ?*

20. *Ibid.*

21. *Ibid.*

une ville skateable, décloisonnant ainsi les divers usages de la ville. La gestion sécuritaire de la pratique du skate, dont le skatepark est un outil de cloisonnement, doit également être dépassée, sinon, les gestionnaires doivent s'attendre à ce qu'existent toujours les confrontations et les « dérives » d'usages des espaces publics.

Alors, dans le cas de l'Île de Nantes, sommes nous dans une ville du skate, ou dans un cas de récupération ?

Sans avoir de réponse concrète, on peut quand même formuler la nécessité de la pratique du skate, derrière tout son caractère subversif envers les espaces de la ville, la vision alternative de la ville fonctionnaliste, qu'elle puisse être un moyen de continuer d'agir, de renforcer cette vision autre de la ville, par son appropriation, montrer qu'une ville du vécu est possible.

« Les difficultés de la dérive sont celles de la liberté. Tout porte à croire que l'avenir précipitera le changement irréversible du comportement et du décor de la société actuelle. Un jour, on construira des villes pour dériver. »²²

22. Debord, Guy. *Théorie de la dérive*.

Conclusion

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

« La microsociété skater permet de visualiser l'un des scénarios possibles pour la société urbaine du XXI siècle : en plus d'offrir une solution simple et bon marché aux problèmes de transports dans les grandes villes, les structures organisatrices du milieu néo-sportif urbain et les valeurs anti-institutionnelles et communautaires (mais réalistes, c'est-à-dire capables de faire valoir les droits de citoyens des groupes « alternatifs ») ouvrent des perspectives novatrices aux responsables de la gouvernance urbaine. »¹

Yves Pedrazzini voit en 2001 la démocratisation des nouveaux-sports comme signifiante sur la volonté d'évolution, vers une société plus ludique. On entend souvent dire « le sport est un des miroirs de la société », et l'auteur voit dans le skateboard une expression sociale à ne pas rejeter.

« Va-t-on vers une nouvelle époque sociale du sport, une nouvelle sportivisation de la société, ou rien de tout cela ? Difficile de répondre tant apparaissent entremêlées les actions les plus novatrices et les politiques publiques et commerciales les plus conventionnelles. »²

Dans cette incertitude la plus complète sur le caractère novateur de ces pratiques, beaucoup tentent de rappeler la responsabilité que peuvent détenir les skateurs dans la construction de l'espace public. Par son caractère potentiellement *gentrificateur*, le skate peut aussi être un moyen « extrêmement efficace pour pointer du doigt la nature discrètement

1. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. p.210

2. *Ibid*, p.189

excluante des espaces publics »³, mais il faut dans ce cas que les communautés puissent prendre pleinement conscience de leur rôle. « *Si les skateurs veulent être considérés, il faut qu'ils considèrent les autres* ».⁴ Dans cette perspective de responsabilisation, le travail engagé par les quelques villes citées dans ce mémoire, et les communautés rassemblées par associations semble prendre une voie intéressante. C'est aussi par l'intérêt propre aux skateurs (avoir des lieux de pratiques divers au sein de l'espace urbain) qu'ils pourront ensuite prendre conscience du rôle à prendre dans la construction de la ville. Le rapprochement avec le monde institutionnel semble important dans cette perspective, mais l'appropriation spontanée reste indispensable pour ne pas devenir uniquement partenaires des villes, mais aussi en rester les premiers acteurs. « *Ces lieux dits underground par les acteurs eux-mêmes ont certainement un rôle essentiel à jouer dans la restructuration institutionnelle amorcée par nos sociétés en crise organisationnelle.* »⁵

La diffusion au plus grand nombre de cette pratique, et de cette attitude critique envers les espaces de la ville semble aussi nécessaire dans une perspective d'impact néo-sportif sur la société : les pratiquants doivent être créateurs d'un ensemble de signes autonomisants, partagés à tous les usagers de la ville.

« *Il est un peu tôt pour dire que le patin est l'avenir de l'homme des villes, mais peut-être est-il, pour le corps et pour l'esprit, la pratique et « l'attitude » les plus adéquates à adopter en milieu urbain et donc un modèle culturel qu'il faut commencer à envisager autrement que comme le mode de vie de quelques outsiders.* »⁶

Le skateboard pose également la question de la légitimité d'usage de la ville : les voitures endommagent bien plus l'urbain que les autres catégories d'utilisateurs, mais elles en sont pourtant toujours au premier plan. Les skateurs, comme d'autres catégories d'usagers souvent considérés comme illégitimes, doivent saisir l'occasion d'échanger avec les pouvoirs publics sur les questions de légitimité d'usages. Cela doit permettre aux villes d'accepter les comportements les plus divers, minoritaires, mal perçus ; voilà une des missions du skate, on le voit, en passe d'être accepté par les villes mais qui ne doit pas laisser derrière lui les autres usages de marges.

