

Une brève histoire du skate-urbanisme à Bordeaux De la restriction à l'intégration dans l'espace public

Maxime Pauvert

Les skateurs revendiquent un accès libre à l'espace public. Après avoir tenté de circonscrire son usage, certaines municipalités, comme à Bordeaux, l'intègrent aujourd'hui dans leur politique culturelle et d'aménagement des espaces publics.

Le skateboard est une pratique sportive où la rue demeure la référence première (Calogirou 2010). Ainsi, le pratiquant porte un regard décalé sur l'espace public et le mobilier urbain. Un banc devient un « *curb* » potentiellement « *grindable* » (où le frottement des trucks en fer du skateboard contre la bordure du banc permet au skateur de glisser) et les marches sont considérées comme un obstacle qui ajoute une difficulté supplémentaire quant à la réalisation de « *tricks* » (figures). Cette pratique marginale de l'espace public est souvent perçue comme génératrice de désordres et les conflits d'usages en ville sont fréquents (Calogirou 2010).

En 2004, à Bordeaux, les élus locaux expriment leur méfiance envers les skateurs apparus dans le milieu des années 1970 en interdisant le skate par arrêté municipal et de manière préventive sur la place Pey-Berland (place de l'Hôtel-de-Ville), alors en fin de rénovation¹. Le conseil municipal prend toutefois conscience de l'essor de cette pratique et, comme de nombreuses municipalités depuis les années 1990, il investit dans la construction d'un skate-park dans le quartier des Chartrons (Calogirou 2010). En plus de doter la ville d'un endroit propice à cette pratique, cet équipement viserait également à canaliser, voire faire disparaître les skateurs de l'espace public (Calogirou 2010).

La combinaison de ces deux outils (arrêté municipal et skate-park) marque le début de la gestion publique du skate à Bordeaux (formule employée par la municipalité) ou du skate-urbanisme, notion employée par les skateurs. Née de l'intégration du skate à Malmö (Suède) dans les années 2010, cette récente notion n'est pas encore clairement définie. Une journaliste du magazine de skate *Jenkem*² l'appréhende comme une collaboration entre skateurs et municipalités pour intégrer le skate dans leur environnement local. Cette idée rejoint celle de deux chercheurs français, qui le pensent comme « un mouvement activiste qui inscrit la pratique libre du skateboard dans l'aménagement urbain » (Lacam et Evon 2024). Les travaux universitaires, quant à eux, évoquent la notion sans toutefois essayer de la définir. C'est le cas de l'ouvrage *Skateboarding Subcultures, Sites and Shifts* (Lombard 2015) et d'un article pour le *Journal of Urban Design* (Glenney et O'Connor 2019).

Nous suggérons ici de ne pas limiter cette notion à une forme d'action collaborative visant une finalité forcément positive, car l'inverse s'est également produit ; ainsi, nous proposons

¹ Entretien du 20 mars 2026 avec Baptiste Pointillart, docteur en sciences de l'éducation.

² Emily Herron, « My husband took me to a skate-urbanism festival. Here's what I thought », *Jenkem*, 7 novembre 2024, <https://www.jenkemmag.com/home/2024/11/07/my-husband-took-me-to-a-skate-urbanism-festival-heres-what-i-thought/#:~:text=WHAT%20IS%20SKATE%20URBANISM%3F,skating%20into%20their%20local%20environment.>

plutôt d'appréhender cette notion comme un processus de transformation de l'urbain. Nous emploierons donc le terme skate-urbanisme pour exprimer les différentes dynamiques de transformation ayant un impact sur la pratique du skate.

À Bordeaux, une première vision partagée par les élus de la pratique du skate, l'envisageant uniquement comme un sport pratiqué dans un skate-park, s'est traduite par la mise en œuvre d'une gestion restrictive de son usage qui perdurera dix ans. La politique d'aménagement de l'espace public envers le skate se caractérise alors par l'installation progressive d'anti-skates (accessoires qui empêchent la pratique sur le mobilier urbain) (figure 1), l'adoption d'arrêtés municipaux interdisant la pratique et la multiplication des contraventions envers les skateurs³.

