

<p>Année universitaire : 2019 - 2020</p> <p>Spécialité/Mention : Paysage</p> <p>Spécialisation/Parcours : PPST : Projet de Paysage, Site et Territoire</p>	<p>Mémoire de fin d'études</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)</p>
--	---

Sports libres et espace public, le cas du skateboard

Par : Manon FREYERMUTH

Soutenu à Angers le 05/11/2020

Devant le jury composé de :

Président : Fabienne JOLIET

Autres membres du jury (Nom, Qualité)

Maître de stage : Loïc HARRANT

Enseignant référent : Vincent BOUVIER

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation

« Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France »

disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



TABLE DES MATIERES

LISTE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES ANNEXES

LEXIQUE

LISTE DES ABREVIATIONS

REMERCIEMENTS

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION	1
1. Eléments de contexte : place des sports libres dans l'espace public et le cas particulier du skateboard	3
1.1. L'espace public, un nouveau terrain de sport ?	3
1.1.1. Place des sports dans l'espace public depuis une cinquantaine d'années en France	3
1.1.2. Concept ancré dans son contexte sanitaire, social et politique	3
1.2. Des enjeux de large portée.....	4
1.2.1. Santé, environnement et réflexion paysagère	4
1.2.2. Fonctionnements et liens sociaux.....	5
1.2.3. Appropriation de l'espace.....	5
1.3. Cas particulier du skateboard : appropriation extrême du milieu	6
1.3.1. Une pratique aux forts marqueurs culturels	6
1.3.2. Une reconnaissance tardive en tant que sport	6
1.3.3. Une stigmatisation d'actualité et l'enfermement de la pratique	7
1.4. Le concept d'espaces multifonctionnels et le lien au skateboard	8
1.4.1. Des skate-parks anciens qui montrent leurs limites	8
1.4.2. « Zéro artificialisation nette » et compatibilité avec le skateboard	9
2. Etude de deux dynamiques distinctes : un skate-park conséquent à La Faute-sur-Mer et une volonté d'intégration dans le centre-ville à Bordeaux.....	10
2.1. Méthode de traitement du sujet	10
2.1.1. Axes et objectifs de travail.....	10
2.1.2. Hypothèses	10
2.1.3. Périmètre d'étude	11
2.1.4. Modalités et mode d'analyse	11
2.2. Un projet qui déconstruit les constats passés sur les skate-parks : le skate-park de La Faute-sur-Mer	12
2.2.1. Contexte et caractéristiques du projet	12
2.2.2. Situation du projet, bouleversement du fonctionnement urbain et du rayonnement de la ville	16
2.2.3. Un lieu de sociabilité d'ampleur	17

2.3. Une nouvelle réponse en France : une volonté d'intégration douce dans la ville, étude de Bordeaux	20
2.3.1. Les impulsions du projet.....	20
2.3.2. Mise en place d'un plan guide et impact sur le fonctionnement urbain.....	21
2.3.3. Entre bénéfices sociaux et limites observées	24
3. Synthèse et identification de typologies de fonctionnement.....	28
3.1. Les équipements dédiés : entre bénéfices et doutes	28
3.1.1. Effet sectorisé des skate-parks	28
3.1.2. Effet centralisé des skate-parks	29
3.2. L'intégration douce dans l'espace public : un concept inabouti.....	30
3.2.1. Les limites du modèle émergent d'intégration	30
3.2.2. Aller plus loin dans la réflexion, l'exemple des pays scandinaves.....	32
DISCUSSION ET PERSPECTIVES	35
CONCLUSION.....	36
BIBLIOGRAPHIE	38
SITOGRAFIE.....	39
ANNEXES	

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figures :

Figure 1 : Design actif rue de Dijon à Montréal (Auteure : Mélanie Dusseault, 2017 ; Source : <https://ville.montreal.qc.ca>)

Figure 2 : Design actif quai des Chartrons à Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 3 : Autocollant « we will rebel in waves » au skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 4 : Stop-skate sur l'aménagement Cœur de Maine à Angers (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 5 : Stop-skate place des commandos à Saint-Nazaire (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 6 : Skate-park de Quiberon ensablé (Auteurs : Covalsky, 2020, Source : <https://laskateboarderie.com>)

Figure 7 : Skate-park des Moutiers (Auteur : Inconnu, *n. d.*, Source : pp-skate.blogspot.fr)

Figure 8 : Localisation de La Faute-sur-Mer à l'échelle de la France (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 9 : Localisation de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 10 : Localisation du projet de skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 11 : Schéma descriptif du parc de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Atelier 360°)

Figure 12 : Photographies du skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 13 : Photographie du skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 14 : Photographie plaine de jeux parc de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 15 : Photographie 2 plaine de jeux parc de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 16 : Photographie entrée piétonne skatable parc de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 17 : Photographie entrée piétonne parc de La Faute-sur-Mer, main courante et escaliers skatables (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 18 : Implantation stratégique du skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 19 : Fonctionnement urbain de La Faute-sur-Mer avant l'implantation du parc et du skate-park (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 20 : Fonctionnement urbain de La Faute-sur-Mer après l'implantation du parc et du skate-park (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 21 : Photomontages et photographie symbolisant le bouleversement social résultant du nouvel aménagement (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 22 : Localisation de Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 23 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux entre 2006 et 2009 (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 24 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux entre 2009 et 2019 (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 25 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux après 2019 (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Sources : Géoportail, Dedication)

Figure 26 : Manque de connexion entre les espaces concernés par le plan guide (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 27 : Photographie du skate-park quai des Chartrons à Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 28 : Investissement par les skateurs de la place du Pey Berland à Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Figure 29 : Typologie 1 effet sectorisé, exemple du skate-park de Sainte-Luce-sur-Loire (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 30 : Typologie 2 effet centralisé, exemple de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 31 : Effet pointillisme, exemple de Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Figure 32 : Place rouge, Superkilen (Auteur : Inconnu, *n. d.*, source : ArchiExpo)

Figure 33 : Marché noir, Superkilen (Auteur : Inconnu, *n. d.*, source : Archiscapes)

Figure 34 : Parc vert, Superkilen (Auteur : Iwan Baan, *n. d.*)

Figure 35 : Besoins auxquels peut répondre la pratique du skateboard (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Tableaux :

Tableau 1 : Usages observés au skate-park de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Tableau 2 : Projets du plan guide concernant le skateboard à Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Tableau 3 : Usages observés sur les espaces concernés par le plan guide (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Tableau 4 : Avantages et inconvénients des trois typologies définies (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I : Lignes directrices de design actif urbain du Centre de Design Actif de New-York (Auteurs : Center for active design, 2010)

ANNEXE II : Descriptif détaillé du projet de parc de La Faute-sur-Mer (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

ANNEXE III : Interview avec Arnaud Dedieu (Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

LEXIQUE

Assistance à la maîtrise d'ouvrage : structure professionnelle qui aide le maître d'ouvrage à piloter le projet

Baromètre national français des pratiques sportives : outil mis en place par le gouvernement français pour comprendre et appréhender l'évolution de la pratique sportive par l'intermédiaire de statistiques

BMX : vélo bicross

Bowl : discipline de skateboard qui consiste à rouler dans une structure en forme de cuvette

Cohésion sociale : intensité des relations sociales et liens qui lient les membres d'un groupe donné

Consensus social : notion qui exprime que l'ensemble des individus d'un milieu donné accepte et suit des règles de conduite similaires

Cruise : discipline de skateboard qui consiste à pratiquer la balade

Culture urbaine : ensemble des cultures qui trouvent leurs racines dans la rue à l'image du graffiti

Design actif : principe d'aménagement né à l'école de design de New-York qui favorise la pratique sportive par l'agencement et l'aménagement de l'espace autant intérieur qu'extérieur

Do it yourself : action de faire par soi-même une construction, un aménagement

Fonctionnement urbain : ensemble des activités d'une ville, leurs interconnexions et les flux que cela engendre

Freestyle / Street : discipline de skateboard qui consiste à réaliser des figures sur tout type d'objets urbains

Glisse urbaine : regroupe tous les sports avec utilisation d'un objet roulant et moyens de déplacements doux urbains (skateboard, trottinette, overboard, etc)

Maitrise d'œuvre : structure professionnelle qui mène la réalisation d'un projet porté par une maîtrise d'ouvrage

Maitrise d'ouvrage : structure à l'origine de la commande d'un projet et porteuse de ce dernier, pour qui l'ouvrage sera réalisé

Minéral : matière inorganique telle que le béton

Mixité sociale : cohabitation de personnes issues de milieux sociaux différents et/ou de catégories d'âge différentes

Module : élément en bois, aluminium ou béton de formes variées adaptées à la pratique du skateboard

Observation participante : concept introduit en sociologie par Bogdan et Taylor en 1975 qui consiste à s'immerger personnellement dans son milieu d'études sans en informer les participants afin de ne pas biaiser leur comportement

Parkour : discipline sportive qui consiste à franchir des obstacles urbains

Plan guide : intentions et grands principes d'un projet

Plateau multisport : terrain intérieur ou extérieur permettant la pratique de plusieurs sports différents

Playground : plaine de jeux, ou aire de jeux

Skateboard : pratique sportive et culturelle consistant à rouler sur une planche de bois avec quatre roues

Skate-friendly : compatible à la pratique du skateboard

Skate-park : équipement constitué de modules ou construit en béton dont les formes permettent la pratique du skateboard

Sport autonome : sport pratiqué sans licence ni encadrement par des professionnels

Spot : espace propice à la pratique du skateboard

Stop-skate ou dispositif anti-skate : dispositif présent sur le mobilier urbain se voulant inconfortable pour la pratique du skateboard (souvent sous forme de petites tiges en métal)

Transaction sociale : concept sociologique introduit par Jean Remy, Liliane Voyé et Émile Servais dans leur ouvrage *Produire ou reproduire ?* (1978, 1980). Il désigne les efforts d'adaptation et de résolution des conflits nécessaires dans l'espace public

Ville fonctionnelle : notion introduite par Le Corbusier en 1933 qui définit une sectorisation des usages dans la ville

Zéro artificialisation nette : notion introduite par Nicolas Hulot en 2019 visant à compenser écologiquement chaque nouvelle artificialisation

LISTE DES ABREVIATIONS

AMO : Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage

CREDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie

DIY : Do It Yourself (faire par soi-même)

EPS : Éducation Physique et Sportive

INJEP : Institut National pour la Jeunesse et l'Éducation Populaire

REMERCIEMENTS

J'aimerais remercier toutes les personnes qui ont contribué à ce travail autant par leurs expertises, leurs conseils que leur soutien moral.

J'aimerais tout d'abord remercier les skateurs et les professionnels qui ont eu la gentillesse de témoigner et de m'apporter des éléments clés pour la rédaction de ce mémoire. De même, je souhaite remercier l'Atelier 360° pour m'avoir accueilli en stage et guidé dans mon travail, ainsi que Vincent Bouvier, mon référent, pour avoir répondu à toutes mes questions.

Je remercie tout particulièrement les personnes dont j'ai croisé le chemin à l'INH, amis, famille, professeurs, qui m'ont fait vivre des années d'études fabuleuses et épanouissantes. À Nolwenn, qui a participé à améliorer ce travail par sa relecture rigoureuse.

Merci à Pierre-Emmanuel qui a su m'épauler et dissiper mes doutes.

Une dernière pensée toute naturelle va vers ma famille qui m'a toujours soutenu et qui a posé un regard extérieur précieux sur ce mémoire. À mon petit frère Mathias, qui a rythmé mes dernières relectures par quelques notes au piano.

AVANT-PROPOS

J'ai réalisé mon stage de fin d'études au sein de l'agence de paysage Atelier 360° située à Nantes.

Composée de six paysagistes aux parcours variés, l'agence privilégie l'entraide et les compétences sur la hiérarchie, dans un environnement bienveillant où chacun occupe une place égale.

L'activité se concentre autour de cinq domaines :

- le renouvellement urbain ;
- les extensions urbaines ;
- l'aménagement urbain / espaces publics ;
- les projets de transport / mobilité ;
- l'aménagement de parc urbain et d'espaces paysagers.

Autant de projets sur lesquels j'ai pu participer en assistance aux chargés de projet pendant mes six mois de stage.

Une des spécificités de l'agence est la réalisation de projets de skate-park, qui m'ont inspirés et questionnés pour la rédaction de ce mémoire.

INTRODUCTION

Le baromètre national français des pratiques sportives de 2018 indiquait que près de 49 % des pratiquants sportifs le font en autonomie (INJEP, 2018). Les sports « sans contraintes », au sens élargi du terme, représentent tous les sports pratiqués seul ou à plusieurs de manière auto-organisée, sans l'encadrement d'une structure de professionnels (Ministère des Sports, 2018).

De plus, les sports urbains tels que le roller, le skateboard ou encore le BMX se sont fortement développés depuis les années 1990 et occupent aujourd'hui le devant de la scène des sports urbains. Nous pouvons citer leur médiatisation à travers des événements d'importance à l'image du festival FISE (Festival International de Sports Extrêmes) à Montpellier, les faisant devenir de véritables machines sociales et politiques.

De 2016 à 2017, parmi les pratiquants sportifs nous comptons une augmentation de 4 % des pratiquants de sport urbain (glisse urbaine et parkour) (INJEP, 2018).

Dans un contexte social, environnemental et sanitaire difficile en 2020, cette popularité place le sport libre au centre des préoccupations urbanistiques, en attestait déjà une note d'analyse écrite par le ministère de la Jeunesse et des Sports en 2018 sur le « rôle des pouvoirs publics et des acteurs privés sur l'inscription du sport dans les espaces urbains métropolitains » (Ministère des Sports, 2018). En effet, nous considérons depuis 2015 que 49 % de la population française est en surpoids ou obèse [1], le changement climatique et la pollution n'ont jamais été aussi intenses. Les revendications sociales s'élèvent et l'épidémie de COVID 19 n'a laissé la population sortir que pour des raisons essentielles dont le sport est une composante majeure. De nombreuses communes l'ont bien compris et les équipements et plans pour le sport libre fleurissent un peu partout dans l'espace public.

Il est tout d'abord nécessaire de bien définir le concept d'espace public.

L'espace public est accessible à tous, à n'importe quel moment, peut accueillir une large palette d'activités et est polysémique [2].

A toutes les échelles, l'espace public peut également se caractériser selon trois dimensions : l'environnement, le milieu et le paysage.

L'environnement regroupe les caractéristiques physiques et techniques de l'espace (espaces verts, revêtements, etc). Le milieu caractérise toutes les interactions sociales qui sont présentes dans l'environnement. Enfin le paysage est une notion plus sensible qui se définit par les perceptions de l'environnement par les personnes qui le vivent (Chelkoff et Thibaud, 1992 cités par Bourbillères et *al.*, 2020). C'est donc avec tous ces facteurs que les sports autonomes entrent en interaction.

Pour finir, mes observations ont montré que les décisions concernant l'accompagnement du sport dans l'espace public font l'objet d'une demande émergente de la population et sont avant tout le fruit de décisions politiques. C'est ainsi que nous pouvons observer différentes stratégies.

La stratégie la plus courante consiste à offrir une multitude d'équipements en libre-service que nous qualifierons de « dédiés à la pratique du sport ». Nous nous limiterons uniquement aux pratiques en extérieur. En effet, l'ingénieur paysagiste a un levier d'action sur ces espaces publics extérieurs, à l'inverse des espaces intérieurs. Ceci regroupe, les plateaux multisports et d'EPS, les playgrounds, les skate-parks et les terrains de pétanque. Certaines villes ne présentent pas moins d'une centaine d'équipements dédiés à l'image de Nantes Métropole par exemple [3].

Ces équipements sont certes des moteurs de sportivité mais posent de nombreuses questions non négligeables telles que la mixité sociale ou encore l'emprunte écologique.

Une nouvelle stratégie émergente qui peut s'apparenter au concept de design actif consiste à faire de la ville un terrain de sport en elle-même tel un écosystème global où le sport est intégré au fonctionnement même de la ville et à prioriser les espaces multi usages et le petit mobilier

éphémère. Le but visé est une mutualisation et une optimisation des espaces artificialisés et des coûts, une mise en avant du sport et une augmentation de la cohésion sociale. En effet, le design actif prône un urbanisme qui influence positivement la pratique du sport (design des espaces extérieurs et aussi des bâtiments) [4].

Dans ce mémoire nous nous proposons donc de faire une analyse d'études de cas ciblée sur la pratique du skateboard selon la problématique suivante :

Sports libres dans l'espace public, la fin des équipements dédiés en France ? Le cas du skateboard réinterroge les fonctionnements urbains et sociaux.

Le choix du skateboard a été fait pour plusieurs raisons. C'est en effet mon intérêt vif pour les cultures urbaines (art urbain, graffiti) et les balades à rollers et en longboard qui a amorcé le travail. De plus, la popularité grandissante des sports de glisse urbaine ainsi que les projets de skate-park réalisés par l'Atelier 360°, auxquels j'ai pu participer, ont renforcé le choix de cette thématique.