3. Ocean Howell dans : Usbek & Rica, *Les skateurs, gentrificateurs ou gentrifiés ?*

4. *Ibid.*

5. Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain.* p.208

6. *Ibid.*, p.190

Ce pourrait également être l'occasion de parler de démocratie dans l'espace public. Par la lutte des skateurs pour garder leur place dans la ville et par leur engagement sur ces questions, il serait peut-être possible de penser des lieux plus hybrides dans leur programmation, plus inclusifs, même si les skateurs sont souvent les premiers à « coloniser » un espace sans en laisser le choix... Selon David Nights, architecte à Londres, le skate peut-être pensé comme « *l'avant-garde d'un mouvement plus large pour repenser l'espace public démocratique.* »⁷

Il évoque aussi le sujet du conflit dans l'espace public, comme nécessité à sa construction démocratique. Le skate serait alors un bon exemple de désaccords, de combats et donc de débats sur les usages de la ville. La logique « *friendly* », qui vise à trouver une place à certains acteurs souvent rejetés, n'est peut-être pas la bonne solution. Le concept de ville « *skate-friendly* » doit peut-être laisser sa place à la responsabilité et au combat des communautés pour leur légitimité dans l'espace urbain.

« *L'homme n'accepte donc la société que dans la mesure où il se sent susceptible de la refuser, c'est à dire quand il exerce un droit de libre choix par rapport à elle. S'il ne peut la refuser alors il ne l'accepte pas, il la subit. Il se dressera contre elle à chaque occasion si cette pression est trop grande.* » [...] « *Les tâches de l'architecte, de l'urbaniste, de l'aménageur du territoire, seraient d'assurer le libre choix de l'être entre la « communauté » et la « privatisation ».* »⁸

Dans cette responsabilité des skateurs à construire une ville plus démocratique, la question des modèles de villes est également primordiale. À l'intérieur des modèles post-industriels des villes occidentales, comme nous avons pu le voir dans la première partie, le skate a réussi à s'étendre, en partie grâce au développement d'une économie propre à la pratique. En dehors de ces modèles, le skate s'est développé marginalement, et n'est pas vraiment autonome, peut-être parce cette culture de la consommation qui fait vivre la pratique ne s'est pas implantée (et quelque part, tant mieux ?). Cela signifie alors autre chose pour la pratique dans ces contextes différents : nous avons vu quelques exemples d'un développement plus politique du skateboard, avec des volontés d'émancipation, d'éducation par exemple. Dans d'autres contextes, le skate peut alors questionner d'autres enjeux. À Athènes, ville perdante du néolibéralisme, le skate se

7. David Nights dans la conférence *Pushing Boarders : how to build a skate-friendly city ?*

8. Moles. Abraham, *Vers une psycho-géographie.*

développe d'une toute autre manière, et beaucoup de pratiquants le voient comme l'opportunité de formuler un projet sociétal plus humain, plus accueillant. Le modèle économique du skateboard prend une autre forme, et se concentre par exemple sur des enjeux politiques d'inclusion, par la création de marques qui encouragent la pratique féminine ou la production de magazines abordant les questions de genre dans la société. Ces contextes ne permettent peut-être pas d'innovations technologiques, mais ils pourront être la source d'innovations sociales bénéfiques à toutes et à tous, bien au-delà des modèles capitalistes.

« Ils ne préparent peut-être pas la révolution, mais ils élaborent, avec toujours moins de timidité, une société sacrément hors-piste. »⁹

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

Sessions

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

CARNET DE TERRAIN

« *Sessions* » est un carnet de terrain non-exhaustif des moments vécus dans le cadre de cette recherche, qui a pour but de plonger le lecteur dans l'univers du skateboard. L'écriture qui accompagne les photographies pourra prendre plusieurs formes qui n'ont pas d'importance spécifique pour comprendre ces moments. Le geste d'écriture est en effet quelque chose de souvent éloigné du milieu du skate. (mis à part dans les magazines spécialisés...)

Voilà donc quelques exemples de moments vécus dans le cadre de cette recherche, exceptionnels ou du quotidien, vides ou porteurs de sens.

SESSION EXPLORATION - 14/10/2017

Je rejoins Damien, mon colocataire, Alan et Simon à l'appart vers 16h, ils sont prêts à partir, avec tout le matériel (planches, balai, caméra, appareil photo, flash...). En voiture, direction le premier *spot* dans le quartier Dalby, un petit *rail* avec un *downhill*.¹ On se chauffe mais personne pour le *rail*, on reste 15 minutes. On remonte en voiture, *spot* de La Poste Eraudière, un parvis avec 6 marches. Le *spot* est rugueux, du verre cassé à la réception. Alan se motive tout seul en *ollie*, puis *back 360*² en deux essais.

On bouge vers les facs sans savoir trop où aller, on cherche des *spots* à l'œil, on explore. On s'arrête à un *spot* que Alan et Simon connaissent (eux connaissent bien les *spots* de la ville, ils habitent à Nantes depuis longtemps). C'est le bâtiment des lettres et sciences humaines, qui fait un parvis avec un sol difficile, bien rugueux. Les *lines*³ traversent la route, le parvis, et continuent plus bas, le but étant de rester sur la planche pendant toute la descente. On joue avec les trottoirs en évitant les voitures, même si c'est calme. On y reste jusqu'à la tombée de la nuit. Pas mal de *lines* passent, Damien s'énerve à cause du sol et se prend des chutes à répétitions. On bouge sur un autre *spot* juste à côté, la maison diocésaine, dans la cour fermée où on a repéré un banc en béton avec un bel éclairage.