Figure 1. Dispositifs anti-skates sur les « curbs » du Grand Théâtre, place de la Comédie à Bordeaux



Photographie : Maxime Pauvert, octobre 2025.

À partir d'une enquête bibliographique et documentaire réalisée dans le cadre de ma formation à l'École urbaine de Sciences Po Paris, cette réflexion vise à explorer les mécanismes à l'œuvre dans la transition des politiques publiques bordelaises vers une meilleure inclusion des skateurs dans l'espace public. Nous verrons d'abord que la gestion innovante des conflits d'usage a permis d'amorcer cette transition, puis que celle-ci s'est renforcée grâce à la politique culturelle et au budget participatif de la ville, pour finalement s'intégrer pleinement dans la politique d'aménagement urbain bordelaise.

De l'impasse politique à une politique urbaine innovante

En 2016, à la suite de nouvelles réclamations des riverains, le conseil municipal décide de satisfaire son électorat en élargissant l'arrêté municipal interdisant le skate à vingt-trois rues et

³ Informations recueillies lors d'un entretien datant du 20 mars 2026 avec Baptiste Pointillart.

places de la ville⁴. En dépit du renforcement des contrôles, la pratique du skate ne cesse de gagner en popularité, mettant en échec la politique de restriction qui aiguise les critiques dans une ville où le nombre de skateurs et leur influence sont parmi les plus importants de France. Relayé par les médias locaux, Léo Valls, skateur professionnel bordelais, interpelle la municipalité en défendant les skateurs face à la multiplication des contraventions (Pointillart 2024). Dans l'impasse, constatant le dysfonctionnement de sa politique et désormais ciblé également par les skateurs, le conseil municipal n'a d'autres choix que d'ouvrir la discussion⁵. Les skateurs, invités à l'hôtel de ville, sensibilisent la municipalité à l'importance de l'espace public pour leur discipline et plaident pour un partage équitable.

Fort d'une nouvelle vision du problème, le conseil municipal opte pour l'expérimentation de médiation urbaine et de partage de l'espace public : « Skatez-Zen », à partir de 2017. De 11 h à 20 h, les skateurs ont le droit de pratiquer certains espaces publics, dont la place Pey-Berland. D'un point de vue financier, cela se concrétise par l'élargissement du budget dédié à la régulation du skate, qui finance dorénavant des médiateurs en plus des dispositifs anti-skate.

Considérée comme un succès par Alain Juppé en raison de la diminution des plaintes des riverains sur l'année 2018 (Pointillart 2024), l'expérimentation est pérennisée à partir de février 2019. L'engagement du dialogue avec toutes les parties prenantes, y compris les skateurs, a permis de transformer les conflits d'usage initiaux en une solution partagée (Lefevre, Roseau et Vitale 2013). Le conseil municipal reconnaît désormais une légitimité au skate en ville et, pour la première fois, y autorise la pratique. Néanmoins, le cours du Chapeau-Rouge, épicentre des mobilisations habitantes de fin 2016, reste quant à lui interdit.

La culture et la participation habitante comme moteurs d'une gestion inclusive du skate

Le skateur en ville est amené à se réapproprier l'espace public et ce regard décalé dépasse la simple performance sportive. La pratique s'affirme aussi comme « un art du mouvement et du corps » qui met en valeur son décor urbain. C'est ce que défend l'exposition *Landskating Anywhere*, qui a eu lieu fin 2017 au musée d'art contemporain de Bordeaux (CAPC). Poursuivant les premières discussions entre le conseil municipal et les skateurs, les commissaires de l'exposition organisent un débat entre Alain Juppé et plusieurs skateurs locaux, dont Léo Valls⁶. À l'issue des échanges et exprimant l'importance d'un cadre participatif pour l'élaboration de politiques publiques innovantes (Aguilera 2014), Alain Juppé affirme sa volonté de poursuivre les réflexions engagées avec Léo Valls, ce qui aboutira à la présentation en conseil municipal d'un instrument visant à étudier les modalités d'intégration du skate dans l'espace public à Bordeaux : le schéma directeur pour la pratique du skate⁷.