Nous verrons en première partie des éléments de contextualisation du sujet grâce à l'étude d'un corpus bibliographique, ainsi que les éléments saillants qui m'ont permis de dégager ma problématique. En seconde partie, nous ciblerons sur l'analyse de deux études de cas qui permettront d'apporter des éléments de réponse à notre problématique.

En troisième partie, nous proposerons une synthèse de nos observations.

« C'est précisément parce qu'il met en scène, de façon extrême, des interactions dans la rue que le skateboard est un excellent support de l'analyse de la culture urbaine. »
(Claire Calogirou, Marc Touché, 1995).

« Je vois le skateboard comme un sport et un mode de vie, ainsi qu'une forme d'art. »
(Tony Hawk, *n. d.*).

1. Eléments de contexte : place des sports libres dans l'espace public et le cas particulier du skateboard

1.1. L'espace public, un nouveau terrain de sport ?

1.1.1. Place des sports dans l'espace public depuis une cinquantaine d'années en France

Nous allons ici placer notre étude dans un contexte global de la pratique des sports libres dans l'espace public.

La ville est mouvante. Que ce soit à 8 h du matin, à 19 h, 20 h, 21 h les rues sont rythmées par le bal ininterrompu des joggers, cyclistes, pratiquants de parkour et autres disciplines en plein air. Les français pratiquants sportifs seraient près de 47 % à préférer pratiquer le sport en plein air (INJEP, 2018). Ces sports autonomes peuvent se diviser en trois groupes (Ministère en charge de la Jeunesse et des Sports, 2015) :

- les pratiques déambulatoires et fitness (jogging, marche, parkour, etc) ;
- les sports de ballon libres (football , basket, etc) ;
- et **la glisse urbaine** (skateboard, trottinette, roller, etc) que nous ciblerons dans cette étude.

Les chiffres et la nature des sports étudiés nous font comprendre l'ampleur du phénomène de la conquête de l'espace public par les pratiquants sportifs. D'une part, près de la moitié des pratiquants sont autonomes, d'autre part cette autonomie concerne un panel important et diversifié de sports. Ceci nous invite à analyser de façon critique leur place actuelle dans l'espace public comme défini dans l'introduction (notamment les aspects fonctionnels et sociaux).

« Certes depuis le milieu des années 70, nous observons un nombre croissant de citoyens qui se livrent à des activités sportives dans les espaces publics » constatait Segalen en 1994 (Calogirou et al., 2020). La popularité des pratiques sportives dans l'espace public ne semble donc pas si récente. Cependant, la fréquentation de la rue par les sportifs ne fait que s'accroître avec l'émergence de pratiques sportives qui prennent la rue comme terrain tel que le parkour au début des années 90 mais qui connaît un véritable essor en France dans les années 2000 [5]. Ainsi, l'INJEP notait une baisse de 0.6 % de licences sportives et titres de participation délivrés entre 2017 et 2018 (INJEP, 2018). Ce chiffre isolé n'est certes peut être pas significatif, mais en parallèle de l'étude de l'INJEP mettant en avant que 50 % de personnes sondées préfèrent pratiquer de manière autonome, ceci est révélateur d'une société qui évolue, avec des individus indépendants dans leur pratique et qui ont besoin de flexibilité. Cependant, le type de réponse proposée pour répondre au besoin de pratique sportive a connu une évolution qui pose question aujourd'hui. D'une offre d'équipements normés sous le modèle des années 50 qui a perduré pendant longtemps, cela a peu à peu évolué vers une offre massive d'équipements peu qualitatifs et peu adaptés à la demande sociale changeante. Partant du constat d'une volonté de la population de multiplier les sports de façon non encadrée, l'offre proposée s'est résumée aux équipements multisports de proximité, où la volonté de cohésion sociale s'est vite envolée au profit de deux usages uniques : le football et le basketball (Vigneau, 2015). C'est accessible car « de proximité » mais peu fonctionnel et peu accessible à toutes les catégories de pratiquants.

1.1.2. Concept ancré dans son contexte sanitaire, social et politique

Le rôle des pouvoirs publics dans l'accompagnement du sport n'est plus à interroger à la suite de la publication en 2018 par le ministère des Sports sur la valorisation du sport dans les espaces urbains métropolitains. Il est cité : « L'aménagement des espaces publics et la mixité des usages, notamment à des fins sportives sont aujourd'hui des enjeux majeurs pour les

municipalités. ». Cette seule phrase tirée de la publication nous fait prendre la mesure de l'enjeu des sports dans l'espace public et du poids de pouvoirs publics. Le ministère des Sports est chargé du développement et de la promotion du sport à tous les niveaux [6]. Son budget 2020 est de 710,42 M €, ce qui correspond à environ + 10 % depuis 2006 [7]. Bien que cette augmentation s'explique en grande partie par la préparation des Jeux Olympiques de Paris 2024, le gouvernement semble néanmoins, dans cette dynamique, s'attacher aussi au développement d'une France plus sportive.

Les municipalités quant à elles peuvent agir de plusieurs façons. Les décisions politiques peuvent concerner par exemple la piétonnisation de rues, la mise en place d'équipements éphémères ou encore l'organisation d'événements.

En 2020, la considération de la pratique du sport en ville vient encore se renforcer avec l'émergence de l'épidémie de COVID 19. Tout d'abord, le rapport des Français aux espaces extérieurs s'est trouvé bouleversé. Huit français sur dix accordent plus d'importance au développement de nouveaux espaces verts (contre six en 2016) [8]. Ce chiffre est également à mettre en relation avec une prise de conscience écologique accrue d'années en années [9]. La considération grandissante pour les espaces extérieurs peut être par ailleurs en partie couplée à la volonté de pratiquer du sport en extérieur. La moitié des pratiquants sportifs l'ont fait en extérieur pendant le confinement de mars à mai. Ainsi, les rues de Paris ont même connu une invasion de joggers aux alentours de 19 h [10].

Les activités de prédilection des Français en extérieur sont par ordre décroissant la détente, la balade, le pique-nique, le sport, le travail et le flirt (UNEP – IFOP, 2016). Notons également le besoin en îlots de fraîcheur créé par le réchauffement climatique.

Considérant le besoin des Français en espaces verts, ainsi que le lien avec le sport, il est évident que 2020 marquera un tournant dans l'accompagnement du sport dans l'espace public et cela engendre des enjeux multiples.

1.2. Des enjeux de large portée

1.2.1. Santé, environnement et réflexion paysagère

Les sports présentent des vertus variées tels que l'épanouissement ou l'inclusion (Ministère des Sports, 2019). Les nombreux apports du sport sur le physique, le moral et le social sont également constatés par chacun de nous au jour le jour. Par ailleurs, notre société court de plus en plus après l'efficacité. Les tapis roulants dans les aéroports ou les gares, les escalators, les ascenseurs sont proposés en opulence dans notre quotidien et participent par la même occasion à limiter l'effort physique. Il existe une contradiction entre le besoin d'efficacité et le besoin de pratiques physiques. Il est essentiel de repenser notre façon d'aménager afin de replacer la santé au centre de nos préoccupations.

Ce concept a même été formalisé par le Center for Active Design de New York, qui a rédigé en 2010 des lignes directrices sur le design actif et donc la méthode pour induire la pratique du sport dans l'espace public et même au sein des bâtiments, disponible en ANNEXE I. Ces lignes directrices prônent notamment la mise en place d'espaces verts extérieurs [11]. Par exemple un alignement d'arbres favorise la pratique de la marche ou de la course à pied, l'ombre rendant la pratique confortable. Les espaces verts favorisent également la pratique sportive. Ainsi le sportif est attiré par les espaces verts et la mise en valeur des espaces verts attire le sportif. Les figures 1 et 2 présentent des applications du design actif dans l'espace public. La figure 1 est une photographie de la rue de Dijon à Montréal, Montréal étant une ville plutôt exemplaire en design actif. La figure 2 est une photographie d'un marquage au sol incitant à la pratique du sport à Bordeaux.



Figure 1 : Design actif rue de Dijon à Montréal

(Auteure : Mélanie Dusseault, 2017 ; Source : <https://ville.montreal.qc.ca>)



Figure 2 : Design actif quai des Chartrons Bordeaux

(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

1.2.2. Fonctionnements et liens sociaux

Le sport est multigénérationnel et n'a pas de niveau social prédéfini. Les espaces publics sont des lieux de transaction sociale. La transaction sociale est un principe introduit pour la première fois par Jean Remy, Liliane Voyé et Emile Servais en 1978 dans l'ouvrage *Produire ou reproduire ?*. Ainsi, la transaction sociale reprend le principe de la définition de transaction basée sur l'échange. Elle est ponctuelle et n'est pas codifiée. Ce concept place le conflit au centre de sa réflexion. En effet, l'espace public est le berceau d'usages et d'individus divers. Cela entraîne des interactions qui peuvent et qui souvent entrent en conflit les unes avec les autres. Ainsi les transactions sociales représentent des compromis que chacun adopte dans son comportement pour réduire les tensions entre individus. La sociologie de la transaction sociale est également applicable au cas du sport dans l'espace public dans la mesure où des personnes de classes sociales, de générations différentes et de pratiques différentes se côtoient et font des compromis pour que toutes les pratiques puissent s'exercer sans conflits d'usages. A l'inverse du conflit, la pratique du sport dans l'espace public peut être facteur de rencontre et de mixité. Ainsi Bénédicte De Lataulade, sociologue urbaine, écrit : « L'espace public n'est pas extensible et pourtant le paradoxe de sa conception moderne est son extensibilité sociale » (De Lataulade, 2011).

Cette citation est bien sûr applicable au sport dans l'espace public et résume à elle seule tout l'enjeu que cela génère : l'espace public est fini dans sa structure physique mais infini dans sa structure sociale. Il est infini dans la diversité de pratiquants et de pratiques.

1.2.3. Appropriation de l'espace

« Ce sont les appropriations diverses qui rendent les lieux vivants, qui leur donnent sens et vitalité » (De Lataulade, 2011).

Le sport est un de ces facteurs d'appropriation qui donnent du sens aux espaces. Le sport permet d'interroger la ville et son fonctionnement (Riffaud et al., 2016). La pratique sportive est aussi un moyen d'accès à la ville ou plus largement l'espace public.

Ainsi, le sport est un outil très intéressant pour l'appropriation de l'espace public. Les sports de glisse urbaine ou de parkour en particulier car leur fondement est l'utilisation et l'appropriation des formes et objets de la rue afin de créer des enchaînements et figures.

Camy et al. traduisent bien cette idée en 1993, ils sont cités par Claire Calogirou et Marc Touché en 1995 dans leur publication *Sport-passion dans la ville : le skateboard* : les sportifs urbains sont les « initiateurs de nouvelles façons de pratiquer la rue et les acteurs de la création de la culture urbaine ».

1.3. Cas particulier du skateboard : appropriation extrême du milieu

1.3.1. Une pratique aux forts marqueurs culturels

Ce mémoire se propose d'utiliser le cas du skateboard comme outil d'étude des sports libres dans l'espace public. Les sports libres et les sports de rue étaient originellement étroitement liés à la culture urbaine, précisément aux pratiques des sports de glisse urbaine (skateboard, BMX, roller, trottinettes) et de parkour.

Le skateboard, pratique qui consiste à simplement rouler ou réaliser des figures sur une planche munie de quatre roulettes, est né dans les années 40 aux États-Unis. La pratique a été mise en avant et médiatisée par les surfeurs californiens qui cherchaient à élargir leurs sensations de glisse (Calogirou et *al.*, 1995). L'essence même de la pratique consistait à mettre au profit de la glisse des espaces abandonnés (anciennes piscines notamment). Ceci met en exergue un caractère fort d'appropriation des lieux et de multiplication des usages. À l'origine, le skateboard était une discipline fédératrice pour une population plutôt jeune qui répondait à des codes sociaux particuliers : marginalisation, rupture, rébellion et antisystème (Riffaud et *al.*, 2016). La pratique n'était donc pas vectrice de mixité sociale mais relevait plutôt d'un fonctionnement de type communautaire. La figure 3 ci-contre démontre l'expression de l'appartenance à une communauté par un autocollant au skate-park de La Faute-sur-Mer en Vendée. Les skate-parks sont des aménagements modulaires ou en béton composés de formes skatables et dédiés à la pratique.



Figure 3 : Autocollant « We will rebel in waves » au skate-park de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Nous pouvons notamment relever l'influence du mouvement « underground » et de Jean-Michel Basquiat, graffeur de Brooklyn sur la communauté de skateurs. Le mouvement prône un éloignement de la culture de masse et des médias de masse.

Le skateboard est donc né en tant que sport, mais était également un outil de revendication politique et social.

1.3.2. Une reconnaissance tardive en tant que sport

Après un départ timide en Europe, en France la discipline de skateboard est perçue comme dangereuse et elle est concurrencée par d'autres sports et modes de déplacement plus conventionnels. Le skateboard disparaît donc peu à peu dans les années 60, d'autant plus que cela véhiculait des valeurs « underground » non partagées du grand public. En 1973, l'invention de la roue en polyuréthane (composite plastique) vient bouleverser cette tendance. En effet le confort d'utilisation et l'ergonomie de ce nouveau matériau fait découvrir le skateboard aux novices et plus largement au grand public [12].

À l'origine, deux grandes disciplines sont alors expérimentées :

- le freestyle ou l'art de faire des figures sur tous les objets et toutes les formes que nous pouvons trouver dans les rues (trottoirs, mobilier, etc.), dont le successeur est la pratique « street » ;
- et le bowl qui consiste à rouler dans une structure en forme de cuvette à fond rond et qui était initialement pratiqué dans des piscines vidées ou des anciennes infrastructures de drainage [13].

C'est en 1974 que la discipline est reconnue comme sport. À partir des années 1990 le skateboard prend une toute autre tournure et représente à présent un réel phénomène mondial et permet une appropriation accrue de la rue. En 1996, le skateboard intègre la Fédération Française de Roller Skating [13].

Depuis les années 2000 jusqu'à aujourd'hui, la pratique est de plus en plus populaire en France et dans le monde. Les disciplines de rampe (infrastructure en U) et de bowl sont même intégrées au programme des Jeux Olympiques de 2020. Nous pouvons également noter l'émergence de l'utilisation du skateboard comme mobilité douce liée au développement des planches cruiser ou longboard, popularisant la pratique.

1.3.3. Une stigmatisation d'actualité et l'enfermement de la pratique

Les sports de rue sont partout, dans la rue comme dans les parcs dédiés (skate-parks, structures de parkour). Cependant, les années 2000 sont marquées par une explosion de commandes de skate-parks par les mairies. Ainsi par exemple, en 1990 nous ne comptons pas plus de cinq skate-parks à Montpellier et son agglomération tandis qu'aujourd'hui nous pouvons en dénombrer plus de vingt-cinq (Riffaud, et *al.*, 2016).

« Les pratiquants de roller, skateboard et BMX évoluent beaucoup dans les skate-parks qui sont des lieux cloisonnés, normés et réservés à une pratique » citent Thomas Riffaud, Christophe Gibout et Robin Recours (2016). L'image donnée ici du skate-park résonne de façon plutôt négative. En effet, le skateboard qui brille initialement par sa liberté et sa créativité se trouve enfermé dans des « parcs » dédiés et où, la créativité n'a plus sa place.

Cette notion de sectorisation des usages et de ville « rangée », où le skateboard n'a pas sa place dans la rue pour ne pas troubler l'ordre public, peut faire écho au concept de ville fonctionnelle. En effet, la ville fonctionnelle est une notion introduite par Le Corbusier lors de l'assemblée des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne qui a donné lieu à la Charte d'Athènes en 1933. Les architectes en présence font alors part de leurs angoisses face au développement du monde moderne de plus en plus dominé par les machines où la densité urbanistique et l'optimisation sont telles que les fonctions nécessaires à la vie de l'Homme ne peuvent plus être remplies. Il est alors décidé d'introduire des lignes directrices, plutôt vagues. L'une des principales idées est alors un principe de zonage pour les quatre fonctions : travailler, se loger, se recréer (loisirs), circuler. Le but étant de mettre de l'ordre dans la ville, ces fonctions sont réparties dans des espaces spécifiques différents et « cloisonnés ». Cette charte a inspiré de façon massive les reconstructions d'après-guerre en 1945 (Brausch, 2015). La volonté de cloisonner les pratiquants de skateboard dans les skate-parks semble suivre cette logique bien qu'ancienne. Le rejet du skateur était parfois extrême au point de placer des dispositifs anti-skate et de mettre des amendes aux skateurs. Aujourd'hui encore, cette dynamique est bien présente et visible, des stop-skate ainsi que des skate-parks sont encore omniprésents dans l'espace public.

Les figures 4 et 5 sont des photographies de dispositifs anti-skate que j'ai pu observer sur des aménagements récents. En effet, l'aménagement Cœur de Maine à Angers date de 2019 tandis que la place des Commandos de Saint-Nazaire date quant à elle de 2018. Ces observations sont bien le reflet d'une dynamique encore actuelle de sectorisation de la pratique, parquée dans des structures dédiées.