Après avoir escaladé la barrière avec tout le matos on commence à skater, des *tricks* rentrent, mais on se rend compte que des gens sont là, dans le bâtiment. Quelqu'un nous interpelle en disant que ce n'est pas un lieu pour ça. Une autre personne nous demande gentiment de partir. Elle nous ouvre la grille, puis nous partons.

On bouge prendre de l'eau en voiture, puis on se pose sur le parvis de l'école des beaux arts, sur l'Île de Nantes Là-bas la motivation retombe, on mange et on fait un tour du quartier pour voir d'autres *spots*. La session touchait à sa fin, mais Simon évoque un autre *spot* à Rezé. L'endroit est un quartier résidentiel, avec un petit plan incliné avec une barre de protection. C'est chaud, il y a un chien qui aboie et beaucoup de maisons autour. On commence timidement (21h30-22h) et personne ne dit rien, tout le monde se chauffe, regain de motivation. On met le flash et les phares de la voiture, pour éclairer le *spot*. La fatigue arrive, on traîne jusqu'à 23h30.

1. Descente.

2. Figure consistant à faire un tour sur soi-même avec la planche dans un certain sens de rotation (*backside* opposé à *frontside*)

3. Enchaînement de plusieurs figures consécutives



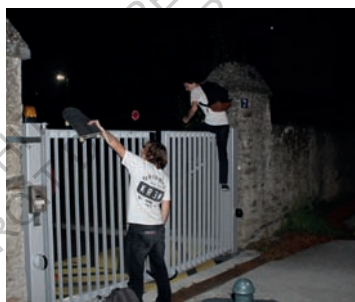
Le premier *spot* à Dalby, barre métallique puis *gap*.



Spot de la Poste, Alan en *ollie*.



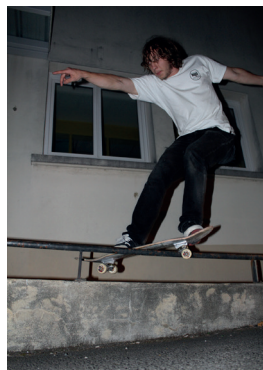
Le parvis du bâtiment de la fac



La barrière à escalader



Le banc découvert, ici Damien en *ollie*.



La barre à Rezé, ici Damien en *backside feeblegrind*.



La barre éclairée grâce à la voiture. Ici Alan en *frontside smithgrind*.

BLACK FRIDAY SESSION, BEAULIEU - 24/11/2017

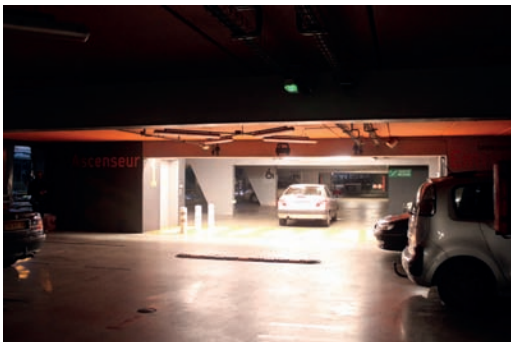
Un vendredi soir avec Tanguy, on voudrait skater les *curbs*¹ mais on ne sait pas où les installer. Le parvis du lycée Nelson Mandela est un bon endroit pour ça, le sol est bien lisse et l'espace assez étendu. On se donne rendez-vous là-bas, avec la voiture et les *curbs*.

Sur le chemin, la petite pluie commence à arriver. C'est mauvaise signe pour nous, le ciel se gâte. J'arrive, je gare la voiture, je le rejoins. La pluie commence à tomber plus sévèrement. Les *curbs* sont toujours dans la voiture, on y s'y abrite pour réfléchir à un *spot* couvert. Je pense au jardin des fonderies, mais les voisins ont tendance à appeler la police assez rapidement.

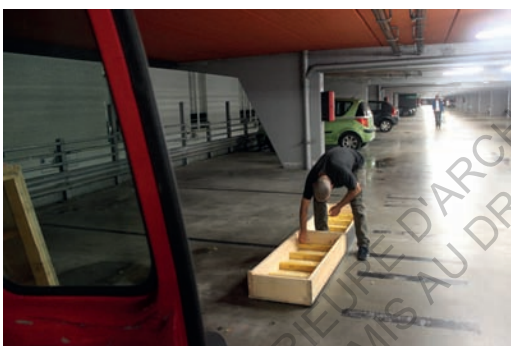
La voiture garée juste à côté du centre commercial Beaulieu, on pense à aller installer nos modules dans le parking souterrain. Mais il est trop tôt, il y a trop de gens, les vigiles vont sans doute intervenir directement. On pense alors à aller dans le parking en hauteur, où moins de monde se gare en général. Une fois la voiture garée au premier niveau, on sort d'abord les planches, timidement. On se rend compte que c'est le *Beaulieu Black Friday* ! Une aubaine pour faire une session dans ce magnifique centre commercial. On commence à faire du *flat* et à exploiter les petits ralentisseurs, en surveillant qu'il n'y ait pas de caméras. Finalement, on prend nos aises et on joue même à faire des tricks devant les voitures et les gens, souvent gênés, ne comprennent pas pourquoi on skate ici. L'ambiance est cool, on s'amuse bien pendant une heure et demi. Comme personne ne vient, on décide de sortir les modules, juste à côté de la voiture, pour remballer rapidement si quelqu'un arrive.