Un an après Skate(z)-zen, la commande de mener une réflexion autour de cet instrument marque un nouveau tournant dans l'évolution de la gestion du skate à Bordeaux. Les politiques publiques bordelaises ne se contentent plus de reconnaître le skateboard comme un sport et le partage de l'espace public comme essentiel, mais visent également à affirmer que sa pratique dans l'espace public revêt en soi une dimension sportive, culturelle et artistique.

⁴ *Ibid.*

⁵ Laure Giuily fait état des débats sur le sujet pour le média Rue89Bordeaux, consultable en ligne :

<https://rue89bordeaux.com/2017/01/met-batons-roulettes-skateurs-bordelais/#:~:text=Entre%20riverains%20et%20skateurs%20la,des%20arr%C3%AAt%C3%A9s%20municipaux%20anti%2Dskate.>

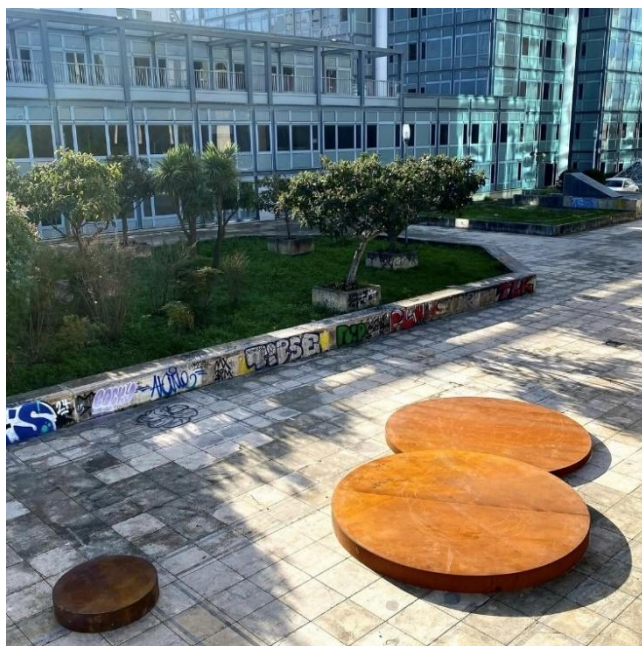
⁶ Xavier Sota rapporte cette discussion pour le journal *Sud-Ouest*, consultable en ligne : <https://www.sudouest.fr/premium/dans-vos-departements/bordeaux-la-cohabitation-est-elle-possible-entre-les-skateurs-et-les-riverains-3286566.php>.

⁷ Entretien avec Baptiste Pointillart, 20 mars 2026.

Par prolongement, les budgets municipaux de l'art, de la culture et de l'aménagement urbain s'ouvrent au financement du skate. Cet élargissement des ressources se concrétise par le financement de PLAY ! dans le cadre de l'événement culturel Liberté ! porté par la mairie de Bordeaux de juin à septembre 2019. PLAY ! prend la forme d'une exposition urbaine s'articulant autour d'un parcours semé d'obstacles utilisables par les skateurs et par les riverains, posant la question du jeu dans l'espace public. Par-delà son aspect ludique et artistique, l'exposition est utilisée comme un instrument d'action publique pour négocier et réconcilier les conflits d'usages (Pinson 2005). Au même titre que les réunions de médiation avec les riverains, PLAY ! participe à la transformation d'une pratique jugée contraignante en ressource pour une action collective plus inclusive.

En parallèle de l'exposition, la volonté d'intégration du skate dans l'espace public est portée par les futurs membres de l'association bordelaise City Skate Collective qui mobilisent les skateurs autour d'un projet soumis au budget participatif de 2019⁸. Arrivé en seconde position, le projet bénéficie d'un budget de 300 000 euros pour l'implantation de mobiliers urbains et d'œuvres d'art « skatables », ce qui a abouti à la mise en place pérenne de plusieurs spots entre 2020 et 2024 (figure 2). Ce faisant, l'exposition PLAY ! et le budget participatif renforcent la légitimité et les ressources d'un skate-urbanisme qui s'oriente désormais vers un aménagement de l'espace public favorisant la pratique du skate.