Figure 4 : Stop-skate aménagement cœur de Maine Angers
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)



Figure 5 : Stop-skate place du Commando Saint-Nazaire
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Cependant le propos est à nuancer. L'article de Thomas Riffaud, Christophe Gibout et Robin Recours cité précédemment met également en lumière les bénéfices ludiques et sociaux des skate-parks (2016). En effet, il permet un apprentissage de la pratique dans un endroit sécurisé pour les enfants. Les skate-parks sont aussi synonymes de mixité mêlant enfants, adultes, parents, novices et expérimentés. C'est précisément cette dualité qui est source d'intérêt et qui sera étudiée dans la suite du mémoire.

1.4. Le concept d'espaces multifonctionnels et le lien au skateboard

1.4.1. Des skate-parks anciens qui montrent leurs limites

Les skate-parks sont pour la plupart des réalisations en béton, qui ont une durée de vie d'environ 30 ans. Nous pouvons donc faire le postulat que ce sont des structures durables dans le temps, résistantes et qui sont capables de drainer un fort flux de pratiquants durant de nombreuses années.

Cependant, le constat réalisé sur de nombreux skate-parks n'est pas leur dégradation mais bien leur abandon par les pratiquants.

À l'origine de ces abandons, nous pouvons noter :

- des mauvaises implantations (loin des centres villes, peu accessibles) ;
- des mauvaises conceptions (faible réflexion venant du fait que la seule motivation était de mettre les skateurs en dehors de la ville, formes non skatables) ;
- des conflits d'usages (implantations trop près de riverains).

Les figures 6 et 7 sont des exemples actuels de ces limites.



Figure 6 : Skate-park de Quiberon ensablé
(Auteur : Covalsky, 2020, Source : <https://laskateboarderie.com>)



Figure 7 : Skate-park des Moutiers
(Auteur : Inconnu, n. d., Source : pp-skate.blogspot.fr)

Le skate-park de Quiberon est inutilisable car placé trop proche des riverains. Le skate-park des Moutiers est quant à lui mal conçu, avec des pentes trop abruptes. Ces constats nous font tout de même nous interroger sur l'opulence de commandes de skate-parks car les abandons sont fréquents, et les réponses pour traiter ou recycler ces espaces par la suite sont encore inexistantes.

1.4.2. « Zéro artificialisation nette » et compatibilité avec le skateboard

Le 4 juillet 2019, Nicolas Hulot annonçait dans le cadre du plan biodiversité France la stratégie du « zéro artificialisation nette ». Ici, un arrêt des besoins et demandes en aménagements n'est pas envisagé. Il s'agit d'impérativement compenser par des restaurations écologiques les artificialisations [14].

Même si nous pouvons voir que ce programme ne prône pas un arrêt complet des aménagements, il est tout de même nécessaire de se questionner sur la pertinence de la multiplication des skate-parks et de commandes encore en cours dans un contexte où l'artificialisation des sols pose de plus en plus question. Les phénomènes d'abandon des skate-parks sont de plus à prendre en compte, en atteste les constats faits en partie précédente.

Pouvons-nous alors imaginer des espaces partagés ou mutualisés pour éviter l'émergence de ces nombreuses masses minérales ? Le skateboard est-il une pratique compatible avec ce concept ?

« Apprendre la ville, c'est d'une certaine manière apprendre la vie » (Riffaud et *al.*, 2016). Expérimenter la rue, l'espace, les formes, les interactions sociales par le skateboard répond à cette affirmation. Ce sport, cette culture, né dans la rue connaît encore son lot de puristes qui ne pensent que par cette dernière. Le développement de la pratique de cruising (utilisation du skate comme seul moyen de déplacement dans la ville) popularise également la pratique dans l'espace public. La rue, les trottoirs, les mains courantes deviennent alors des espaces de pratiques ludo-sportive, de démonstration, d'entraînement et de figures. Les trottoirs et les pistes cyclables sont le terrain du cruising.

Le skateboard est par essence multifonctionnel. Même les skate-parks qui reproduisent trait pour trait la rue en attestent. Dans ces skate-parks, il est reproduit des éléments de la rue afin de détourner leurs usages. Pourquoi alors ne pas penser la rue pour accueillir une multitude d'usages et non recréer la rue dans des nouveaux espaces artificialisés dédiés ?

L'étude du corpus bibliographique de cette première partie nous permet de réaliser plusieurs constats et réflexions.

La pression de demande d'aménagement d'espaces permettant la pratique du sport en plein air ne dispose pas d'une réponse assez satisfaisante en France. Les structures multisports proposées en quantité sont socialement discutables, au même titre que les structures dédiées normées pour la compétition qui répondent à une minorité de besoins.

Les préoccupations environnementales qui concernent l'artificialisation des sols questionnent encore plus fortement ces aménagements, ajoutant à l'aspect social un aspect environnemental discutable également. Dans ce cadre, le skateboard est un sport exemple type. En effet, cette pratique exacerbe les problématiques soulevées en première partie. Entre marqueurs culturels forts, appropriation extrême de l'espace public et popularité croissante, il est un excellent outil d'étude des relations sociales et des fonctionnements urbains qui s'organisent autour de la pratique des sports libres dans l'espace public. De plus, la dualité entre la multiplication de commandes de skate-parks, et le lien à la rue est à étudier plus en profondeur. En effet, comment réfléchir à une intégration à la fois durable et sociale des sports dans l'espace public, en prenant ici le cas du skateboard ?

Comment ne laisser personne de côté et ne pas chasser l'adolescent de nos rues ? En quoi les aménagements sportifs influencent notre lien à l'espace public ?

C'est ainsi que dans la suite de ce mémoire, nous allons essayer de répondre à la problématique suivante :

Sports libres dans l'espace public, la fin des équipements dédiés en France ? Le cas du skateboard réinterroge les fonctionnements urbains et sociaux.

2. Etude de deux dynamiques distinctes : un skate-park conséquent à La Faute-sur-Mer et une volonté d'intégration dans le centre-ville à Bordeaux

2.1. Méthode de traitement du sujet

2.1.1. Axes et objectifs de travail

Nous visons dans cette étude à questionner l'accompagnement et la place du skateboard dans l'espace public et son impact sur ce dernier. Nous cherchons à analyser de façon critique des cas afin de répondre au mieux à notre problématique. D'une part, quel est l'impact des aménagements dédiés et sont-ils aussi désuets que le corpus bibliographique laisse croire ? D'autre part, qu'implique l'inclusion mutualisée dans l'espace public ? Partant du constat de la première partie sur les doutes grandissants autour des skate-parks et l'émergence de démarches inclusives, nous cherchons à confirmer ou infirmer l'hypothèse du déclin des équipements dédiés face à des modes alternatifs.

Au travers de deux études de cas, nous nous proposons d'avoir une réflexion globale autour de la manière dont les aménagements, qui invitent à la pratique du sport dans l'espace public, sont pensés et utilisés et nous essayerons de proposer en dernière partie une typologie de fonctionnement. Ces parties seront appliquées au skateboard.

2.1.2. Hypothèses

Le corpus bibliographique étudié en première partie nous permet de faire quelques constats en amont qui seront confirmés ou infirmés avec les études de cas :

- la réflexion autour des sports urbains est importante car c'est un phénomène largement répandu ;
- l'aménagement en général et l'aménagement paysager est une clef de voûte à l'accompagnement des sports libres ;
- la réponse donnée pour les sports de glisse urbaine qu'est le skate-park pose question dans de nombreuses publications ;

- la volonté de développer des espaces multiusages et de reconquérir la rue est accrue.

L'hypothèse de départ semble montrer que nous tendons vers un abandon des équipements dédiés pour un urbanisme plus durable et mixte.

2.1.3. Périmètre d'étude

Cette étude se fera à plusieurs échelles afin que le résultat soit applicable autant à l'échelle de la ville qu'à celle de l'aménagement.

À l'échelle de l'aménagement, nous étudierons le cas du skate-park de La Faute sur Mer par l'Atelier 360° et Constructo, architectes spécialisés en skate-park.

Nous ferons ensuite une analyse d'un plan innovant à l'échelle d'une métropole : le plan guide pour l'intégration du skateboard à Bordeaux.

Plusieurs facteurs ont motivé mes choix. Le skate-park de La Faute-sur-Mer est un projet fort de signification et sert indéniablement de vitrine à une ville qui a besoin de changer son image (confère la catastrophe de la tempête Xynthia). C'est en effet un projet conséquent, tout juste livré. J'ai pu aussi assister à des réunions avec des représentants de la commune ce qui m'a permis d'être au plus près des motivations de la commande.

Bordeaux était quant à elle la ville qui communique le plus autour de l'intégration du skateboard dans l'espace public. Elle est en quelque sorte la ville précurseur des plans guides concernant le skateboard. Cette communication poussée a attisé ma curiosité et m'a poussé à vouloir chercher plus loin dans la compréhension de ce projet.

Ces exemples me semblent être représentatifs des deux modes distincts d'accompagnement de la pratique du skateboard.

2.1.4. Modalités et mode d'analyse

Les cas seront étudiés autour des trois dimensions essentiellement de l'espace public : l'environnement, le milieu et le paysage.

L'aspect environnemental au sens large (artificialisation des sols, durabilité des matériaux) ne sera pas détaillé mais évoqué dans ses grandes lignes au long de l'étude. En effet, ces considérations d'importance capitale sont à garder à l'esprit mais ne font pas l'objet du thème approfondi dans ce mémoire.

Nous nous baserons donc sur une analyse multimodale :

- fonctionnement urbain, réflexion d'aménagement ;
- mixité et cohésion sociale, appropriation de l'espace.

Pour réaliser les études de cas, nous utiliserons plusieurs moyens à notre disposition. Tout d'abord, nous procéderons à une analyse renseignée des caractéristiques de chaque projet grâce à des entretiens avec des acteurs du projet et des analyses de dossiers.

Pour l'aspect social, nous entamerons une démarche plus subjective qui consiste à pratiquer l'observation participante. C'est un concept en sociologie introduit en 1975 par Bogdan et Taylor. L'observation participante est une méthode d'analyse sociologique qui consiste à s'immerger personnellement dans le milieu que l'on étudie. Ceci passe par une observation du sujet sans que les personnes observées ne soient au courant afin de ne pas biaiser leur comportement. Il est également nécessaire de s'immerger soi-même dans le milieu afin de vivre l'expérience, de pratiquer le terrain, de dialoguer, de se nourrir d'observations toujours sans informer de son étude (Lapassade, 2002).

Cette étude a également été menée grâce aux témoignages de différentes personnes :

- Arnaud Dedieu, skateur et co-fondateur de Dedicacion spécialisé en design d'espaces skatables à Bordeaux ;

- Julien Moliera, paysagiste et skateur, qui a réalisé son mémoire de fin d'études sur le skateboard ;
- l'équipe d'Atelier 360°, agence de paysage à Nantes où j'ai réalisé mon stage de fin d'études.

2.2. Un projet qui déconstruit les constats passés sur les skate-parks : le skate-park de La Faute-sur-Mer

2.2.1. Contexte et caractéristiques du projet

Le premier projet que nous allons étudier est un cas d'étude représentant la dynamique des aménagements dédiés au skateboard. Ainsi, le skate-park étudié est situé dans la commune vendéenne de La Faute-sur-Mer. Les figures 8, 9, et 10 illustrent son implantation.



Figure 8 : Localisation de La Faute-sur-Mer à l'échelle de la France
(Auteur : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)



Figure 9 : Localisation de La Faute-sur-Mer
(Auteur : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)



Figure 10 : Localisation du projet de skate-park de La Faute-sur-Mer
 (Auteur : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

La Faute-sur-Mer, commune vendéenne de 660 habitants est une commune balnéaire marquée par la présence de nombreuses résidences secondaires [15]. Nous pouvons noter une population vieillissante relativement peu dynamique, aussi bien les touristes que les locaux. Les activités et le tourisme sont principalement nautiques.

Récemment, l’imaginaire des paysages balnéaires de vacances laisse place à une vision plus funeste. En effet, la tempête Xynthia de 2010, qui a entraîné la submersion d’une grande partie de la commune, a profondément marqué la commune humainement, économiquement et également au niveau de son image extérieure.

La ligne directrice de la municipalité menée par le maire Monsieur Laurent Huger consiste maintenant à redynamiser la commune. Après son projet de renouvellement urbain de l’entrée de bourg et de l’avenue menant à la plage, La Faute-sur-Mer s’est lancée dans le projet ambitieux de réaliser un parc de 9 ha, comportant un skate-park de près de 3000 m². La commune a décidé de faire confiance à l’agence Atelier 360° pour les accompagner concernant la réalisation de ces projets, ce qui m’a permis d’assister à plusieurs réunions de chantier jusqu’à l’ouverture du skate-park au public. J’ai pu ainsi être au plus près du projet afin de l’étudier de façon précise.

Le projet se situe sur le terrain de l’ancien camping communal ravagé par la tempête Xynthia. Fort de signification, il a pour vocation le loisir, faisant un contrepied à l’image funeste qui a suivi la tempête.

La figure 11 ci-après est un schéma qui présente synthétiquement la structure du projet.



Figure 11 : Schéma descriptif du parc de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Atelier 360°)

La maîtrise d'ouvrage a fait appel à une équipe pluridisciplinaire qui regroupe des compétences en paysage (Atelier 360°), un concepteur skate-park (Constructo), et une entreprise en charge de la construction (FL Construction).
Le skate-park (inclus dans des études plus larges à l'échelle du parc) a fait l'objet d'études dans chaque domaine notamment une étude d'impact valant incidence Natura 2000 et un diagnostic paysager. Le skate-park fait donc l'objet d'une réflexion paysagère et d'aménagement globale. De plus, le design du skate-park est en arrondi pour rappeler les formes de l'eau et ses couleurs (bleu et sable) s'adapte à sa situation littorale. L'ANNEXE II donne des détails du projet. Les figures 12 suivantes regroupent deux photographies illustrant mes propos.



Figures 12 : Photographies skate-park de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Ici, nous sortons du cadre usuel de modules de skateboard posés sans réflexion préalable, comme nous avons pu en avoir l'exemple en étudiant le corpus bibliographique. Ce skate-park n'est en effet pas isolé et fonctionne en complémentarité avec le parc, incluant une réflexion autour de ses connexions. L'entrée piétonne du parc est notamment pensée pour permettre une pratique du skateboard même en dehors du skate-park. Les figures 13 à 17 sont des photographies illustrant la diversité des usages du parc ainsi que les interconnexions entre les différentes zones.



Figure 13 : Photographie skate-park de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)



Figure 14 : Photographie 1 plaine de jeux parc de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)



Figure 15 : Photographie 2 plaine de jeux parc de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)



Figure 16 : Photographie entrée piétonne skatable parc de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)



Figure 17 : Photographie entrée piétonne parc de La Faute-sur-Mer, main courante et escalier skatables
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

2.2.2. Situation du projet, bouleversement du fonctionnement urbain et du rayonnement de la ville

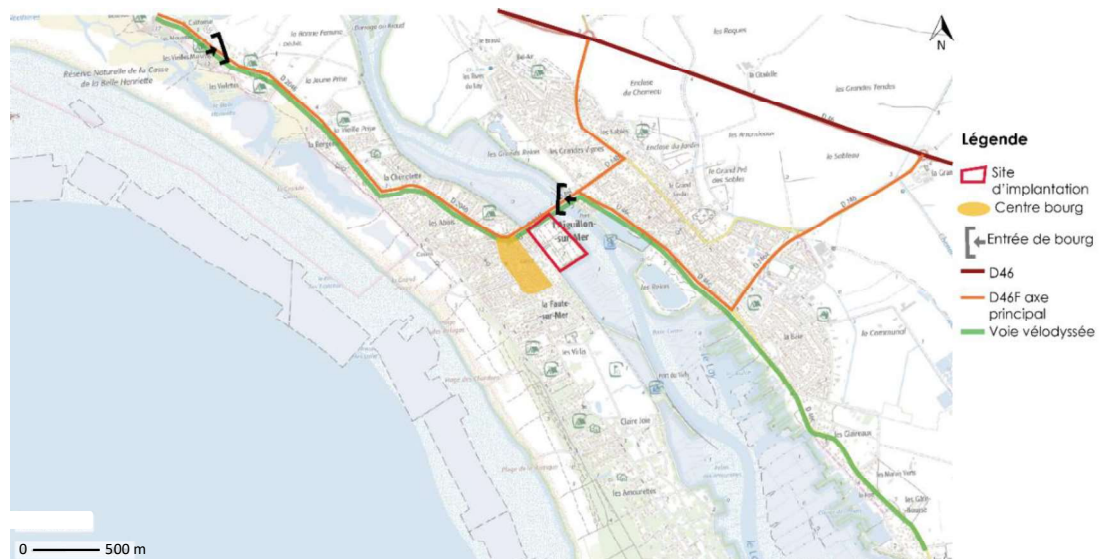


Figure 18 : Implantation stratégique du skate-park de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

L'implantation du skate-park elle-même va à l'encontre des premières dynamiques françaises. Nous pouvons constater que l'implantation est stratégique, en entrée de bourg et en bordure de voirie principale proche du centre bourg, visible sur la figure 18 ci-dessus. Ainsi, le skate-park a presque une position de vitrine pour la commune.