On skate une demi-heure, jusqu'à ce que deux vigiles arrivent pour nous dire que le skate est interdit ici. On décampe rapidement, les vigiles attendent notre départ pour s'en aller. Fin de session. Beaulieu nous offre de bons espaces couverts pour rouler l'hiver !

1. Modules construits plus tôt dans l'année, déplaçables.



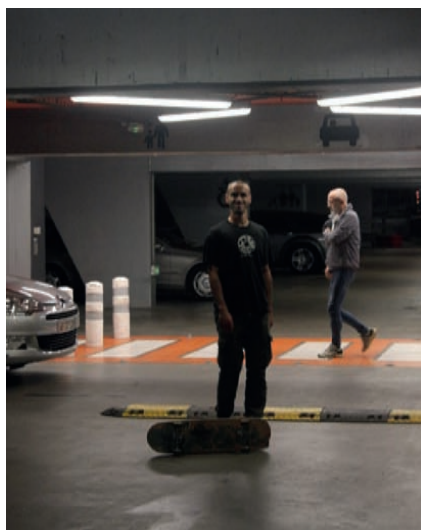
Parking éclairé et offrant des petits obstacles



Installation des modules



Traces de wallride (rouler sur une paroi verticale) sur le mur de la cage d'escalier



Tanguy, et un passant !

FONTAINE, NEFS - 09/12/2017

Damien et Alan veulent aller au *spot* de la fontaine, près de Vincent Gâche. C'est une fontaine sans eau, dans la cour d'un ensemble de bureaux. Le *spot* est exploitable le dimanche en escaladant, ou le samedi en faisant attention au vigile. On est samedi, et c'est parti pour cette exploration.

Damien derrière sa caméra, Alan sur sa planche monte la fontaine en *ollie* et y sort en prenant le *kicker*.¹ Il avait une figure en tête, qu'il réussit en quelques essais.

Tanguy est là aussi et met un *heelflip indy*² parfait en sortant du *kicker*.

Comme l'origine du skate avec les piscines californiennes, cette fontaine qui doit contenir de l'eau et la faire circuler nous permet d'avoir un mouvement fluide, qui se rapproche des *bowls* ou du skate en courbe en général. Mais la pratique de cette fontaine exprime aussi la pratique de la discontinuité, avec la nécessité de faire un *ollie* pour y rentrer, et pour y sortir.

Le tout est filmé et la pluie arrive, on décide de se replier aux nefs des machines de l'île, avec les *curbs*, stratégie qui commence à être rodée.

On se gare à côté du bâtiment B, comme beaucoup le font.

En bon samedi soir, il y a beaucoup de monde sous les nefs. On se fait délocaliser deux trois fois par les agents de sécurité qui habituellement nous tolèrent, mais là c'est plus difficile.

La session se termine par le dernier endroit où l'on pouvait se protéger de la pluie, au bout des nefs.

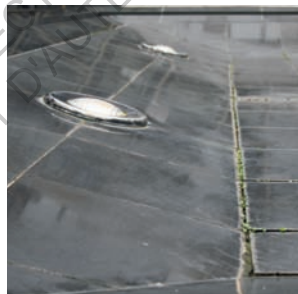
1. Petit plan incliné permettant de décoller plus haut qu'avec un simple saut au sol.
2. Rotation de la planche sur elle-même suivi d'une figure consistant à attraper la planche avec la main, en l'air.



Alan à l'entrée de la fontaine, en *ollie*



Alan à la sortie en la fontaine, en *ollie north*



Détail du plan incliné



Fin de session aux nefs

STREET ÎLE DE NANTES - 16/12/2017

Ce samedi, il est prévu que deux amis skateurs viennent passer le week-end à Nantes pour découvrir la ville et ses *spots*. Ils viennent de Saint-Malo et nous disent qu'ils n'ont pas beaucoup de *spots* là-bas, et prennent la venue à Nantes comme une sorte de pèlerinage tant le nombre de *spots* est grand. On commence avec un premier *spot*, assez classique à Nantes : le parvis du lycée Nelson Mandela. On trouve une palette et un poteau avec lesquels on bricole.

L'équipe s'agrandit, on est déjà beaucoup. Les deux jumeaux, Anthony et Maxime, Rémi et Glen, Alan, Damien, Mattéo, Tanguy et moi. On se déplace en groupe.

Damien et d'autres sont venus en voiture pour transporter le matériel, mais toute la journée après le groupe se déplace en skate.

Damien film des plans avec les jumeaux sur le *gap* et sur les blocs.

Une dame est choquée de l'engagement d'Anthony en *kickflip*¹ sur les 4 blocs, qui se prend de belles chutes. On bouge en direction des 5 marches couvertes à l'est de l'île, à côté du pont Tabarly. Mais en chemin on tombe sur quelques formes intéressantes. Un premier *spot* qui est une entrée de résidence (accès place de la Galarne), avec des marches et un petit *ledge*² en descente, en tôle, qui a déjà des marques de *grinds*.

C'est leur journée, et les jumeaux se jettent directement sur le *ledge* et par dessus une barrière placée devant les marches.