Figure 2. Œuvre d'art « skatable », issue du budget participatif, sur la terrasse Koenig



Photographie : Léo Valls, décembre 2024.

Le déploiement du skate dans l'espace public bordelais

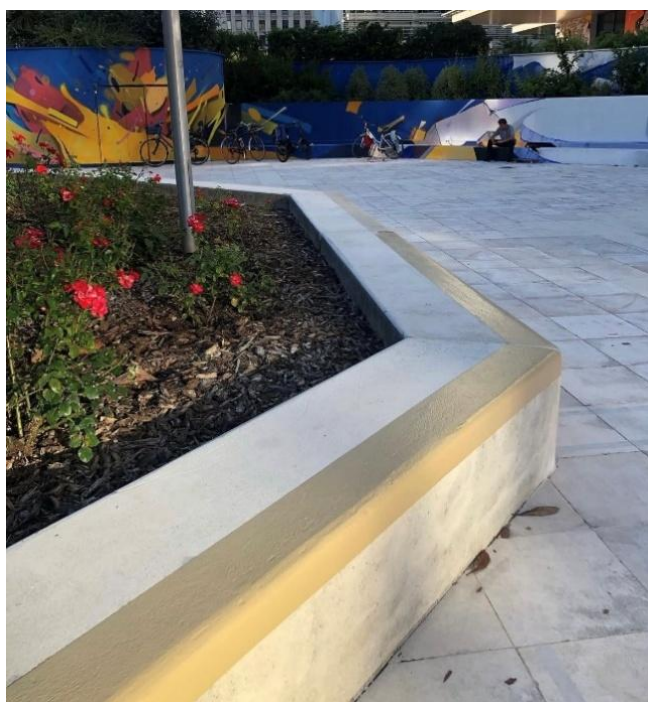
Copiloté par la Direction de l'aménagement de Bordeaux Métropole et Léo Valls, le schéma directeur pour la pratique du skateboard est voté à l'unanimité par le conseil municipal de Bordeaux le 18 décembre 2019. Premier instrument de planification urbaine visant l'intégration du skate dans l'espace public bordelais, il fixe des recommandations à court, moyen et long

⁸ Voir en ligne :

<https://participation.bordeaux.fr/processes/budgetparticipatif2019/f/68/budgets/2/projects/134?commentId=10041>.

terme et qui, pour seize d'entre elles, aboutiront à l'aménagement d'espaces partagés entre skateurs et riverains⁹. Ainsi, en 2020, la terrasse Kœnig, ancien spot des années 1970, est rénovée avec un mobilier urbain et un design général adapté à la pratique (figure 3). En partenariat avec l'élus à la sécurité, un guide du skateboard bordelais¹⁰ est diffusé afin de renforcer la médiation. Les horaires partagés de Skate(z)-zen sont toujours en vigueur et le dispositif s'est élargi jusqu'au cours du Chapeau-Rouge (figure 4). De nouvelles installations temporaires sont installées tous les étés dans le cadre de la saison culturelle bordelaise. Enfin, les dispositifs anti-skates sont retirés progressivement.

Figure 3. Bancs rénovés avec un revêtement adapté et le nouveau sol lisse, sans cassures, de la terrasse Koenig



Photographie : Léo Valls, juillet 2020.

⁹ Alix Fourcade recense ces futurs aménagements pour le journal *Sud-Ouest*, consultable en ligne : <https://www.sudouest.fr/politique/urbanisme/a-bordeaux-le-skate-va-encore-gagner-du-terrain-2369084.php>.

¹⁰ Voir en ligne : <https://www.bordeaux.fr/bordeaux-ville-de-skate>.