Avant l'implantation du nouvel aménagement, la vie de la commune très touristique était tournée vers les plages et l'Avenue de la plage qui concentre les services touristiques (restaurants, bars). Le centre névralgique de la ville était vers le littoral et non vers le centre bourg. La commune a un fonctionnement plutôt estival, avec une population vieillissante tournée vers le tourisme « reposant ».

La figure 19 suivante présente une carte du fonctionnement urbain de La Faute-sur-Mer avant l'implantation du nouveau parc incluant le skate-park.



Figure 19 : Fonctionnement urbain de La Faute-sur-Mer avant l'implantation du parc et du skate-park
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Ensuite, mes observations de l'aménagement inauguré en 2020 tendent vers cette nouvelle évolution du fonctionnement urbain visible en figure 20. Le centre névralgique s'est non seulement étendu mais s'est également décalé vers le skate-park.

D'un point de vue économique, le nouvel aménagement a dynamisé le centre bourg. Nous pouvons noter notamment l'ouverture en 2020 d'un restaurant sur le thème du skateboard en termes de décoration accolé à un skateshop. Il est à noter que ces commerces ont profité du rayonnement du skate-park. Il y a de plus une affluence internationale avec des skateurs venant de la France entière et même d'Europe.

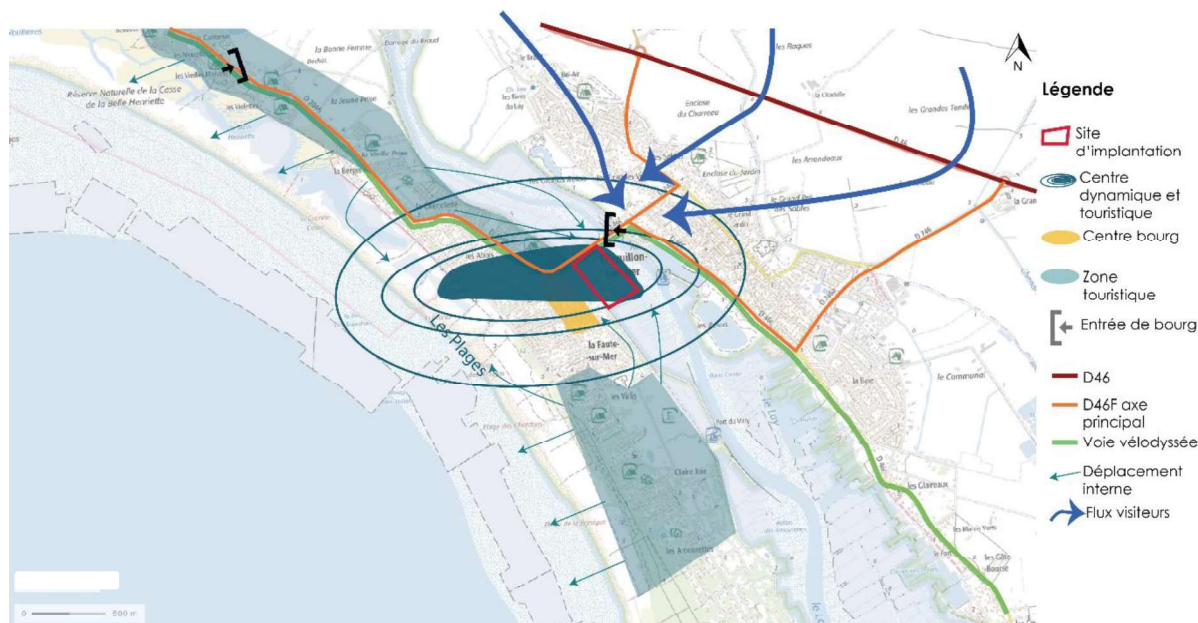


Figure 20 : Fonctionnement urbain de La Faute-sur-Mer après l'implantation du parc et du skate-park (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

2.2.3. Un lieu de sociabilité d'ampleur



Figures 21 : Photomontages et Photographie symbolisant le bouleversement social résultant du nouvel aménagement

A gauche, photomontage des activités passées à La Faute-sur-Mer

A droite, photographie des activités actuelles prises devant le bowl du skate-park

(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

La série de photomontages et photographie ci-dessus en figures 21 illustre la modification de fonctionnement social qui a fait suite à l'ouverture du skate-park. En effet, La Faute-sur-Mer est composée de 2388 résidences secondaires contre 357 résidences principales. 57,8 % de la population a plus de 60 ans [15]. Nous pouvons donc en déduire que l'activité la plus importante est pendant la période estivale, avec une dynamique essentiellement retraitée.

Commune balnéaire tranquille, il semblerait que le nouveau divertissement de La Faute-sur-Mer se trouve sur le skate-park (confère illustration plus avant où le lieu de rencontre se trouvait à la plage et maintenant il se trouve aussi sur le skate-park).

Les données qui suivent sont issues d'une observation participante de cinq jours au total. Ces cinq jours ont été consacrés à une observation de l'extérieur en grande partie, et une immersion et une oreille attentive aux conversations et comportements des usagers, toujours sans informer de la recherche en cours afin de ne pas influencer les comportements. Il s'agit simplement de vivre le moment parmi les usagers et d'en faire le rapport et l'analyse.





Au cours de mes cinq jours d'observation, entre avril et août 2020, la surprise a été de constater que le nouveau point de rendez-vous des résidents secondaires retraités était le nouveau skate-park. Cohésion, mixité, transaction sociale semblent s'exprimer de façon exacerbée sur ce nouvel aménagement.

Un flux d'environ 60 à 200 personnes selon les jours et la météo s'organisent autour de cet espace de façon fluide, d'apparence non organisé mais avec une organisation sociale implicite impressionnante.

Ainsi, j'ai pu observer sept types d'usages répertoriés dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Usages observés au skate-park de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Type d'usage	Description	Photographie
<u>Apprentissage en famille</u>	Parents/Fratrie Pratiquants qui partagent la passion du skateboard avec leur famille	
<u>Apprentissage autodidacte</u>	Jeunes pratiquants (< 15 ans) qui répètent en boucle des figures, en autonomie	

<p><u>Pratique confirmée</u></p>	<p>Skateurs chevronnés</p>	
<p><u>Echange de conseil</u></p>	<p>Groupes de skateurs qui partagent leurs expériences</p>	
<p><u>Accompagnement</u></p>	<p>Parents et grands-parents qui se rendent spécifiquement au skate-park pour y emmener leurs enfants et petits-enfants</p>	
<p><u>Observation</u></p>	<p>Spectateurs solitaires qui viennent profiter du spectacle Pour la population adolescente, cela peut même se traduire par du flirt</p>	

<p><u>Mutualisation</u></p>	<p>Utilisateurs d'une autre partie du parc (souvent air de jeux) et qui sont interpellés par le skate-park</p>	
-----------------------------	--	--

Le skate-park représente un centre névralgique de mixité sociale au sein du parc. Ainsi, cet aménagement attire toutes les classes sociales et toutes les générations. Tout se déroule dans le respect de chacun et les conflits sont inexistantes (au regard des cinq jours d'observation). Il remplit les critères que viennent rechercher les usagers : spectacle, sensations fortes, air de jeux, sport, famille.

Ces huit usages mettent en exergue plusieurs vertus sociales notables :

- création de liens ;
- développement de soi ;
- pratique activité physique ;
- consensus social ;
- évènement, loisir.

Les équipements dédiés, en suivant l'exemple de La Faute-sur-Mer, semblent alors bien plus ambivalents que nous pouvions initialement le penser. D'une part, ils peuvent être des zones artificialisées non justifiées vectrices de sectorisation, d'autres part, ils peuvent servir de véritables lieux de rencontre où l'utilité publique devient une justification à l'impact environnemental.

2.3. Une nouvelle réponse en France : une volonté d'intégration douce dans la ville, étude de Bordeaux

2.3.1. Les impulsions du projet

Le second cas étudié pour apporter des éléments de réponse à notre problématique est l'entreprise innovante de la ville de Bordeaux. La ville est située dans le département de la Gironde, confère la figure 22.

Bordeaux, ville historiquement connue pour ses amendes systématiques aux skateurs dans la rue et ses anti-skates nombreux [16]. Les skateurs ont été parqués dans le skate-park de plein air du centre-ville : Le skate-park Colbert quai des Chartrons inauguré en 2006.

Ce skate-park réalisé moitié en béton moitié en bois, a connu une forte affluence depuis son ouverture en 2006 qui a mené en 2019 à un état de dégradation avancé. Ainsi, nous pouvons lire sur de nombreux articles ou blogs de Bordelais que le skate-park connaît ses limites de durabilité.

Isabelle Camus, reporter et blogueuse bordelaise, notamment cite sur son blog l'état du skate-park et sa fermeture en 2019 pour cause de sécurité : « Rampes fissurées, plaques de bois



Figure 22 : Localisation de Bordeaux (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

déformées, trous bouchés avec des poches en plastique ou servant de cendrier, béance où il est possible de passer les deux bras ou les jambes, le coup de gueule filmé de Shani Bru n'était pas superflu. On peut même considérer que c'est miracle qu'il n'y ait pas eu d'accidents graves. » [17].

Bordeaux qui a le bénéfice d'être habitée par des skateurs professionnels reconnus (Léo Valls, Shani Bru) qui sont partis du constat de la limite des skate-parks pour impulser les politiques publiques.

Léo Valls et Arnaud Dedieu sont deux skateurs Bordelais expérimentés qui ont créé leur entreprise de design d'espaces publics skatables Dedication en 2019.

J'ai pu entrer en contact avec Arnaud Dedieu qui m'a accordé un entretien, retranscrit en ANNEXE III, afin de comprendre l'action mise en place à Bordeaux.

Arnaud Dedieu est un directeur de création, de communication et de contenu mais il est également skateur passionné depuis 30 ans. En 2019, il a fondé la société Dedication en collaboration avec Leo Valls, skateur bordelais professionnel. Dedication a pour vocation de designer des espaces publics partagés avec la pratique du skateboard. Le projet bordelais est parti du constat d'une ville ultra-pénalisante au sujet de l'usage du skateboard dans la rue (800 amendes par an, anti-skate, etc).

Le dialogue a été ouvert avec la métropole par le biais de Léo Valls qui avait témoigné sur la sévérité de la ville dans une émission d'informations locale. Il y parlait de Bordeaux, une ville répressive mais utilisant tout de même l'image du skateboard pour sa communication. Cette émission médiatisée par la notoriété de Léo Valls dans le monde du skateboard et la popularité grandissante de cette pratique, il a été contacté par la ville de Bordeaux pour discuter de solutions autour de l'intégration du skateboard dans la ville. C'est ainsi que Dedication a vu le jour et travaille comme assistant à la maîtrise d'ouvrage avec la ville.

Le but est de mutualiser les nouveaux projets d'aménagement avec la pratique du skateboard, et de redonner un second souffle aux espaces en déshérence. Une démarche de médiation a en plus été entamée pour appréhender les conflits d'usages entre riverains et skateurs. L'idée est de canaliser les skateurs aux bons endroits au bon moment sans pratiquer de répression. La démarche se veut également écologique autour du questionnement de l'impact laissé si le skateboard venait à être abandonné dans les prochaines années. La mutualisation permet de limiter cet impact.

Leo Valls et Arnaud Dedieu mettent en avant des vertus du skateboard dans la rue telles que la cohésion sociale, la promotion de déplacements doux, l'appropriation et la découverte du territoire, la promotion de l'activité physique.

Pour mener ce projet, des études en amont ont été réalisées afin de caractériser, les espaces disponibles ou en projet, ainsi que les espaces qui attirent les pratiquants afin de proposer à la ville un plan guide cohérent que nous analysons dans la partie suivante

2.3.2. Mise en place d'un plan guide et impact sur le fonctionnement urbain

Le seul skate-park du centre-ville, le skate-park des Chartrons a été inauguré en 2006. Compte tenu de l'interdiction de pratiquer dans le centre-ville, la population de skateurs qui est étendue à Bordeaux se concentrait sur cet aménagement. La figure 23 schématise ce fonctionnement. Espace dédié pour faire « plaisir » au skateur mais également reflet d'une ville sectorisée bien rangée, le skate-park semble avoir une double vocation entre inclusion et enfermement.

Le réaménagement des quais de 2009 vient bouleverser cette dynamique en permettant la pratique du skate au-delà des barrières du skate-park sur le revêtement lisse des nouveaux aménagements des quais, en atteste la figure 24.

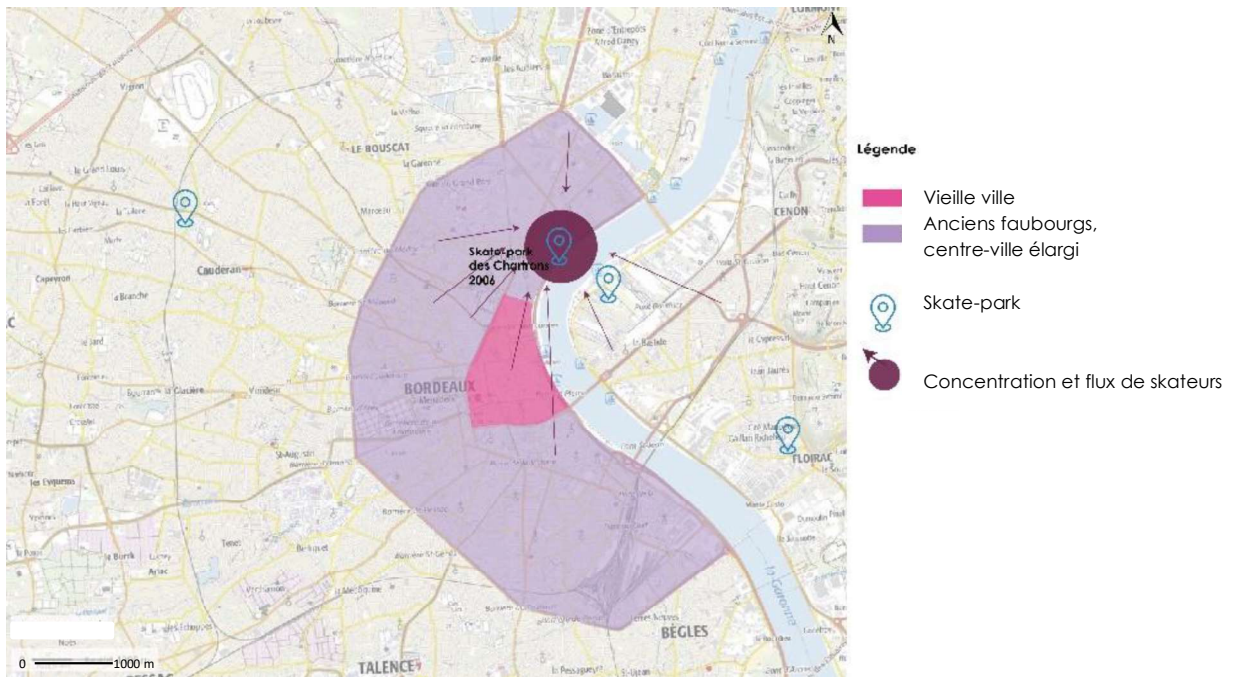


Figure 23 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux entre 2006 et 2009
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

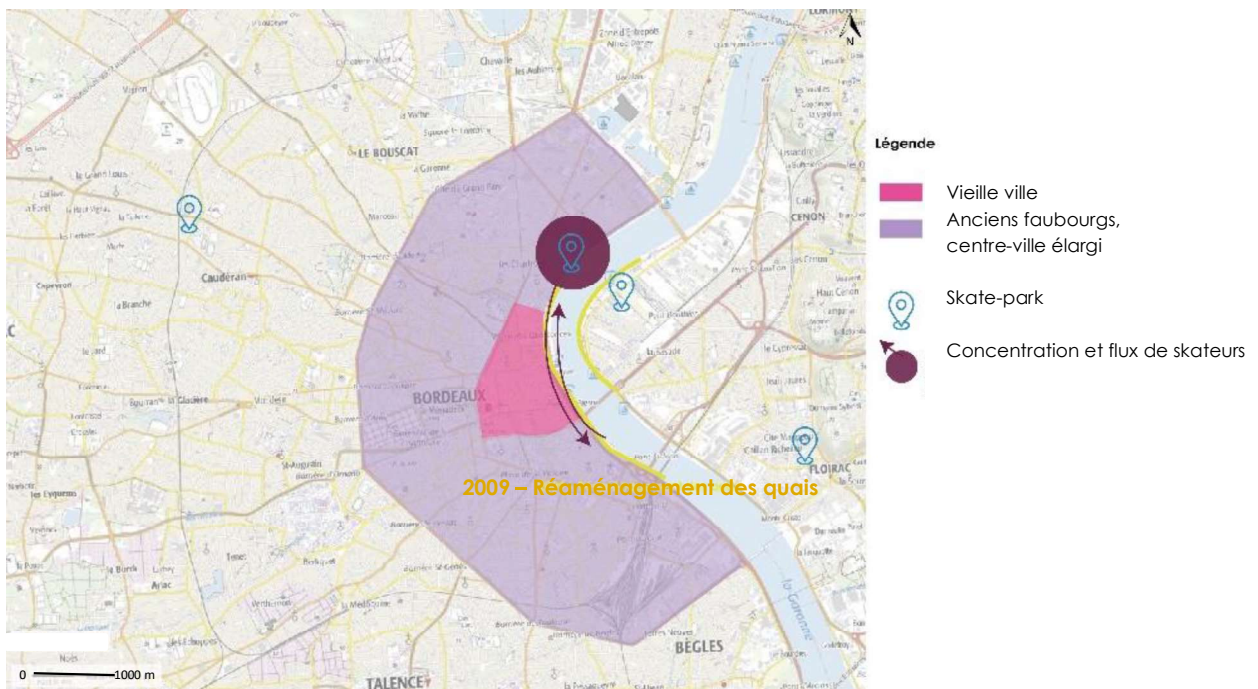


Figure 24 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux entre 2009 et 2019
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

En 2019-2020, le plan guide élaboré par Dédication et la ville, expliqué en figure 25 et tableau 2, vise à réintégrer le skateboard dans le centre-ville comme un rétro-pédalage à la répression, par le biais d'expérimentations (circuit de modules éphémères dans la ville), de médiation avec des médiateurs qui sensibilisent les riverains et de réaménagements ou mutualisations d'aménagements d'espaces.