Le groupe se dirige ensuite vers un parc pour enfants, tout en bois avec des plans inclinés, des marches et des blocs... Quelques figures sont réalisées, mais la fatigue commence à se faire sentir dans le groupe. C'est drôle parce qu'en même temps, des parents amènent leurs enfants ici, et nous regardent comme des enfants qui jouent de leur côté et qu'il ne faut pas gêner. On bouge ensuite en direction des 5 marches évoquées plus tôt. C'est un ensemble de bureaux avec une cour intérieure. La journée est productive en terme d'images.

On va ensuite vers les 5 marches, et on arrive finalement à obtenir deux *lines*, une pour chacun des jumeaux. Après des petits problèmes de torche, tout est dans la boîte.

1. Figure consistant à faire tourner la planche sur elle-même, dans un certain sens.

2. Objet permettant de faire des *grinds* ou *slides*.



Anthony en *kickflip* sur les 4 blocs



Maxime en *backside grind* sur le ledge



L'équipe sur les jeux pour enfants



Spot des 8 marches

SESSION SECRET SPOT - 17/12/2017

Ce dimanche, le temps est incertain, et on pense aller vers un *spot* couvert. Alan a entendu parler d'un hangar dans la campagne de Nantes, avec des modules accessibles. Les jumeaux y sont déjà allés quelques jours avant, leur père connaît un des gars qui y habite. Ils nous décrivent le truc et ça a vraiment l'air incroyable.

On décide d'y aller, à trois voitures avec les gars qui passent le week-end ici et leur pote Cédric qui peut les emmener. On part donc pour 45 minutes de voiture direction la campagne au sud de Nantes. On arrive, l'endroit est un hangar agricole avec un bus réquisitionné à l'entrée. L'ambiance a l'air vraiment incroyable juste à l'entrée du hangar. On rentre dans le hangar où il y a pleins de vieilles motos et des modules.

De chaque côté il y a des courbes énormes, des plus petites, un *curb*, une *barre* et une ambiance de dingue.

On rencontre une des personnes qui habite là, Victor, qui est tatoueur et retape des vieilles motos ici. Il y a le skatepark à l'entrée, la cuisine et le salon de *tatoo* à côté, un bar derrière, une mezzanine avec des caravanes qui font chambres et un salon qui donne juste au dessus du skatepark.

Victor nous accueil très gentiment alors que nous sommes venus sans prévenir. Il vit ici, et passe beaucoup de temps et d'énergie à construire l'endroit. J'apprends que les modules viennent du *Hellfest*. Victor connaît la patron de festival et a pu récupérer les modules gratuitement.

Le lien avec le festival est assez fort, avec ce don, avec le fait que Victor travaille pour retaper une voiture du directeur du *Hellfest*, ou qu'il a été le premier tatoueur sur le festival.

On commence à skater et la motivation arrive vite, beaucoup de *tricks* sont réalisés. Damien prend beaucoup d'images. On finit notre session dans le bus à faire des plans et des mises en scènes. Il fait nuit, on joue avec des flashs, la torche... On finit avec la banquette du fond du bus sur le toit d'une voiture, à parler de l'endroit avec son résident et tous les autres.

Il me précise aussi qu'il ne faut pas communiquer l'emplacement pour toutes les suites que cela pourrait avoir pour la vie de cet endroit.

C'est aussi là où on voit l'utilité de l'espace privé pour créer un espace communautaire vraiment riche.

Ils veulent donner une certaine dynamique à l'endroit, beaucoup de concerts sont donnés, des soirées et des journées construction du skatepark...

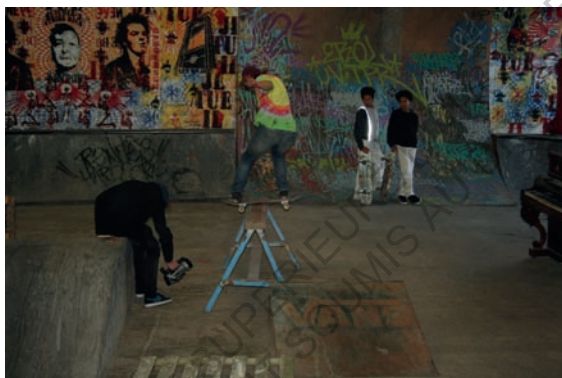
Une belle trouvaille.



Anthony en *boardslide* sur le piano



Entrée du hangar, motos et caravanes



Damien en *lipslide* sur le tréteau



Maxime et Damien, mise en scène dans le bus

PLANCHES, VINCENT GÂCHE - 21/11/2017

L'idée a déjà été évoquée. On est déjà passés plusieurs fois avec Damien devant le skatepark de Vincent Gâche, dans la partie basse là où ce n'est normalement pas le skatepark. Deux grandes planches de contreplaqué ont été mises sur les grandes marches (pour descendre de la rue à l'espace des terrains de sports) pour faire un plan incliné.