Figure 4. Panneau indiquant les horaires de pratique à respecter sur le cours du Chapeau-Rouge



Photographie : Maxime Pauvert, juin 2025.

S'il est encore trop tôt pour évaluer les effets à long terme de ces différentes actions, les conflits d'usage ont tout de même fortement diminué et le nouveau conseil municipal bordelais (mandature Hurmic) s'affiche désormais comme une « ville de skate » sur son site internet. En octobre 2024, les élus poursuivent sur cette lancée en subventionnant l'association City Skate Collective pour l'organisation du Connect skate-urbanism festival¹¹, le premier événement international de skate-urbanisme, qui a enregistré plus de 3 000 participants.

Finalement, en adoptant une gouvernance plus ouverte, les élus ont affirmé le droit à la ville des skateurs tout en limitant les conflits d'usage dans l'espace public. L'échange avec les pratiquants a favorisé l'innovation en matière d'aménagement urbain, a permis la création de nouveaux instruments et outils de politiques publiques au service d'une gestion inclusive du skate en ville.

Le modèle bordelais inspire déjà de nouvelles collectivités en France et à l'international. Avec l'inauguration de la « Mios Plaza », un espace urbain « skatable » à Mios en Gironde, co-pensé par Léo Valls, et l'adoption du « Skateboard Masterplan » de Rotterdam, qui s'inspire explicitement du schéma directeur bordelais, la gestion inclusive du skate en ville prouve sa pertinence et laisse à penser qu'elle est un modèle d'avenir.

Bibliographie

- Aguilera, T. 2014. « Innover par les instruments ? Le cas du gouvernement des squats à Paris », in C. Halpern, P. Le Galès et P. Lascoumes (dir.), *L'Instrumentation de l'action publique*, Paris : Presses de Sciences Po, p. 417-443.
- Calogirou, C. 2010. « Le skate, un corps à corps avec la ville », *Diversité*, n° 160, p. 109-115.
URL : https://www.persee.fr/doc/diver_1769-8502_2010_num_160_1_3260.

¹¹ Site internet : <https://connect-skaturbanism-festival.com/en/>.

- Glenney, B. O'Connor, P. 2019. « Skateparks as hybrid elements of the city », *Journal of Urban Design*, vol. 24, p. 1-16.
- Lacam, J.-S. et Evon, J. 2024. « Le skateboard un atout pour la ville de demain ? », *The Conversation*, 26 mars 2024. URL : <https://theconversation.com/le-skateboard-un-atout-pour-la-ville-de-demain-222423>.
- Lombard, K.-J. 2015. *Skateboarding. Subcultures, Sites and Shifts*, Londres : Routledge.
- Pinson, G. 2005. « Le projet urbain comme instrument d'action publique », in P. Lascoumes et P. Le Galès. (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris : Presses de Sciences Po, p. 199-233.
- Pointillart, B. 2024. *Le Skateboard à Bordeaux. Histoire d'une pratique urbaine (1975-2024)*, thèse de doctorat en sciences de l'éducation, Université de Bordeaux.
- Vitale, T., Lefevre, C. et Roseau, N. (dir.). 2013. *De la Ville à la Métropole. Les défis de la gouvernance*, Paris : L'Œil d'or.

Maxime Pauvert est diplômé du master Urbanisme et aménagement mention « ville héritée et développement durable » de Sorbonne Université. Il poursuit actuellement ses études au sein du master Cycle d'Urbanisme à l'école urbaine de Sciences Po Paris. Il s'intéresse aux nouveaux champs de l'urbanisme contemporain et a précédemment publié « Un accomplissement post-moderne : critique de la ville du quart d'heure » (*Sur-Mesure*, 2026).

Pour citer cet article :

Maxime Pauvert, « Une brève histoire du skate-urbanisme à Bordeaux. De la restriction à l'intégration dans l'espace public », *Métropolitiques*, 10 septembre 2026. URL : <https://metropolitiques.eu/Une-breve-histoire-du-skate-urbanisme-a-Bordeaux.html>
DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2326>.