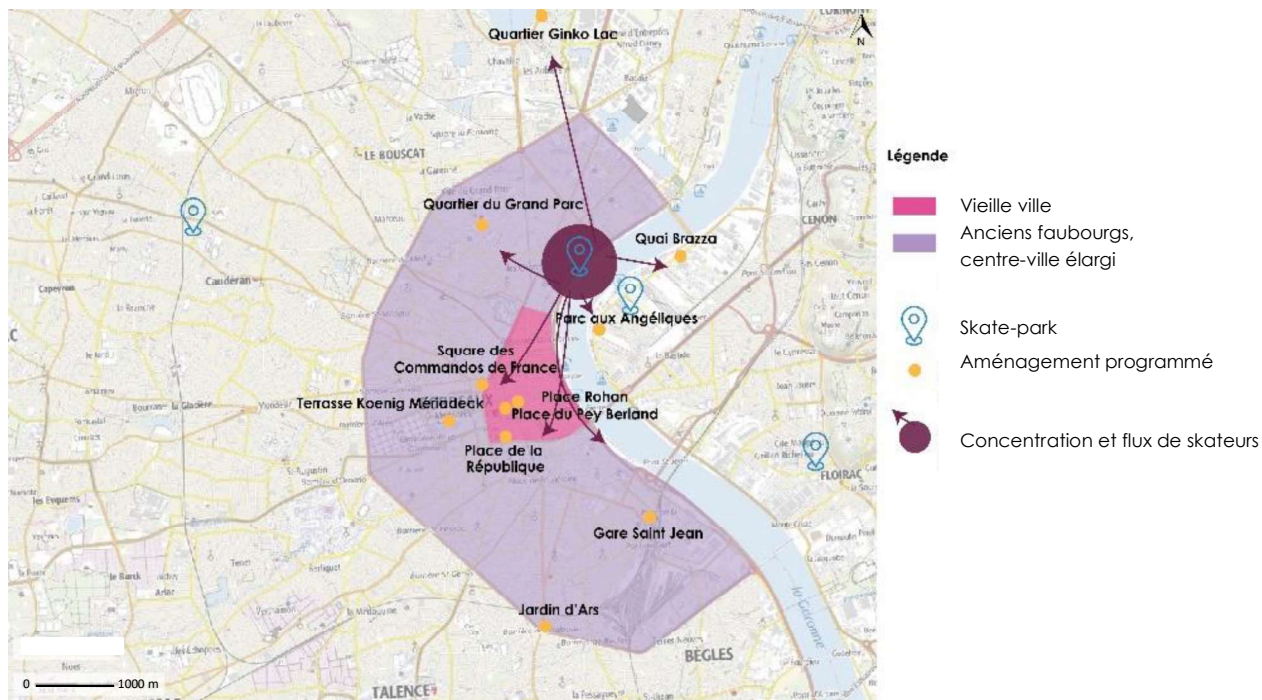


Figure 25 : Concentration de la pratique du skateboard à Bordeaux depuis 2019
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail, Dedication)

Tableau 2 : Projets du plan guide concernant le skateboard à Bordeaux
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Dedication)

<p>Terrasse Koenig Mériadeck AMO Comblement des joints du dallage Investissement de l'espace par des street artist</p>	<p>Place de la République AMO Réaménagement de la place de 600 m² avec un revêtement skatable</p>	<p>Place Pey Berland – Place Rohan – Square des Commandos de France Expérimentation Skate(z)-zen avec des plages horaires dédiées et des médiateurs dans la rue</p>
<p>Quartier Ginko Lac – Jardin d'Ars – Parc aux Angéliques – Gare Saint-Jean AMO Petits mobiliers spécifiques au skateboard</p>	<p>Quai Brazza AMO Skateboard intégré dans le projet de coulée verte Brazzaligne qui vise à accompagner les mutations ferroviaires</p> <p>Pas encore réalisé</p>	<p>Quartier du Grand Parc AMO Intégration d'aménagements pour le skateboard dans l'aménagement du nouveau quartier</p> <p>Pas encore réalisé</p>

Nous pouvons faire le constat que les opérations sont très hétérogènes. Partant d'une volonté de mutualiser les espaces, nous pouvons tout de même constater que certains aménagements restent « dédiés » à la pratique. Ainsi, nous pouvons distinguer quatre types d'intervention, d'intensité croissante :

- intervention éphémère ;
- intervention minimale (petit mobilier, plage horaire) ;
- réflexion mutualisée avec d'autres projets d'aménagement ;
- proposition d'aménagements dédiés à la pratique.

Par ailleurs, ces interventions sont ponctuelles et n'ont pas encore fait l'objet de réflexion autour des connexions. La réflexion est globale à l'échelle de la ville, mais fragmentée. Les différents types de connexion sont décrits sur la figure 26.

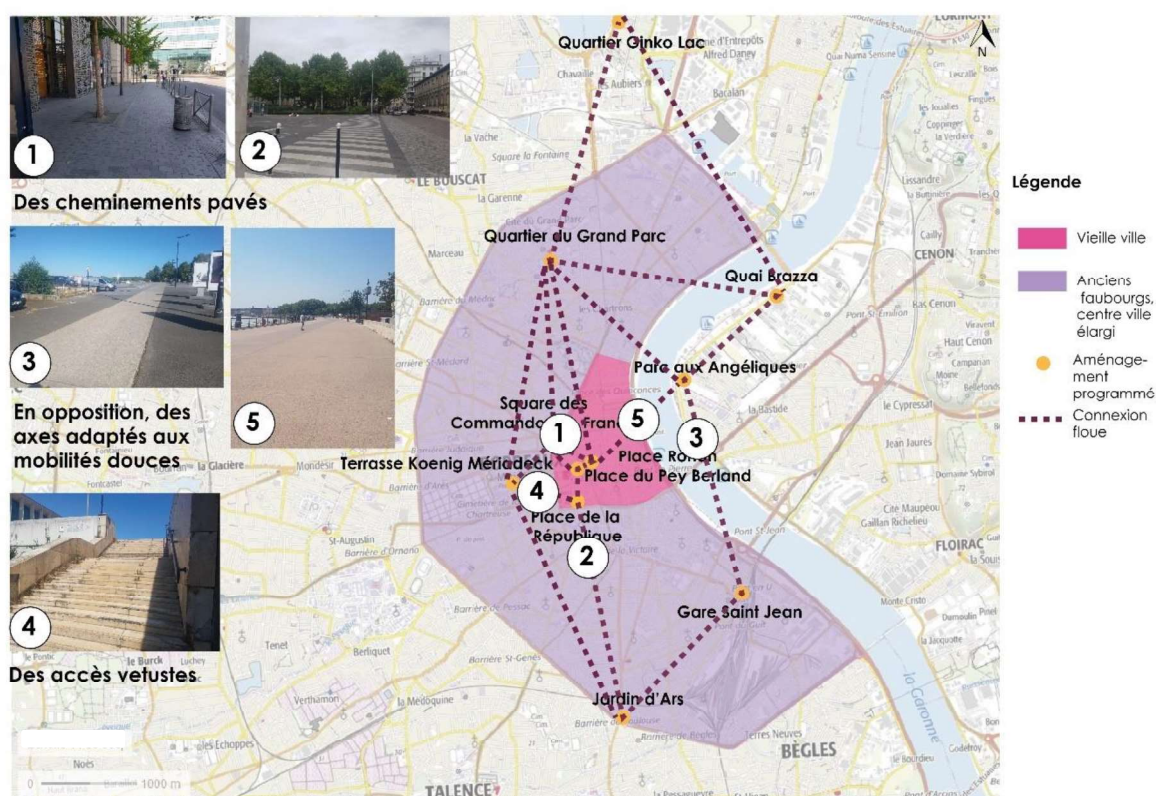


Figure 26 : Manque de connexions entre les espaces concernés par le plan guide (Auteur : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

2.3.3. Entre bénéfices sociaux et limites observées

D'après Léo Valls et Arnaud Dedieu sur le site de leur agence de design Dedications [18] : « Le skate-urbanisme embrasse les valeurs positives du skateboard pour les intégrer aux projets d'urbanisme et créer de la cohésion entre usagers :

- promouvoir la mobilité douce ;
- mutualiser les coûts d'équipement ;
- encourager l'activité physique et la créativité ;
- favoriser la cohésion sociale et l'accessibilité à la culture ;
- dynamiser des espaces en déshérence, apporter de la sécurité, et développer le tourisme » (2020).

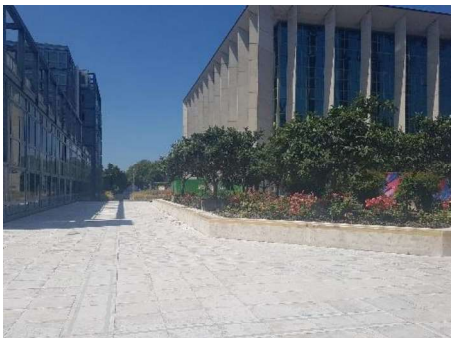


Mes prospections se sont limitées aux cinq zones suivantes le 5 et le 6 août 2020:

- Terrasse Koenig Mériadeck ;
- Place de La République ;
- Place Pey Berland – Rohan ;
- Square des Commandos de France ;
- Parc aux Angéliques.

Mon choix s'est porté sur ces zones pour des raisons de proximité avec le centre-ville et de concrétisation des projets (réalisés ou en cours).

Le tableau 3 répertorie les usages que j'ai pu observer sur les espaces concernés par le plan guide.

Tableau 3 : Usages observés sur les espaces concernés par le plan guide
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Zones	Usages observés
<p>Terrasse Koenig Mériadeck</p>	<p>Aucun usage</p> 
<p>Place de la République</p>	<p>En travaux – aucun usage</p> 
<p>Place Pey Berland – Rohan</p>	<p>Statique, passage de piétons, tourisme</p> 

<p>Square des Commandos de France</p>	<p>Passage, repos, quelques enfants en skateboard</p> 
<p>Parc aux Angéliques</p>	<p>Aucun usage, traces de skateboards constatées sur les bancs en granit</p> 

Il est difficile de juger donc de quelle manière le plan guide a opéré un changement d'appropriation ou de fonctionnement de la rue considérant le peu d'usages de la pratique constaté sur deux jours sur les différents espaces.

Il paraît nécessaire de prendre du recul sur ces observations et de se questionner sur les raisons d'un tel manque d'affluence de la part des skateurs pendant les horaires autorisés, et sur des espaces neufs autour desquels la commune communique beaucoup.

Quelques facteurs sont susceptibles d'expliquer ce phénomène :

- canicule ;
- vacances scolaires (désertion de Bordeaux par les bordelais au profit des touristes).

Cependant, au cours de mes observations de la ville j'ai pu constater que le skate-park des Chartrons photographié en figure 27 était quant à lui bien rempli malgré la température et la période estivale. Ces observations vont en contradiction avec nos hypothèses de travail et nous font penser que les équipements dédiés sont fédérateurs.



Figure 27 : Photographie du skate-park quai des Chartrons Bordeaux
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Ces observations surprenantes selon moi ont donc nécessité une deuxième phase d'observation en septembre. Il semblait en effet important de vérifier si l'inutilisation des espaces du plan guide en août était un phénomène isolé ou perpétué.

Place du Pey Berland, mi-septembre 2020, j'ai pu donc faire un tout autre constat par l'intermédiaire de connaissances

habitants de Bordeaux. Une vingtaine de jeunes skateurs colonisaient la place, détournant

l'usage usuel (terrasse de café) et en créant le spectacle pour les passants alentours. Les figures 28 présentent deux photographies illustrant ces observations.



Figures 28 : Investissement par les skateurs de la place Pey Berland à Bordeaux
(Auteur : Harold Cheminade, 2020)

La seule place du Pey-Berland a donc bénéficié d'une seconde observation, car n'étant pas sur place je n'ai pas pu réaliser les mêmes observations qu'en août. L'explication que nous pouvons allouer à ces observations est une dualité touristes / locaux. En effet, lors de ma période d'observation en août, la ville est colonisée par les touristes qui ne se sont pas appropriés la ville et vont à la solution la plus simple : le skate-park. Les locaux revenus en septembre ont plus de lien avec la communauté skate de Bordeaux et vont plus facilement s'approprier les lieux mutualisés. Cependant, je n'ai pas observé d'interaction avec les autres usagers de la place. Les conflits d'usages étaient également moindres du fait de la taille importante de la place.

Les deux études de cas mettent en avant un point important. Que ce soit sous la forme d'un skate-park comme à La Faute-sur-Mer ou d'une volonté d'intégration dans le centre-ville comme à Bordeaux, le même but est visé : dynamiser la ville.

Le modèle du skate-park de La Faute-sur-Mer démontre que certains équipements dédiés sont pensés de façon à permettre des connexions sociales et urbaines. Ils peuvent être intégrés au fonctionnement global de la commune et participent activement à la vie du centre-bourg. Ils regroupent bien plus d'usages que la simple pratique du skateboard mettant de côté la sectorisation des usages et la rupture sociale évoquées lors de l'étude du corpus bibliographique en première partie.

À l'inverse, la stratégie inclusive abordée par la ville de Bordeaux pose question. En effet, l'intégration « douce » vire souvent à proposer des mini « skate-parks » ponctuels, déconstruisant ainsi tout l'intérêt du concept de mutualisation intéressant dans cette démarche. De plus, l'intérêt d'une appropriation libre de la ville, véhiculant les valeurs du skateboard est diminué également par la prédominance d'espaces normés, à l'image des plages horaires mises en place sur certains espaces de la ville. Voulant être en marge des aspects normés contestés sur les skate-parks, Bordeaux semble tomber dans l'écueil de reproduire le même schéma. Les espaces sont parfois même mal connectés et isolés. Bien que ceci soit à mettre en parallèle de l'accès à la ville et de l'exploration urbaine que cela permet, en limitant les nuisances et les conflits.

Ces études nous permettent de conclure en troisième partie sur les fonctionnements urbains et sociaux résultant de ces stratégies.

3. Synthèse et identification de typologies de fonctionnement

3.1. Les équipements dédiés : entre bénéfiques et doutes

3.1.1. Effet sectorisé des skate-parks

Nos études bibliographiques et exemples étudiés nous permettent de dégager trois typologies de fonctionnement autour des espaces skatables.

Les aménagements dédiés que sont les skate-parks présentent une contradiction. Ils peuvent à la fois être des lieux isolés sans interactions et des véritables centres névralgiques répondant à de multiples besoins urbains et sociaux à l'image de la commune de La Faute-sur-Mer.

La première typologie représente le principe originel d'accompagnement du skateboard dans l'espace public. La principale réponse apportée pour le besoin de la pratique est l'implantation de skate-park dédié uniquement à la pratique du skateboard. Ces skate-parks sont le plus souvent placés hors des centres-bourgs ou des centres-villes, posés au milieu d'un espace sans réflexion de connexion avec la ville ou de réflexion de cohérence par rapport au fonctionnement urbain et social des communes. Ces skate-parks n'entraînent pas forcément de rayonnement ou d'activités hors de leurs enceintes. La population touchée est uniquement une population restreinte d'habituels. C'est en quelque sorte un fonctionnement interne où les interactions avec le reste de l'espace public sont faibles, nous pouvons même parfois noter une coupure. Bien que ce mode de fonctionnement soit plutôt caractéristique des années 2000, ce concept est encore d'actualité. En effet, compte tenu de la durabilité du béton (30 ans environ) ces anciens skate-parks sont encore en place et de nouveaux skate-parks répondent même à ce type de fonctionnement.