On se décide avec Alan et Damien d'aller se faire cette mission. On part vers 23h en direction de Vincent Gâche, en voiture, en prenant les routes traversantes, là où il n'y a pas de fréquentation de la police. On y arrive et juste avant de sortir, une voiture de police nous voit et ralentit. On attend avant de faire notre opération, pour savoir si la voiture fait demi-tour pour nous interroger sur le sens de nos actions, et surtout sur le fait d'avoir pris un sens interdit pour passer inaperçu ce qui n'a visiblement pas fonctionné. On attend quelques minutes, on se gare dans la rue perpendiculaire, un peu cachée, le temps que les gars y amènent les planches. Elles sont grandes, environ 1,20m par 2,1m. On doit rabattre les sièges et enlever tout ce qu'il y a dans la voiture. On insère les planches et on commence à rouler le coffre ouvert. Alan commence à rentrer en marchant. Dans une petite rue, il monte à l'arrière, coffre ouvert. On rentre au garage et on y dépose les planches, tranquillement.

Pourquoi ces planches ? Le but est de pouvoir les transporter pour rendre certains *spots* exploitables. Souvent, des « presque *spots* » existent dans la ville. Des endroits où tout est exploitable sauf le sol. Ça peut être des pavés, de l'herbe ou n'importe quel matériaux qui ne permet pas de rouler. Le simple fait d'avoir ces planches nous permet de créer un nouveau sol temporaire qui aboutisse potentiellement un nouveau *spot*. C'est une pratique courante dans le monde du skate.

Annexes

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

GLOSSAIRE

ANTI-SKATE : dispositif matériel qui empêche la pratique du skate sur certains mobiliers urbains. Les mairies installent souvent du mobilier dans lequel est inclus ce genre de dispositif. Parfois ils sont ajoutés après, sur des bâtiments ou des mains courantes par exemple.

BANK : plan incliné.

CONTEST : compétition.

CURB : littéralement le bord du trottoir, devant résister aux véhicules situés sur la chaussée. Le langage donne au mot « *curb* » la signification de toute arrête qui peut être utilisée par les skateurs pour glisser dessus.

DÉMO : temps pendant lequel des skateurs confirmés pratiquent afin de mettre en valeur un skatepark, souvent pendant des événements officiels, organisés par des marques ou des *skateshops*.

DITCH : infrastructure hydraulique en béton s'apparentant à un fossé et permettant l'acheminement des eaux par gravité.

DOWNHILL : descente.

FLAT : sol lisse et plat permettant de faire des figures.

FREESTYLE : enchaînement de figures chorégraphiées sur fond musical.

GAP : mot couramment utilisé pour désigner un vide à sauter qui peut être une différence de niveau entre deux surfaces, ou encore un vide entre deux surfaces de même niveau (dans ce cas on parlera plus de « *street gap* »).

GRINDS : fait de glisser avec les trucks sur diverses surfaces, arrêtes ou barres, souvent métalliques.

KICKER : petit plan incliné permettant de décoller plus haut qu'avec un simple saut au sol.

LINE : enchaînement de plusieurs figures consécutives.

OLLIE : figure permettant de sauter avec la planche, sans utiliser les mains ou que les pieds ne touchent le sol.

PIPE : littéralement un tuyau, désigne une forme circulaire skatable. Souvent appelé « *full pipe* » les « *half-pipes* » et « *quarter-pipes* » demi-cercle et quart de cercle sont des formes qui reviennent souvent dans le répertoire commun.

PRO-MODEL : modèle de chaussure ou de planche qui porte le nom du skateur sponsorisé.

RAIL : initialement la main courante en métal, le mot est utilisé pour désigner toute barre, généralement en métal, qui puisse être exploitable par les skateurs.

SESSION : moment de pratique qui peut être seul ou en groupe.

SKATECAMP : désigne souvent une sorte de colonie de vacances orientée sur la pratique du skate.

SKATEPARKS : lieu conçu et dédié à la pratique du skate.

SKATESHOP : magasin spécialisé dans la vente de produits pour la pratique du skate.

SLIDE : désigne le glissement des roues sur le sol, ou une catégorie de figures consistant à faire glisser les parties en bois de la planche sur divers obstacles.

SPOT : mot utilisé pour désigner un lieu où il est possible de pratiquer.

STREET : pratique du skate dans la ville, en dehors des skateparks.

SURFSHOP : magasins spécialisés dans la vente de produits liés à la

pratique du surf.

TEAM : groupe de skateurs professionnels représentant une marque.

TRUCK : essieu pivotant, permettant de tourner en appuyant d'un côté ou de l'autre.

VERT : désigne les parties verticales du *half-pipe* ou du *bowl*.

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

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

Borden Iain, Lafore Benjamin, Martinez-Barat Sébastien, Roger Damien, Teichmann Audrey, et Antoine+Manuel. *Landskating*. Villa Noailles Hyères, 2016.

De Certeau, Michel, Luce Giard, et Pierre Mayol. *L'invention du quotidien: Arts de faire*. Gallimard, 1990.

Debord, Guy. *La société du spectacle*. Paris: Gallimard, 1967.

Glauser, Julien. *Tokyo-skate. Les paysages urbains du skateboard*. Infolio, 2016.

Lefebvre, Henri. *La Production de l'espace*. Éditions Anthropos, 1974, 485p.

Lefebvre, Henri. *Le Droit à la ville*. Paris, France: Éditions Anthropos, 1968.

Maurice, Antoine. *Le Surfeur et le militant : Valeurs et sensibilités politiques des jeunes, en France et en Allemagne, des années 60 aux années 90*. Paris: Editions Autrement, 1987.

