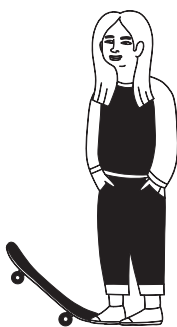


Comme sur des roulettes !

THIERRY OBLET

Après le « tramway urbaniste », le « skate urbanisme ». Le premier incarnait par son tracé l'ambition de dépasser la coupure entre les rives droite et gauche de l'agglomération bordelaise. Le second désigne l'intégration de la pratique du skateboard à la conception du mobilier et des aménagements urbains. Outre la création ou la rénovation d'équipements dédiés (les skate-parks), l'instauration d'espaces partagés entre skateurs, piétons et riverains entend dynamiser la ville sans engendrer de nuisances. Elle se flatte de réduire le fossé entre les générations. Le tramway bordelais, chéri comme objet technique lors de sa programmation, marquait l'entrée tardive de Bordeaux dans la modernité métropolitaine. La planche à roulettes relève d'une technologie moins impressionnante mais hisse Bordeaux à la pointe des villes capables



d'accueillir astucieusement une pratique aujourd'hui auréolée par sa reconnaissance olympique. Cette évolution d'un urbanisme à l'autre signale que le temps n'est plus pour la Métropole aux investissements massifs. Ce serait rouler trop rapidement sur ce que cette question met en jeu en matière de mœurs démocratiques. Les aménagements liés au skateboard sont l'occasion de revisiter les règles de partage de l'espace public entre individus aux aspirations divergentes et de nouer le dialogue entre des mondes portés à se dénigrer. De prime abord, le skate semble n'être que l'une de ces passions hédonistes qui, au sein de nos sociétés individualistes, se réclament, depuis 60 ans, de la contre-culture. Une formule devenue aussi énigmatique avec la dissipation de la haute culture dans la culture de masse que la laïcité dans une société que les religions n'organisent plus. S'agissant du skate, dont ses plus fervents pratiquants ne cessent de clamer que la rue est son essence (« Sauter un trottoir, c'est



passer les obstacles de la vie. »), on saisit combien il peut se présenter comme subversif d'un fonctionnalisme urbain... qui n'est plus. Ce dernier assignait à la rue de n'être rien d'autre qu'un espace de circulation. Cette prescription a perdu de son actualité depuis que les villes veulent faire revivre leurs places et leurs rues. Interrogés sur leurs motivations, les skateurs n'échappent guère à cette grandiloquence où l'énoncé révolutionnaire le dispute à la crise juvénile et à son besoin de s'affirmer. L'affiliation revendiquée de « l'esprit de glisse » à la « beat generation » paraît poser les skateurs en chantres d'une rébellion écologique et égalitaire où la recherche de sensations et la poursuite de l'extrême accouchent d'une conception de la liberté réduite au simple refus de la contrainte et aux affrontements avec la police. Sur bien des aspects, les skateurs appartiennent pleinement à notre monde. Ils participent de cette course à l'attention dont les réseaux sociaux comme les grands médias de masse offrent parfois de pathétiques spectacles. Et c'est aussi pour cela qu'ils n'entendent pas que leur reconnaissance par les pouvoirs publics



les cloisonne dans des parcs dédiés. On aurait toutefois tort de considérer que la part concédée au skateboard ne soit qu'une manifestation de plus de l'infantilisation de notre société.

La régulation de la pratique du skate sur Bordeaux illustre que l'esprit de sérieux et de responsabilité ne condamne pas à se montrer « pisse froid » et qu'aucun mépris ne doit répondre aux tentations d'échapper à une « ville chiante », comme le dirait Ariella Masboungi¹. C'est pourquoi il est d'autant plus intéressant d'examiner comment à Bordeaux cette pratique a trouvé sa place après avoir longtemps subi une politique répressive. Quatre moments peuvent être identifiés dans un processus que les anciennes et nouvelles équipes municipales ont mené dans une indéniable continuité.

1) Décriminaliser ce à quoi l'on ne goûte pas. Les skateurs « ne sont pas des voyous » osait l'ancien maire, Alain Juppé, devant des parterres hostiles de riverains lassés par le bruit, lors de conseils de quartiers. Cela ne pouvait satisfaire ni les habitants qui en voulaient l'interdiction complète, ni les skateurs qui dénonçaient l'hypocrisie d'une municipalité dont l'action

oscillait entre valorisation et menace de verbalisation, mais cela autorisait le dialogue.

2) Trouver pour partenaire un représentant fédérateur des skateurs. Bordeaux a eu la chance d'abriter une icône du skate mondial, plus orientée sur la dimension artistique que strictement sportive de cette discipline, donc mieux en mesure de faire comprendre pourquoi sa pratique ne pouvait être prisonnière des skate-parks. La visée créative et esthétique du skate réclamait d'animer les plus beaux lieux de la ville (« Dans le skate, la star c'est la ville »). Peu importe que cette coopération relève de la participation démocratique ou d'un clientélisme classique, encore fallait-il que la municipalité s'empare de l'aubaine.

3) Transformer des difficultés apparemment insolubles en opportunités. Glissons sur les consensuelles affabilités concédées au marketing urbain (« On viendrait de loin à Bordeaux pour faire ou regarder du skate », « Une ville qui comprend le skate, c'est une ville qui comprend le futur ! »). N'approfondissons pas la question de savoir si le plaisir des quidams à contempler

les skateurs tient de la valorisation d'un paysage urbain ou de l'attente perverse de les voir chuter et souffrir. Notons d'une façon plus prosaïque et moins ambiguë que la simple présence des skateurs sécurise l'espace public. L'adjoint au maire chargé de la sécurité, élu en 2020, a ainsi beaucoup œuvré à l'intégration du skate dans la ville. Relevons aussi la fabrication d'intérêts urbanistiques convergents entre des populations dont le rapport à l'espace pouvait paraître inconciliable. Handicapés et skateurs peuvent faire cause commune pour l'obtention d'équipements offrant aux uns une meilleure accessibilité, aux autres, par leur détournement, de nouveaux challenges.

4) Fixer des règles partagées d'usage de l'espace. Il est trop tôt pour évaluer les effets du « guide pratique », disponible depuis 2022, qui prescrit les bons usages du skate suivant les spots concernés. Reste que le skateboard en ville semble ainsi avoir parcouru les trois étapes propres à toute innovation. D'abord perçu comme ridicule, puis réputé dangereux, il fait figure aujourd'hui d'évidence. Espérons qu'un tel effort de régulation s'applique un jour au vélo électrique !

Se pourrait-il que derrière les apparences d'un aménagement étiq se dévoile une transformation plus profonde de l'éthique de l'aménagement ? Esquivons l'emphase mais ne boudons pas notre plaisir face à une expérience où tout semble avancer comme sur des roulettes. —

1 | A. Masbounji, A. Petitjean, « La ville pas chiante », *Le moniteur*, 2021.