Le schéma en figure 29 illustre cette typologie en prenant comme exemple le cas du skate-park de Sainte-Luce-sur-Loire par Atelier 360° et ORS conception inauguré en 2017.

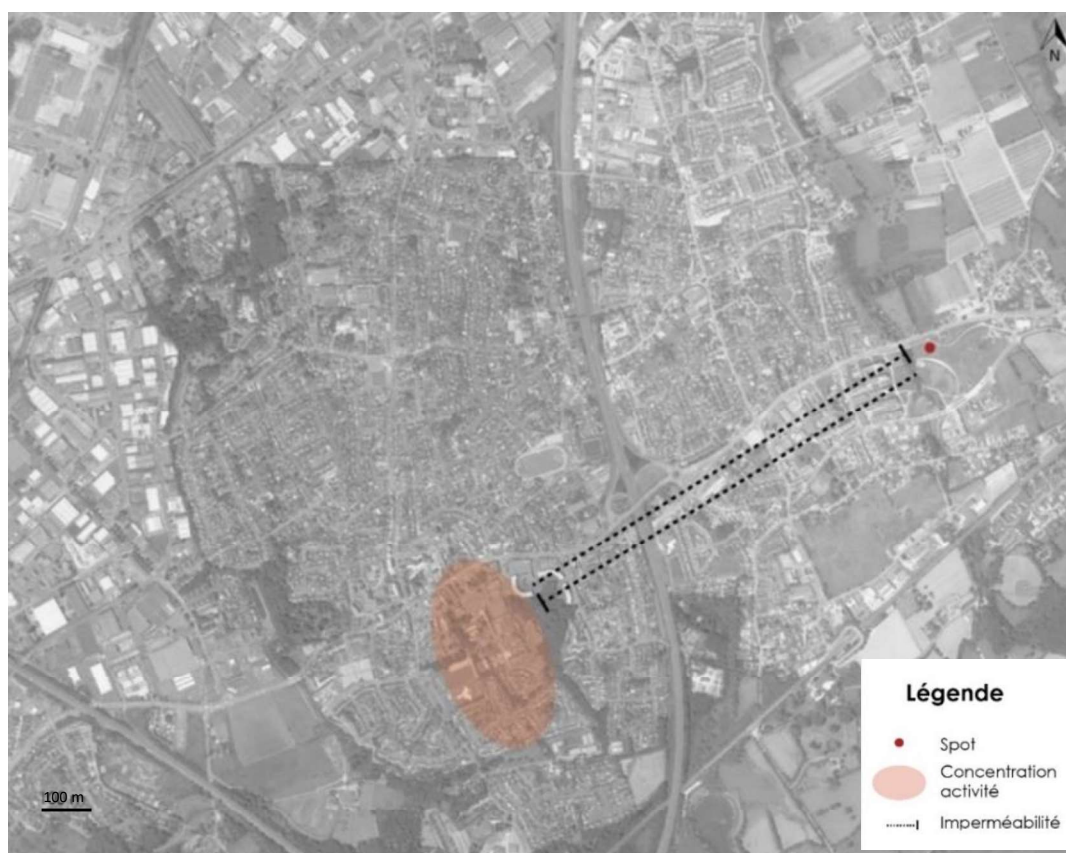


Figure 29 : Typologie 1 effet sectorisé, exemple du skate-park de Sainte-Luce-sur-Loire (Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Le skate-park de Sainte-Luce-sur-Loire n'est pas le seul exemple répondant à la première typologie. Nous pouvons également citer les exemples des skate-parks de Montpellier Grammont ou encore le skate-park de Nancy.

3.1.2. Effet centralisé des skate-parks

Le cas de La Faute-sur-Mer démontre, à l'inverse des skate-parks précédents, un « effet centralisé ». En effet, le skate-park est non seulement réfléchi en interconnexion au sein d'un parc paysager plus étendu, mais aussi au cœur même du centre-bourg. Sa position stratégique vise ici à redynamiser la commune et à accroître son rayonnement. D'après mes observations, ce lieu devient une réelle centralité dans la commune en interaction étroite avec la vie de cette dernière. Cela mène à l'émergence d'un îlot d'activité autour du skate-park (apparition de nouveaux commerces). Les flux et les interactions sociales ont peu à peu basculé pour graviter autour du skate-park. Il répond donc à un besoin de pratiquer mais également à un besoin de lieu de convivialité et de dynamisme de la commune.

La deuxième typologie identifiable découlant de mes observations est donc présentée en figure 30.

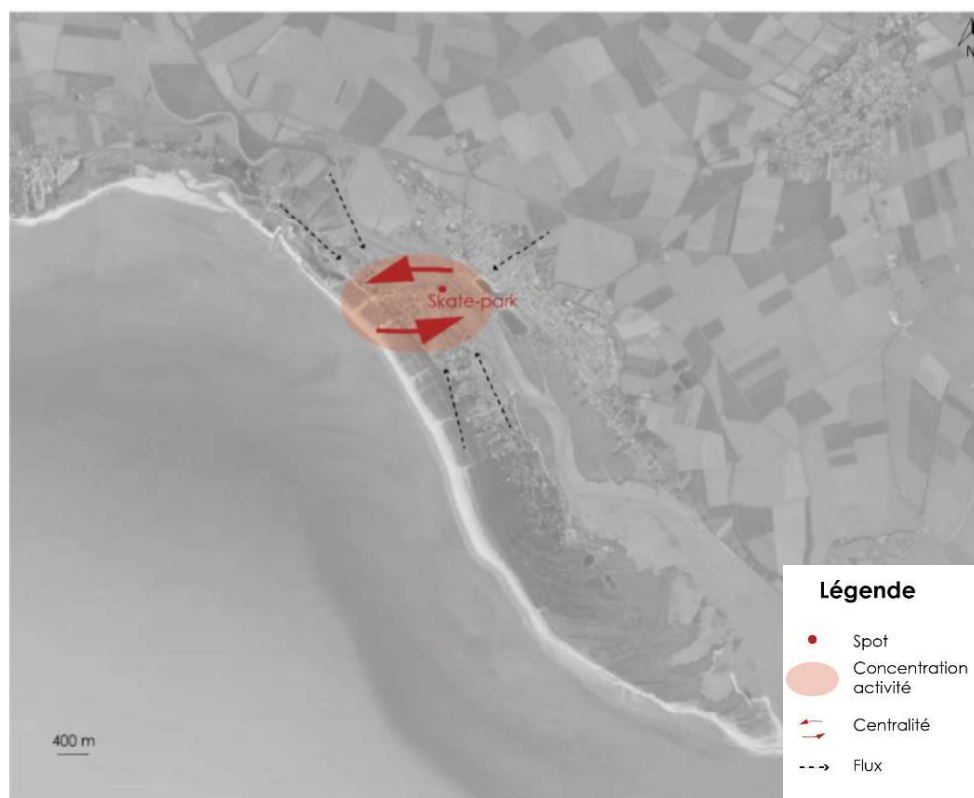


Figure 30 : Typologie 2 effet centralisé, exemple de La Faute-sur-Mer
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Il est intéressant ici de noter que les skate-parks ont connu une évolution dans la réflexion de leur conception. Cette évolution est due au changement du regard porté sur ces derniers par les politiques et les usagers. En effet, d'une image de pratique communautaire rebelle, le skateboard est aujourd'hui vecteur de cohésion sociale, de culture et de dynamisme donnant accès à l'espace public.

3.2. L'intégration douce dans l'espace public : un concept inabouti

3.2.1. Les limites du modèle émergent d'intégration

Le modèle de Bordeaux a pour vocation première de proposer une intégration douce dans la ville, mutualisée à d'autres usages. Ceci nous permet de distinguer une troisième typologie de fonctionnement qui se présente comme une sorte de pointillisme. En effet, le programme semble proposer des équipements plus ou moins dédiés, étalés et même fragmentés sur toute la ville. A l'échelle de chaque proposition, nous retrouvons le modèle de fonctionnement créant une centralité comme à La Faute-sur-Mer.

La figure 31 ci-après décrit ce mode de fonctionnement.

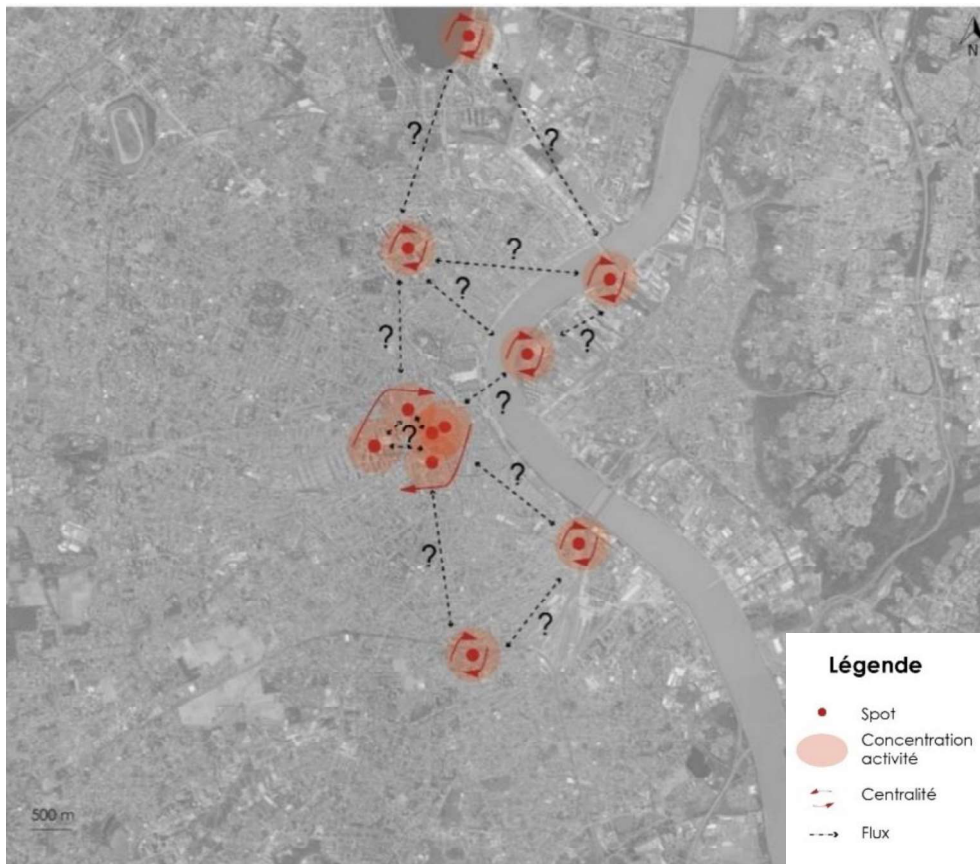


Figure 31 : Typologie 3 effet pointillisme, exemple de Bordeaux
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020 ; Source : Géoportail)

Compte tenu de mes difficultés d'observations sur le terrain, ce schéma est l'effet théorique du plan guide de Bordeaux. En effet, chaque zone représente un halo d'activités. La connexion entre ces zones reste encore vague. Nous avons donc en conséquence de multiples centralités non connectées. Ceci met en avant qu'il est nécessaire d'avoir une réflexion plus globale à plus grande échelle afin de mettre de la cohérence entre ces différentes centralités. Par ailleurs, ce projet permet tout de même une réappropriation ponctuelle de certains lieux (notamment la place du Pey Berland). Cela permet également d'introduire peu à peu une démarche inclusive dans les rues.

Chaque typologie présente donc finalement des avantages et des inconvénients différents que nous pouvons résumer dans le tableau 4 suivant.

Tableau 4 : Avantages et inconvénients des trois typologies définies
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Typologie	Avantages	Inconvénients
1 – effet sectorisé	<ul style="list-style-type: none"> • Réponse à un besoin des pratiquants • Possibilité d'apprentissage du skateboard dans un espace sécurisé 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de connexions à la vie de la commune • Pas de réflexion globale d'intégration • Peu de possibilité de mixité sociale • Augmentation de l'artificialisation des sols
2 – effet centralisé	<ul style="list-style-type: none"> • Équipements inclus dans le fonctionnement des communes • Connexions à d'autres usages • Cohésion et mixité sociale • Réflexion globale d'intégration 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'artificialisation des sols • Création d'îlots d'activité peut-être au détriment d'autres zones
3 – effet pointillisme	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamique à l'échelle de la commune • Mutualisation des usages, pas d'artificialisation supplémentaire des sols • Connexions à d'autres usages • Accès et appropriation de la rue • Mixité et cohésion sociale 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de connexions entre espaces skatables • Hétérogénéité des solutions proposées • Dynamique encore trop normée • Manque de recul actuel

3.2.2. Aller plus loin dans la réflexion, l'exemple des pays scandinaves

Les démarches mutualisées et inclusives doivent être approfondies. Malgré les constats des bénéfices apportés par certains skate-parks, la question environnementale que cela soulève n'est pas négligeable. En effet, l'offre de skate-parks en France est plus que satisfaisante, rendant les nouvelles commandes injustifiées (222 skate-parks en région Pays de la Loire [19]). Elles le sont car elles participent à l'augmentation de l'artificialisation des sols pour des équipements présents en quantité et dont les commandes ne cessent tout de même de croître. En effet, plus qu'une réponse aux skateurs, les skate-parks sont devenus des outils qui servent l'image des villes (dynamisme, ville jeune, ouverte). Cependant, les skate-parks sont presque toujours réalisés en béton. Béton qui est responsable d'émissions de gaz à effet de serre lors de sa production et lors de la construction (notamment un de ses composants : le ciment) ainsi que des impacts entraînés par l'artificialisation : baisse de biodiversité, pollution des sols, îlots de chaleur, épuisement des réserves en sable, etc (Desrousseaux, 2018). C'est pourquoi les réponses apportées en France aujourd'hui ne semblent pas satisfaisantes et nous tenterons dans cette partie d'explorer l'exemple des pays scandinaves.

Nous ne pouvons pas parler d'urbanisme inclusif sans évoquer l'exemple des pays scandinaves, notamment de Copenhague au Danemark et de Malmö en Suède. Cette synthèse se termine donc par l'exemple de ces deux villes, qui nous permettent d'avoir un aperçu des démarches hors France et d'alimenter notre réflexion.

L'urbanisme scandinave est en effet marqué par son ouverture d'esprit ainsi que la fluidité de ses espaces publics. Le secret de cette fluidité est régi par une réflexion des espaces publics avec l'usage et l'humain comme base de travail. Parmi les principes fondamentaux de l'urbanisme à Copenhague et Malmö, nous pouvons noter par exemple la piétonnisation et la continuité. La faible place attribuée à la voiture met le piéton au centre de l'espace public favorisant ainsi son appropriation. Le principe de continuité est valable pour les mobilités douces en général et permet des trajets praticables en vélos ou trottinettes par exemple sans interruption.

Concernant l'intégration du skateboard, Copenhague présente une attitude qui semble exemplaire. La ville danoise a devancé la France en termes de réflexion inclusive du skateboard dans la rue d'une vingtaine d'années environ. Loin d'être stigmatisée, la pratique fait partie intégrante des usages de la rue. Par exemple, le « DIY » (Do It Yourself) permet à chacun d'être acteur de l'espace public et c'est une bonne méthode d'accès à la ville et de recyclage d'espaces inutilisés. Cette méthode consiste à utiliser des espaces libres (places abandonnées par exemple), où les riverains vont construire par eux-mêmes des aménagements, des skate-parks notamment. Cette pratique illégale est pourtant tolérée à Copenhague, où la municipalité a rapidement cerné les bénéfices sociaux et urbains que cela apporte.

Simon Strange, architecte danois et élu à la mairie de Copenhague en 2016 cite même : « Very often they're in places that nobody cares about, areas without attention, so they're creating something out of nothing. » [20].

Cette notion de créer quelque chose à partir de rien, de faire vivre une zone dont personne ne s'occupe est réellement une clé de voute de l'appropriation des espaces publics.

Le projet Superkilen dans le quartier de Nørrebro à Copenhague est un parc urbain linéaire conçu par le cabinet d'architecture Bjarke Ingels Group, du bureau de paysagistes Topotek1, et du collectif d'artistes Superflex [21]. Les figures 32, 33 et 34 sont des photographies présentant les trois zones du parc.