Moles. Abraham. *Vers une psycho-géographie*. In : Bailly. Antoine, Ferras. Robert, Pumain. Denise. *Encyclopédie de géographie*. Paris: Economica, 1992.

Paquot, Thierry. *Introduction en compagnie des situationnistes*. In : Les Situationnistes en ville. Gollion: Infolio, 2015.

Pedrazzini, Yves. *Rollers & skaters : sociologie du hors-piste urbain*. Paris: Editions L'Harmattan, 2001.

Raibaud, Yves. *La Ville Faite par et pour les Hommes*. Paris: Belin littérature et revues, 2015.

Villani, Tiziana. *Cartographie des dérives*. In : *Les Situationnistes en ville*. Gollion: Infolio, 2015.

Younès, Chris. *Résistances créatrices urbaines via l'internationale situationniste*. In : Les Situationnistes en ville. Gollion: Infolio, 2015.

Zarka, Raphaël. *Free Ride : Skateboard, mécanique galiléenne et formes simples*. Paris: B42, 2011.

Zarka, Raphaël. *La conjonction interdite : suivi de La question est de savoir qui sera le maître*. Paris, France: Éditions B42, DL 2011, 2011.

ARTICLES

Bennett, Andy. *Pour une réévaluation du concept de contre-culture*. Volume 1. La revue des musiques populaires, n° 9, 15 septembre 2012

Bonard, Yves, Capt. Vincent. *Dérive et dérivation. Le parcours urbain contemporain, poursuite des écrits situationnistes ?*. Article - Journal of Urban Research, n° Special issue 2 (24 octobre 2009). <https://doi.org/10.4000/articulo.1111>.

Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Le skateboard : une pratique urbaine sportive, ludique et de liberté*. Hommes & Migrations 1226, no 1 (2000): 33-43. <https://doi.org/10.3406/homig.2000.3542>.

Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants de skateboard*. Journal des anthropologues 61, 1995. <https://doi.org/10.3406/jda.1995.1919>.

Calogirou, Claire, et Touché, Marc. *Sport-passion dans la ville : le skateboard*. Terrain. Anthropologie & sciences humaines, n° 25 (1 septembre 1995)

Capet, Pieter. *Voir et construire la ville avec le skateboard*. Le chaînon manquant. 2010. <https://lechainonmanquant.be/analyses/voir-et-construire-la-ville-avec.html>.

Caroux, Jacques, *Le skate sauvage*. In : Revue Esprit n°10, De Certeau, Michel, 1978, p.33-35 <http://www.endlesslines.free.fr/anthology/antho70s/extra70/esprit10/es10.htm#>.

Debord, Guy. *Théorie de la dérive*. La Revue des Ressources. 2017. Publié dans Les Lèvres nues n° 9, décembre 1956 et Internationale Situationniste n° 2, décembre 1958. <https://www.larevuedesressources.org/theorie-de-la-derive.038.html>.

Gibout, Christophe, et Laurent, Julien. *Quand le skateboard « glisse » et quand il « racle » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de rouler urbaine*. esporte & sociedade, volume 3, 2008.

Kazi-Tani, Tiphaine. *Le skateur comme designer. Des possibilités d'expériences modernes dans les nappes urbaines et de l'exemplarité de la pratique du skateboard*. Environnement Urbain / Urban Environment, no Volume 8 (1 janvier 2014). <http://journals.openedition.org/eue/219>.

Matthey, Laurent. *Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle*. Métropolitiques, 2011. <https://www.metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html>.

Pégard, Olivier. *Insolence des pratiques ludiques adolescentes et réponses institutionnelles. Un affrontement ritualisé*. Corps et culture, no Numéro 4, 1 juin 1999. <http://journals.openedition.org/corpsculture/575>.

Riffaud, Thomas, Gibout Christophe, et Recours Robin. *Skateparks : les nouveaux parcs de jeu pour enfants. Une analyse sociospatiale des sports de rue à partir du cas de la métropole Montpellier*. Les Annales de la recherche urbaine 111, 2016. <https://doi.org/10.3406/aru.2016.3221>.

Van Damme, Stéphane. *Comprendre les Cultural Studies : une approche d'histoire des savoirs*. Revue d'histoire moderne & contemporaine no51-4bis, n° 5, 200

ARTICLES DE PRESSE

Brousse, Maxime. *Beaulieu : du skate fait maison*. Vice sports. 2017. <https://sports.vice.com/fr/article/pg7m79/beaulieu-du-skate-fait-maison>

Deberdt, Benjamin. *Scene / Tours / vu par Jo Dezecot*. Live Skateboard Media. <https://liveskateboardmedia.com/fr/article/scene-tours-vu-par-jo-dezecot>.

Moulène, Claire. *Le skate est-il encore une pratique subversive ?* Les Inrocks. 2011. <https://www.lesinrocks.com/2011/07/10/arts/le-skate-est-il-encore-une-pratique-subversive-1112707/>.

Noisillier, Anouchka. *Savoie : des skateurs construisent leur skatepark diy de plus de 1000m2* The Rider Post.com. 2018. <http://www.theriderpost.com/disciplines/urban/skate/savoie-skateurs-construisent-skatepark-diy-plus-1000m2/>

Pacary, Catherine. *Le skate ne veut pas s'enchaîner aux anneaux olympiques*. Le Monde. 2018. https://www.lemonde.fr/sport/article/2018/05/10/le-skate-ne-veut-pas-s-enchaîner-aux-anneaux-olympiques_5297017_3242.html.

Provenzano, Elsa. *Bordeaux: « Le skate fait partie du paysage de la ville »*. 20 minutes. 05/2018 <https://www.20minutes.fr/bordeaux/2271559-20180516-bordeaux-skate-fait-partie-paysage-ville>.

Usbek & Rica, *Les skateurs, gentrificateurs ou gentrifiés ?* Demain La Ville, Bouygues Immobilier, 2018. <https://www.demainlaville.com/les-skateurs-gentrificateurs-ou-gentrifies/>.

CONFÉRENCES

Foucault, Michel. *Des espaces autres*. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, In : Architecture, Mouvement, Continuité, no 5, 1984, p.46-49. In : *Des Espaces Autres. Hétérotopies*. Blog Foucault.info. <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heteroTopia.fr/>.

Pushing Boarders : how to build a skate-friendly city ? <https://www.youtube.com/watch?v=u0AKvUZQ4iQ&feature=youtu.be>

RAPPORTS DE RECHERCHE

Audry, Sofian, *Revue de lecture de L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*, 2011

Bouvier, Julien. *Sports urbains et institutions : un lien problématique*. Master recherche Risque et Vulnérabilité. Université de Caen Basse Normandie, UFR Sciences de l'Homme, Juin 2005, 80p.

Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE). *SK8BXL, Le skate dans la ville*.

Manny, Madriaga. Review : *Skateboarding, Space and the City : Architecture and the Body*, Borden, Iain, 2001. Department of Sociological Studies, University of Sheffield. https://www.sheffield.ac.uk/polopoly_fs/1.714151/file/7review.pdf

VIDÉOS/FILMS

Archi urbain (01/20) : *L'Escaut / Skate Park de Bruxelles*. <https://www.youtube.com/watch?v=nZOzuOmrF10>

Colquhoun, Jess, National Geographic, *See how skateboarding is changing lives in rural south africa*, 2016, 11 minutes. <https://www.youtube.com/watch?v=XEWspwurnvg>

Crouzy, Cédric. *Sk(h)ate me*. 2012, 26 minutes. <https://vimeo.com/114746982>

Evans, Ty, *Land of skate*, Ghost Digital Cinema, 2017, 13 minutes. <https://www.youtube.com/>

Gervais, Marion. *La bande du skate park*. Francetv, Nouvelles écritures et Quark Productions. 2015. 8 épisodes.

Hardwicke, Catherine. *The Lords of Dogtown* [DVD] Gaumont Columbia Tristar Films, 2005, 107 minutes.

Jutra, Claude, Rouli-Roulant, Films Cassiopée pour l'Office National du Film du Canada, 1965. 15 minutes. musique : Pierre F. Brault, chant : Geneviève Bujold - https://www.youtube.com/watch?v=icaUX_9Z788

Lallier, Thomas. *Skateboard Stories*, Arte France, 2011, 52 minutes.

Les skateurs : détourneurs du mobilier urbain. <https://www.youtube.com/watch?v=g5FUyA53nq0>

Paving space. https://www.youtube.com/watch?v=2cAwDdNb7_4

Souef, Antoine, *À l'aide ! Ou comment j'ai arrêté de vouloir aider l'Afrique*, coopérative Vent Debout, 2013. https://www.youtube.com/watch?v=tDjkoY5_Kgc&t=3322s

AUDIO

Van Reeth, Adèle. *Les chemins de la philosophie*, « *Guy Debord (4/4) : La société du spectacle* ». Diffusé le 13/04/1017 à 10h. France Culture. <https://www.franceculture.fr/emissions/les-chemins-de-la-philosophie/guy-debord-44-la-societe-du-spectacle>.

SITES INTERNET

<https://completement.nantes.fr/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Skateboarding_sponsorship

https://fr.wikipedia.org/wiki/Culture_underground

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Gentrification>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Sous-culture>

<https://laligue44.org/>

<https://nantesskateboarding.wordpress.com/>

<https://nantesskateboarding.wordpress.com/2014/11/05/manifestation-au-skatepark-le-hangar/>

<https://www.creativefactory.info/>

<http://www.skateism.com/>

Histoire du surf | Red Star Surf School Lanzarote. Red Star Surf School Lanzarote | Yoga & Surf Lessons (blog). <https://redstarsurf.com/fr/histoire-du-surf/>.

L'histoire du skateboard | skatedeluxe Blog <https://www.skatedeluxe.com/blog/fr/wiki/skateboarding/histoire-de-skateboarding/>.

Martin, J-Yves. Weblog « *La production de l'espace* », 2005. http://www.jy-martin.fr/EX/website.hebergement.lycos.fr/www.jy-martin.fr/imprimersans958e.html?id_article=132&nom_site=Le%20%20weblog%20-%20portfolio%20de%20J-Yves%20Martin&url_site=http://www.jy-martin.fr.

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

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

Jonas Cevantes
Mémoire de master - Janvier 2019

-
Habiter la transition socio-écologique
Sous la direction de Frédéric Barbe
ENSA Nantes