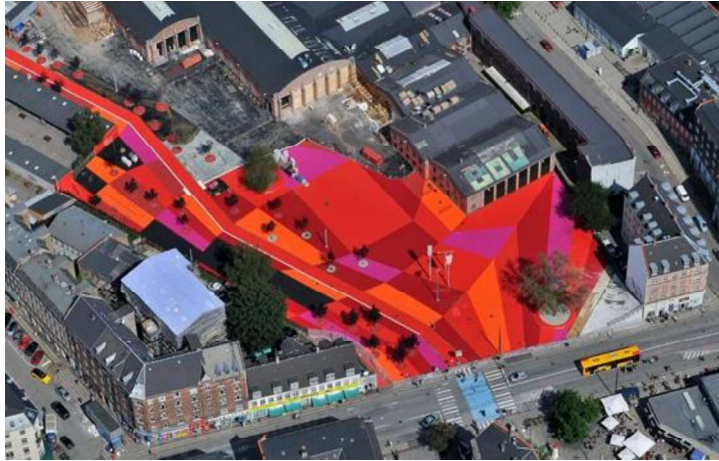


Figure 32 : Place rouge, Superkilen
(Auteur : Inconnu, *n. d.*, source : ArchiExpo)



Figure 33 : Marché noir Superkilen
(Auteur : Inconnu, *n. d.*, source : Archiscapes)

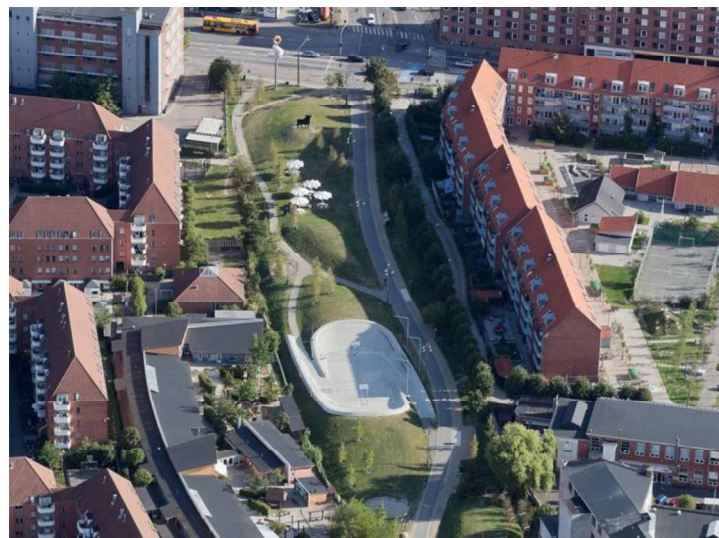


Figure 34 : Parc Vert Superkilen
(Auteur : Iwan Baan, *n. d.*)

Ce parc est cosmopolite et multiusages. Situé dans le quartier le plus populaire de Copenhague, le principe qui le régit est le partage. Il combine des usages multiples (sport, détente, promenade, mobilités douces) avec du mobilier venant de toutes les ethnies présentes dans le quartier afin de répondre aux besoins de toutes les classes sociales et toutes ces ethnies. Ainsi, le parc intègre totalement le skateboard dans son aménagement, mais pas uniquement. La réflexion se veut inclusive pas seulement concernant le skateboard, c'est pourquoi nous pouvons également y trouver des rings de boxe ou encore des pistes cyclables.

Le skateur et architecte Søren Enevoldsen nous explique qu'il existe en effet une différence entre un espace dédié et une place publique skate-friendly : « It's really hard to explain municipal decision makers the difference between a classic purpose-built skate park and a skate-friendly public plaza. To us as skaters it's common sense. » [22].

Cet exemple nous permet de prendre du recul sur les observations menées en France. La clé de la difficulté de la France à sortir d'un urbanisme fonctionnel réside peut-être dans notre conception entière de l'espace public. Héritiers de la charte d'Athènes, qui assimile une zone à un usage de façon normée, nous accordons également une place encore trop importante à la voiture dans nos espaces publics. Par la recherche de dynamisme à tout prix, l'entreprise de projets rayonnants prend le pas sur les projets raisonnés.

DISCUSSION ET PERSPECTIVES

Cette étude m'a permis de réaliser plusieurs conclusions. Ces conclusions sont le fruit des observations que j'ai pu mener via mes études de cas et mes études bibliographiques.

Ce travail n'est pas exhaustif et se base sur l'étude poussée de seulement deux cas en période estivale, les conclusions doivent donc être prises avec recul. Les deux cas se veulent tout de même être des cas types d'une dynamique globale en France.

J'ai décidé de creuser les aspects sociaux et urbains de mes études car je m'intéresse particulièrement au lien qu'entretient l'utilisateur à son milieu.

Cependant, les considérations environnementales sont tout aussi importantes et il est nécessaire de bien préciser que toute artificialisation des sols est discutable à l'aube des enjeux qui nous attendent. En effet, nous aurions pu réaliser une analyse du cycle de vie du béton afin de quantifier précisément quel est l'impact de la construction d'un skate-park. L'analyse du cycle de vie est un outil multicritère (flux entrants et sortants) qui permet de qualifier l'impact environnemental global d'un matériau, au cours de sa vie, de l'extraction à la construction et l'utilisation [23]. Seulement, les informations dont nous disposons actuellement concernant le béton sont peu disponibles et peu fiables, d'autant plus adaptées aux skate-parks. Ce mémoire m'a donc également permis de me questionner sur les moyens encore trop inaboutis mis à notre disposition pour quantifier un impact environnemental.

Je me suis limitée à l'étude du cas du skateboard, mais les conclusions me semblent être applicables à toute sorte de glisse urbaine concernée par les skate-parks et les espaces skatables (trotinettes, BMX, etc). Il était en effet plus aisé pour l'étude de n'étudier qu'une seule pratique. Le développement de trotinettes électriques, overboards, ou autres comme seuls moyens de transport urbain, nous fait prendre conscience que l'enjeu autour de l'intégration du skateboard dans la rue est bien plus large que nous l'imaginions. En effet, une ville skate friendly est également une ville qui est confortable pour les mobilités douces. L'intégration du skateboard dans la rue peut alors être réfléchi à l'échelle plus large de l'intégration de toutes les mobilités douces.

Enfin, en tant qu'ingénieure paysagiste, cette étude m'a permis de porter un autre regard sur les aménagements que je propose. J'ai ainsi pu, sur d'autres projets réalisés en collaboration avec l'Atelier 360°, mettre à profit cette réflexion afin de proposer des espaces qui répondent à la commande mais qui sont également réfléchis pour mutualiser plusieurs besoins exprimés par la population lors des réunions publiques (en combinant par exemple skate-park et scène de spectacle afin de proposer une seule zone artificialisée pour des usages divers).

CONCLUSION

Nous pouvons dès à présent répondre à notre problématique :

Sports libres dans l'espace public, la fin des équipements dédiés en France ? Le cas du skateboard réinterroge les fonctionnements urbains et sociaux.

Les équipements dédiés au skateboard ne sont visiblement pas à bout de souffle en France. En effet, les commandes sont toujours plus nombreuses et l'importance ainsi que la place accordée aux skate-parks semblent s'accroître dans certains cas. Ce regain de popularité est cohérent avec les observations que j'ai pu mener pour ce mémoire. En effet, le skate-park de La Faute-sur-Mer démontre indéniablement les bénéfices sociaux, urbains et économiques que l'équipement génère. Par ailleurs, il en découle une amélioration de la réflexion autour de la conception des skate-parks, notamment d'un point de vue d'intégration au fonctionnement des communes. Ils sont également plus souvent réfléchis au sein de parcs urbains plus étendus, intégrés et en interconnexion avec ces derniers.

La stratégie qui vise à vouloir intégrer des zones ou formes skatables dans des espaces mutualisés est encore peu représentée en France. Bordeaux est l'un des seuls exemples notables à ce jour. Les prémices observées sont encore timides et proposent en réalité plutôt une multitude de petits espaces dédiés qu'une réelle intégration mutualisée aux autres usages de l'espace public. Les solutions proposées sont discontinues, fragmentées dans la ville et font l'objet d'une réflexion pointilliste et non globale.

Cependant, les initiatives du plan guide de Bordeaux permettent tout de même un accès et une appropriation de l'espace public.

Compte tenu des observations réalisées quant à la conception contestable des premiers skate-parks, nous sommes partis du postulat que les études de cas de La Faute-sur-Mer et de Bordeaux seraient des cas opposés. Il est important de noter l'infirmité de ce postulat à la fin de cette étude. En effet, dans les deux cas c'est l'outil qui diffère, mais le but visé est le même : avoir une ville ou commune dynamique, où les riverains se réapproprient leurs espaces.

Ceci nous amène également à préciser que l'intégration du skateboard dans nos rues, de l'une ou l'autre des manières, est un moyen de répondre à des besoins variés dans l'espace public. Au-delà de la pratique sportive, une quantité inattendue de besoins peuvent être traités par le biais d'espaces skatables tels que nous pouvons l'observer sur la figure 35 qui suit :

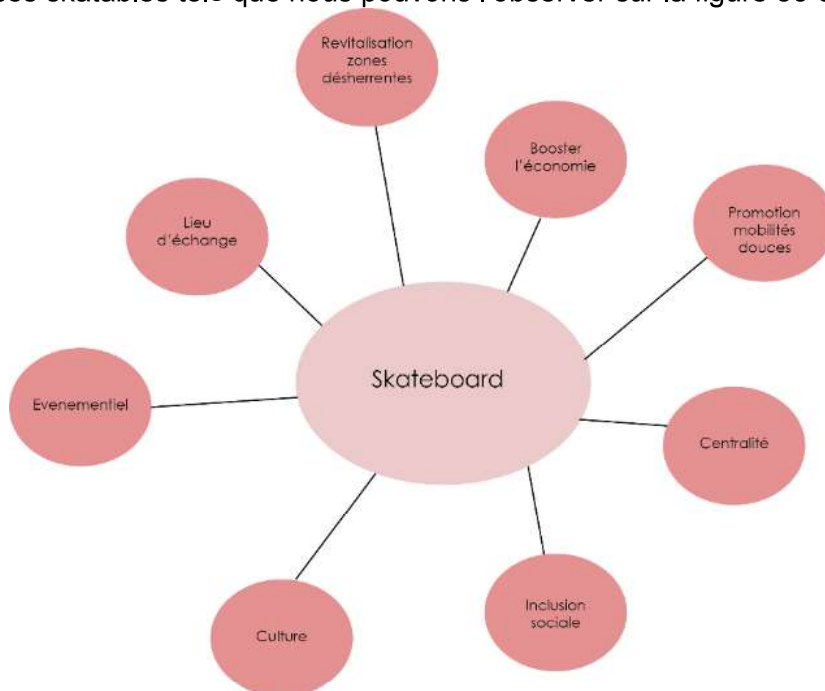


Figure 35 : Besoins auxquels peut répondre l'intégration du skateboard
(Auteure : Manon Freyermuth, 2020)

Bien que les espaces dédiés connaissent un second souffle justifié, il est nécessaire de ne pas négliger les conséquences environnementales que cela implique. Dans un contexte de changement climatique majeur et de politique de zéro artificialisation, les masses minérales que représentent les skate-parks sont questionnables malgré les bénéfices observés.

L'intégration mutualisée aux autres usages dans l'espace public semble donc être une solution qui s'impose à nous. À bénéfice quasiment égal ou même supérieur (par l'accès à la ville, la revitalisation de zones en déshérence, etc...), une réflexion inclusive du skateboard dans l'aménagement de nos espaces publics divers (places, rues) est une réponse plus durable.

Ce principe est applicable également à tous les autres sports de l'espace public. Le Danemark en est un parfait exemple avec un espace public pour tous, centré sur les usages, non sectorisé, où les démarches actives sont priorisées sur les démarches consommatrices.

Il est nécessaire de tourner la page de l'opulence d'équipements sportifs, pour engager une réflexion plus poussée d'un espace public inclusif et durable qui saura répondre à la fois aux demandes sociales de partage et aux enjeux environnementaux.

BIBLIOGRAPHIE

Bourbillères H., Évrard B., Charrier D. (2020). La promotion du sport auto-organisé dans la redéfinition des usages d'un espace public à forte valeur touristique : le cas des berges de Seine à Paris. Open Edition journals.

Brausch G. (2015). CIAM / Le Corbusier. La Charte d'Athènes (1933/1941/1957). Un classique, pp. 212 – 219.

Calogirou C., Touché M. (1995). Sport-passion dans la ville : le skateboard. Open Edition journals, pp. 37-48.

Croutte, P., Müller, J. Baromètre national des pratiques sportives 2018. Paris (FR) : CREDOC sous la direction de Hoibian S. pour l'INJEP et le ministère des sports, 2019. 90 p. Rapport d'études n°INJEPR-2019/01.

De Lataulade B. (2011). Entre tours et détours : la prise en compte des usages dans la fabrication de l'espace public. Cairn.info, Dossier Spécificités, pp. 65 – 70.

Desrousseaux M. (2018). L'artificialisation des sols : prise en compte des impacts et mesures de compensation. In : Conservatoire national des Arts et Métiers, Dax, 13 décembre 2018, pp. 4-11.

Lapassade G. (2002). Vocabulaire de psychosociologie : Observation participante. Eres, Hors collection, 592 p.

Ministère de la Jeunesse et des Sports. (Janvier 2015). Pratiques ludo-sportives urbaines sports émergents. Directions des Sports, Steinberg, 21 p.

Riffaud T., Gibout C., Recours R. (2016). Skateparks : de nouveaux parcs de jeu pour enfants : Une analyse sociospatiale des sports de rue à partir du cas de la métropole Montpellier. 12 p.

UNEP., IFOP. Les espaces verts en ville : priorité n°1 des français. Paris : les entreprises du paysage, 2016. 4 p.

Vazquez H. (2018). La valorisation du sport dans les espaces urbains métropolitains. Sport Eco pour le ministère des Sports, Note d'analyse n°13, 9 p.

Verret M., Rémy J., Voyé L. Servais E. Sociologues. (1979). Produire ou reproduire ? Une sociologie de la vie quotidienne. Revue française de sociologie, pp. 473-474.

Vigneau F-E. Les équipements sportifs : enjeux et impensés d'une politique publique. Paris : Caisse nationale d'allocations familiales, 2015. 9 p. Rapport d'études n° 187.

SITOGRAPHIE

- [1] Santé Publique France (2019). Etude ESTEBAN 2014-2016 – Chapitre corpulence : stabilisation du surpoids et de l'obésité chez l'enfant et l'adulte. <https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2017/etude-esteban-2014-2016-chapitre-corpulence-stabilisation-du-surpoids-et-de-l-obesite-chez-l-enfant-et-l-adulte> (consulté en mai 2020).
- [2] Guide de l'espace public bruxellois (*n. d.*). Définition de l'espace public. <http://www.publicspace.brussels/le-cadre/definition-de-lespace-public/> (consulté en mai 2020).
- [3] Nantes Métropole (2019). Faire du sport librement dans la métropole Nantaise. <https://metropole.nantes.fr/terraindejeux> (consulté en juillet 2020).
- [4] Center for Active Design (2010). Active design Guidelines. <https://centerforactivedesign.org/guidelines/> (consulté en juillet 2020).
- [5] Fédération de Parkour (2014). Le parkour. <http://www.fedeparkour.fr/parkour> (consulté en avril 2020).
- [6] Gouvernement (nd). Le ministère des sports. <https://www.gouvernement.fr/le-ministere-des-sports> (consulté en juillet 2020).
- [7] Observatoire des ville vertes (2020). Municipales 2020 : les espaces verts publics, une priorité pour l'ensemble des électeurs. <http://www.observatoirevillesvertes.fr/> (consulté en septembre 2020).
- [8] Ministère chargé des Sports (2019). Projet de loi de finances : un budget en hausse en 2020. <https://www.sports.gouv.fr/accueil-du-site/actualites/Projet-de-loi-de-finances-un-budget-en-hausse-en-2020> (consulté en septembre 2020).
- [9] Harris Interactive (2019). Les français et l'écologie. https://harris-interactive.fr/opinion_polls/les-francais-et-lecologie/ (consulté en août 2020).
- [10] Dubrulle J-P (2020). La pratique sportive des français à l'ère du COVID-19. IFOP. <https://www.ifop.com/publication/la-pratique-sportive-des-francais-a-lere-du-covid-19/> (consulté en octobre 2020).
- [11] Chartier A (2019). Les innovations technologiques des roues de roller. <http://www.rollerenligne.com/articles-657-innovations-technologiques-recentes-des-roues-de-roller.html> (consulté en avril 2020)
- [12] Perrier C (2017). Les villes au régime « design actif ». <https://lavillepositive.com/les-villes-au-r%C3%A9gime-design-actif-b783c4bd65aa> (consulté en août 2020).
- [13] Fédération Française de Roller et Skateboard (nd). Les sports de roller et de skateboard. <https://ffroller.fr/les-disciplines/> (consulté en avril 2020).
- [14] Laurans Y., et al (2018). Zéro artificialisation nette, à quelles conditions ? <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/zero-artificialisation-nette-queelles-conditions> (consulté en septembre 2020).
- [15] INSEE (2020). Dossier complet commune de La Faute-sur-Mer (85307). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-85307> (consulté en juillet 2020).

- [16] Benisty M (2018). Bordeaux, capitale française du skate-urbanisme. <http://stories.ceciestunexercice.fr/bordeauxcapitalefrancaiseduskateurbanisme/index.html> (consulté en août 2020).
- [17] Camus I (2019). Bordeaux : de l'état dégradé du Skate Park des Chartrons et de sa fermeture pour cause de sécurité. <https://www.serialbloqueuse.com/2019/07/27/fermeture-du-skate-park-des-chartrons-pour-cause-de-vetuste/> (consulté en août 2020).
- [18] Dedicacion (2020). Projets. <https://www.dedicacion.website/projets> (consulté en mai 2020).
- [19] Ville Data (2020). Pistes BMX et Skateparks des Pays de la Loire. <https://ville-data.com/roller-skate-velo-bicross-ou-freestyle/pays-de-la-loire-52R> (consulté en octobre 2020)
- [20] The Guardian (2016). « A city with edge » : why Copenhagen gives its blessing to illegal skateparks. <https://www.theguardian.com/cities/2016/dec/19/city-with-edge-copenhagen-illegal-skateparks> (consulté en août 2020).
- [21] Bjarke Ingles Group (nd). Superkilen. <https://big.dk/#search> (consulté en septembre 2020).
- [22] Mersom D (2017). Copenhagen and skatable public space. <http://www.villagepsychic.net/blog/copenhagen> (consulté en août 2020).
- [23] ADEME (2018). L'analyse du cycle de vie. <https://www.ademe.fr/expertises/consommer-autrement/passer-a-l'action/dossier/lanalyse-cycle-vie/quest-lacv> (consulté en octobre 2020).

<p>Année universitaire : 2019 - 2020</p> <p>Spécialité/Mention : Paysage</p> <p>Spécialisation/Parcours : PPST – Projet de paysage, site et territoire</p>	<p>Mémoire de fin d'études</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)</p>
--	---

ANNEXES

Sports libres et espace public, le cas du skateboard

Par : Manon FREYERMUTH

Soutenu à Angers le 05/11/2020

Devant le jury composé de :

Président : Fabienne JOLIET

Autres membres du jury (Nom, Qualité)

Maître de stage : Loïc HARRANT

Enseignant référent : Vincent BOUVIER

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation

«Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»

disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



ANNEXE I : Lignes directrices de design actif urbain du Centre de Design Actif de New-York
(Auteurs : Center for active design, 2010)



CHECKLIST URBAN DESIGN

-
- 2.1 LAND USE MIX**
- When Planning for urban scale developments, provide for a mix of uses - for example, residences, offices, schools, retail stores, cultural and community spaces, and recreational facilities.
 - Locate places of residence and work near destinations such as parks, walking paths, trails and waterfront recreation areas.
Develop supermarkets and full service grocery stores near places of work and residence.
-
- 2.2 TRANSIT AND PARKING**
- Locate buildings and building entrances near public transit stops and along transit corridors.
 - Place public transit stops along well-connected streets.
 - Provide signage at buildings, transit stops, and major intersections showing a map and the distance, time, route and calories burned to the nearest or next transit stop.
 - Encourage transit use by furnishing transit stops with pedestrian conveniences.
 - Make sidewalks wide enough to comfortably accommodate pedestrians, including those with disabilities
 - Provide additional space for passengers to wait by adding bus bulbs.
 - Create bus stop shelters that protect the users from sun, wind, and rain
 - Furnish bus stop shelters with seating or places to lean.
 - When designing sites that include parking, consider how the provision of parking can affect the use of more active modes of travel such as walking, bicycling, and public transit.
 - Provide parking for people with disabilities
-
- 2.3 PARKS, OPEN SPACES, AND RECREATIONAL FACILITIES**
- Design open spaces as part of large -scale developments, or locate buildings near open, public spaces.
 - Make bicycle and pedestrian routes to parks and public spaces safe and visible.
 - When planning a new development. Aggregate open space in one large area rather than dispersing into smaller pieces. Where possible, provide residents with access to open space within a ten-minute walk.
 - In the design of parks or open spaces, provide paths, running tracks, playgrounds, sport courts, and drinking fountains.
 - Locate new projects near existing public and private recreational facilities and encourage development of new facilities, including indoor activity spaces.
 - When designing offices and commercial spaces, provide exercise facilities or walking paths nearby.
 - Design parks, open spaces, and recreational facilities to complement the cultural preferences of the local population, and to accommodate a range of age groups.
 - Create partnerships with organizations to sponsor and maintain green spaces and gardens.
-
- 2.4 CHILDREN'S PLAY AREAS**
- Design courtyards, gardens, terraces, and roofs that can serve as outdoor spaces for children's play
 - When designing playgrounds, include ground markings indicating dedicated areas for sports and multiple use.

 - Preserve or create natural terrain in children's outdoor areas.

 - Provide lights on sidewalks and active play areas to extend opportunities for physical activity into the evening.
 - In the design of parks and playgrounds, create a variety of climate environments to facilitate activity in different seasons and weather conditions.

- Provide physical activity facilities for children and youth in schools
- Design new school physical activity facilities to potentially allow for public use outside of school hours.

2.5 PUBLIC PLAZAS

- Create attractive plaza spaces that are well-maintained.
- Locate public plazas along popular pedestrian streets.
- Locate plazas near transit stops.
- Make plazas accessible to bicyclists.
- Create plazas that are level with the sidewalk.
- Design plazas that allow for diverse functions
- Design plazas to accommodate use in a variety of weather conditions.
- Seek partnerships with community groups to maintain and program plazas.

2.6 GROCERY STORES AND FRESH PRODUCE ACCESS

- Develop full-service grocery stores within walking distance in all residential neighborhoods.
- Introduce farmer's markets as a complement to grocery stores.
- Provide safe walking and bicycle paths between densely populated areas and grocery stores and farmer's market sites.
- Design grocery store layouts and parking to accommodate pedestrian, cyclist, automobiles, and loading trucks safely and conveniently. Provide infrastructure such as bicycle parking and drinking fountains.

2.7 STREET CONNECTIVITY

- In large-scale developments. Design well-connected streets with sidewalks and keep block sizes relatively small.
- Where current connectivity of sidewalks and streets on a building site is poor, provide pedestrian paths through existing blocks.
Avoid creating pedestrian over- and underpasses that force walkers to change levels.
- Maintain dedicated pedestrian and bicycle paths on dead-end streets to provide access even where cars cannot pass.
- Minimize addition of mid-block vehicular curb cuts on streets with heavy foot traffic.
- Design vehicular driveways and ramps to minimize contact between cars and pedestrians.

2.8 TRAFFIC CALMING

- Design roads to be minimum width and to have the minimum number of lanes practical.
- Incorporate traffic calming street additions such as curb extensions, medians, and raised speed reducers.
- Consider other physical design measures where appropriate, for example:
 - Horizontal deflections such as curved roadway alignments
 - Vertical deflections such as raised intersections or crossings
 - Traffic diverters, roundabouts, and mini-traffic circles
 - Signal phasing plan with a protected left-turning lag phase
 - "Yield to Pedestrian" signs
 - Avoidance of slip lanes and wide curb radii

2.9 DESIGNING PEDESTRIAN PATHWAYS

- Create a buffer to separate pedestrians from moving vehicles using street furniture, trees, and other sidewalk infrastructure.
- Provide seating, drinking fountains, restrooms, and other infrastructure that support increased frequency and duration of walking.
- Provide exterior lighting along streets and outdoors paths.
- Include trees and objects of visual interest on streets and sidewalks.
- Make sidewalk widths consistent with their use.
- Provide for enhanced pedestrian crossings both at mid-block and at intersections.
- Construct curb extensions along sections of the sidewalk that tend to attract greater pedestrian congestion.
- Create or orient paths and sidewalks toward interesting views.

- Provide marked, measured walking paths on sites as part of a way finding system targeted to pedestrians and bicyclists.
- Make streets and paths universally accessible. Create:
 - Paths that are smooth, sufficiently wide, and that have curb cuts and turning radii adequate for a wheelchair or walker.
 - Paths with auditory crossing signals, adequate crossing time, clear signage, visible access ramps, and connections to walking, cycling and public transit routes.

2.10 PROGRAMMING STREETSCAPES

- Incorporate temporary and permanent public art installations into the streetscape.
- Organize pedestrian-oriented programs, such as charity walks and vehicular street closures, that make wide avenues available for walking and bicycling.
- Increase the number of outdoor cafes to enhance street activity.

2.11 BICYCLE NETWORKS AND CONNECTIVITY

- Design interconnected bikeways and establish a backbone network of unbroken through routes.
- Make links between bicycling and transit.
- On bikeways, include signposts providing bicyclists with directions, distances, and times to various destinations.

2.12 BIKEWAYS

- Use on-street markings or signage to visually reinforce the separation of areas for bicyclists and motorists.
- Where conditions warrant, separate bikeways and vehicular traffic lanes with physical demarcations.
- Expand existing bikeways where use has exceeded capacity
- Pay special attention to the treatment of bikeways at intersections and other points where the street form changes, in order to mitigate potential visibility issues and turning conflicts.
- Avoid potential conflicts between cyclists and opening car doors - for example, by widening parking lanes where appropriate.
- Further develop Greenways - alternate routes that are integrated into the regional park system.
- Consider shared-use paths in areas with viewing attractions.

2.13 BICYCLING INFRASTRUCTURE

- Provide adequate facilities for bicyclists to park along their route or at a final destination.
- Designate bicycle-specific crossings and signals to organize the movements of pedestrians, cyclists, and motorists at busy intersections.
- Construct bicycle share programs to increase access to bicycles for both city residents and visitors.

Détail du contexte communal et du projet de La Faute-sur-Mer

Une commune meurtrie par la tempête Xynthia



Source : Delcampe



Source : LASSERPE



Des victimes de Xynthia envisagent de porter plainte



Source : Le Parisien 2010

10 ans plus tard, la page n'est pas tournée et de nombreux articles paraissent encore dans la presse. L'imaginaire des paysages balnéaires de vacances laisse place à une vision funeste

Un projet inclus dans le programme de requalification des zones de solidarité

Le projet fait partie du programme de requalification des zones de solidarités définies dans le Plan de Prévention des Risques Littoraux porté par la Région Pays de la Loire dans le cadre du Contrat Régional de Solidarité Territoriale à la suite de la tempête Xynthia de février 2010. Ces zones ont été ajoutées au PPRL telles des zones d'extrêmes dangers totalement inconstructibles.

Le camping municipal « Côte de Lumière » qui fait l'objet de la première carte postale ancienne a notamment été totalement dévasté par la tempête. Le projet de parc intégrant un skate-park se situe sur le domaine public maritime et sur l'ancien camping municipal de 9ha dévasté par la tempête. « Le domaine public maritime (DPM) est constitué, pour l'essentiel, des terrains historiquement recouverts par la mer mais dont elle s'est retirée, ainsi que ceux encore immergés compris entre le rivage de la mer et la limite des eaux territoriales. [...] Ce domaine est principalement affecté à l'usage direct du public ou à l'accueil de services publics en lien avec l'utilisation ou l'exploitation des ressources maritimes. » (Ministère de la Transition écologique, 2019)

Le projet regroupe un skate-park, une prairie et une plaine de jeux.

Le skate-parc, un outil politique

Dans son programme pour les élections municipales de 2020, Laurent Huger posait fièrement aux côtés des skateurs.

La municipalité a formulé une volonté de faire rayonner internationalement son skate-park en accueillant des athlètes en entraînement pour les JO 2024. Le maire de La Faute-sur-Mer compte également sur cet aménagement pour amener à nouveau du dynamisme dans une commune vieillissante et dont l'attractivité décroît.

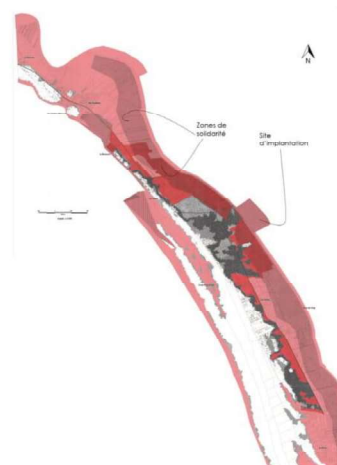


Une commune sportive

Source : Programme de Laurent Huger



Source : Page Facebook de Laurent Huger



Auteur : Manon Freyermuth
Source : PPRL La Faute-sur-Mer

Entretien du 15/06/2020 avec Arnaud Dedieu, co-fondateur de Dedicacion Transcription d'une conversation téléphonique

1) Présentations et présentation du concept

Arnaud Dedieu directeur de création, communication, contenu, skateur depuis 30 ans
Avec Leo Valls -> échange métropole pour intégrer skate projet d'urbanisme.

En ville le skate est non autorisé alors qu'à la base c'est une pratique majoritairement dans la rue.

Il existe actuellement deux skate-parks : les Chartrons et Darwin.

Dedicacion est une agence de design d'espaces publics partagés avec la pratique du skateboard.

La méthode de travail vise principalement à utiliser les territoires non occupés et qu'on pourrait développer. Il a également été réalisée une analyse de la pratique (styles et type de population).

2) Quelles sont les vertus du skateboard dans la ville ?

Cohésion sociale, déplacement doux, découverte du territoire, activité physique, utiliser l'espace urbain différemment

3) Retour sur expérience du plan de la ville de Bordeaux :

a. Les motivations

Conflit d'usages entre les riverains et les pratiquants.

Le skate était interdit, la police passait son temps à mettre des amendes.

Solution de médiation ; but : skate canalisé aux bons endroits.

Importance de la connexion entre les spots.

b. Les critères de choix des espaces

Espaces disponibles, aménagements en prévision, cela mutualise les coûts, réflexion en amont, par rapport aux endroits où il y a déjà du skate que ce soit cohérent, réponse où il y a un besoin, observation des usages en amont.

c. Les + et les loupés (conflits d'usages etc..)

Que des retours positifs, plein air culturel, ludique, pris comme tel

Attention aux endroits inappropriés

Privilégier le mobilier qu'on peut déplacer, vu comme un parcours.

4) Quel lien avec l'écologie, est-ce des projets durables ?

Mutualisation, quel impact on laisse, si dans 20 ans il n'y plus de skate.



5) Pourquoi vouloir créer des espaces mutualisés et non plus des skate-parks ?

Impact futur, pratique -> skate-park terrain délimité défini, normé, le skate n'est pas né la : il est né dans la rue, activité libre, liberté d'aller où on veut

Skate-park très bien pour l'apprentissage et la compet mais c'est très limitant. Créer des espaces informels.

6) Quels sont les éléments qui créent un bon spot ? Mutualisé ?

Revêtement, agrégat, espace, prise d'élan, nuisances

 agriculture • alimentation • environnement	 Diplôme : Ingénieur de l'Institut supérieure des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Projet de Paysage, Site et Territoire Enseignant référent : Vincent Bouvier
Auteur(s) : Manon Freyermuth Date de naissance* : 02/08/1997	Organisme d'accueil : Atelier 360° Adresse : 8 rue du Bois Briand 44300 Nantes
Nb pages : 61 Annexe(s) : 3	
Année de soutenance : 2020	Maître de stage : Loïc Harrant
Titre français : Sports libres et espace public, le cas du skateboard	
Titre anglais : Free sports in public space, the case of skateboarding	
Résumé (1600 caractères maximum) :	
<p>La question des sports libres est aujourd'hui importante dans nos réflexions autour de l'aménagement de l'espace public. En effet, les solutions proposées sont hétérogènes, nous éprouvons des difficultés à faire face efficacement aux demandes sociales qui évoluent et aux enjeux environnementaux de demain. Le skateboard, pratique qui permet une appropriation extrême de l'espace, est le cas d'étude de ce mémoire. Nous pouvons distinguer deux dynamiques d'accompagnement de la pratique. L'une consiste à proposer des équipements dédiés sous la forme de skate-parks en opulence. L'autre consiste à mutualiser les usages de la rue en proposant une intégration douce aux espaces publics. Nous nous proposons d'étudier les deux cas afin d'essayer de proposer une solution adéquate d'accompagnement du skateboard dans l'espace public.</p>	
Abstract (1600 caractères maximum) :	
<p>The issue of free sports is important today in our reflections around the development of public space. Indeed, the solutions proposed are heterogeneous, we have difficulty in effectively dealing with changing social demands and the environmental challenges of tomorrow. Skateboarding, a practice that allows extreme appropriation of space, is the study case for this dissertation. We can distinguish two dynamics of support for practice. One is to offer dedicated equipment in the form of opulent skate parks. The other is to pool the uses of the street by offering gentle integration into public spaces. We propose to study both cases in order to try to offer an adequate solution to the support of skateboarding in public space.</p>	
Mots-clés : Skateboard, espace public, fonctionnement urbain, mixité sociale, mutualisation, skate-park, sports libres	
Key Words: Skateboard, public space, urban functioning, social mix, mutualise, skate-park, free sports	

* Élément qui permet d'enregistrer les notices auteurs dans le catalogue des bibliothèques universitaires