

Certu | sous la direction
du ministère de la Jeunesse et des Sports

Le roller, un mode de déplacement doux État des lieux et perspectives de développement

août 2001



Ministère de la Jeunesse et des Sports

Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement



Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques



Collection Dossiers

Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante.

Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Ce sont des documents permettant une transmission rapide de l'information grâce à une mise en page standardisée.

Le Certu publie aussi les collections : débats, références, rapports d'étude, enquêtes et analyses.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>.

Remerciements

Ouvrage réalisé sous la conduite de Danielle Delaye (ministère de la jeunesse et des sports), d'après les travaux du groupe de travail roller qui s'est réuni à Paris de mi-1997 à fin 1999, et mis à jour en juin 2001.

Pour leur contribution à la rédaction, nous remercions l'ensemble des membres du groupe :

Paul Barré (la prévention routière),

Yveline Bellut (mairie de Paris, direction de la voirie et des déplacements [DVD]),

Alban Boudineau et Gilles Chaudesaigues (union des centres de plein air [UCPA]),

Danielle Delaye,

Alain Le Bras (mairie de Paris, direction de la voirie et des déplacements [DVD]),

Adeline Le Men (Roller Squad Institut [RSI]),

Guy Limieri (fédération française de roller skating [FFRS]),

Roger Louise et Christiane Maréchal (fédération française des industries du sport et des loisirs [Fifas]),

Antoine Moreno-Floras (préfecture de police de Paris, direction de la circulation, des transports et du commerce),

Colette Pibault (mairie de Paris, direction de la voirie et des déplacements [DVD]),

Alain Pigeyre (fédération française de roller skating [FFRS] et commission nationale randonnée),

Serge Rodriguez (Roller Squad Institut [RSI] et commission randonnée ligue Île-de-France),

Jean-Dominique Spinosi (parquet du tribunal de police de Paris),

Bernard Taillefer (union des centres de plein air [UCPA])

et Nicolas Wiplier (Certu),

ainsi que Laurent Queige (comité régional du tourisme d'Île-de-France).

Nous remercions également pour l'éclairage qu'ils nous ont donné :

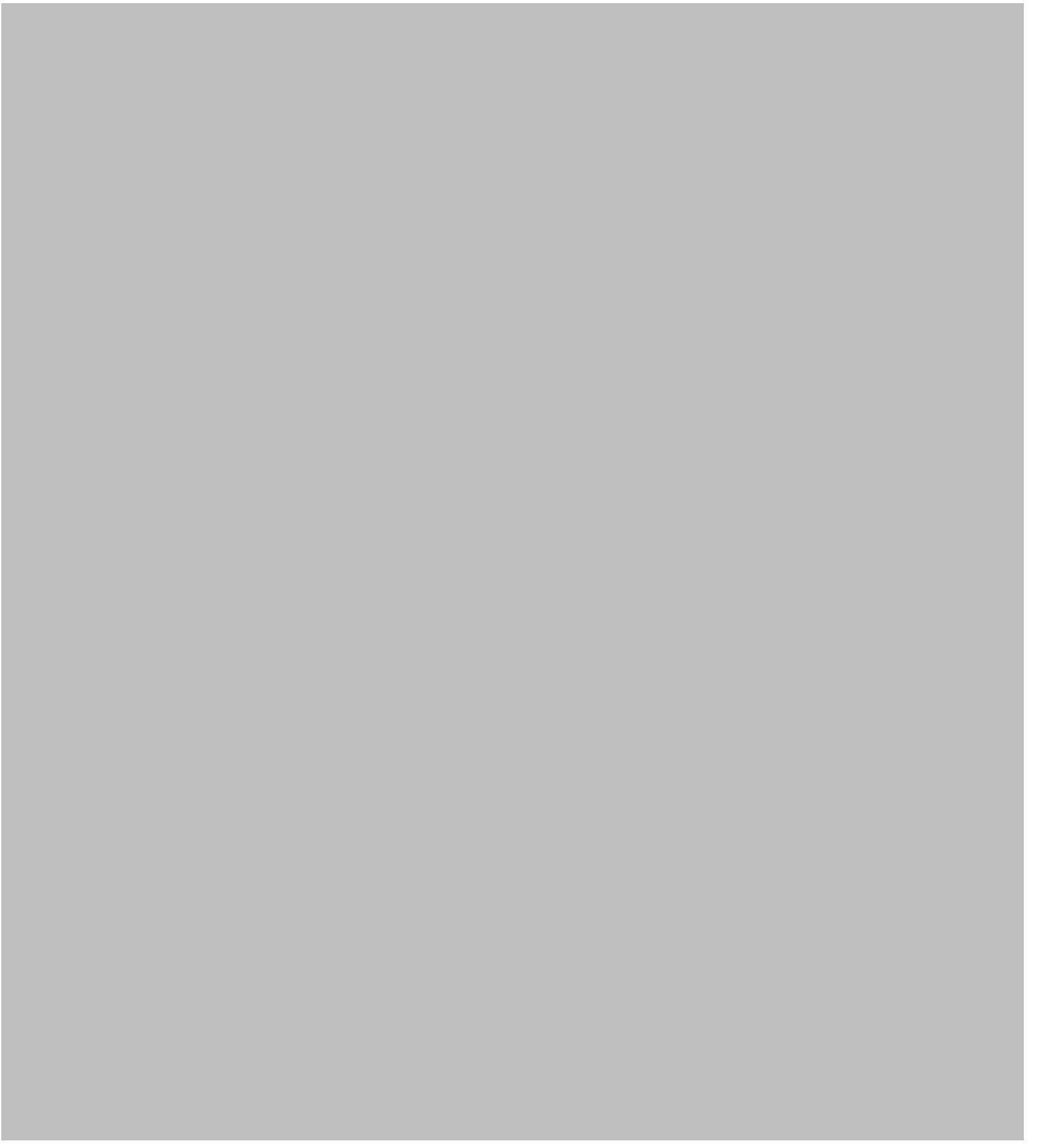
Marie Battestini (ministère de l'intérieur, direction des libertés publiques et des affaires juridiques [DLP-AJ],
sous-direction de la circulation et de la sécurité routière [SDCSR]),

Dominique Billet (ministère de la jeunesse et des sports),

Sabine Bouniol (Environnement sans frontières),
 Steve Dejfulzet (association régionale des œuvres éducatives et de vacances de l'éducation nationale, [AROEVEN]),
 Elisabeth Delorme (ministère de la jeunesse et des sports),
 Anca Duguet (institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, [IAURIF]),
 Christophe Dutrannois (chemins du rail ASBL, Belgique),
 Michel Fize (sociologue, centre national de la recherche scientifique, [CNRS]),
 Pascal Fubini (préfecture de police de la ville de Paris, brigade roller),
 André Gentien (conseil général de Saône-et-Loire),
 Michel Gilbert, président du club des villes cyclables,
 Charles Jorand (ministère de l'intérieur, direction des libertés publiques et des affaires juridiques [DLP AJ],
 sous-direction de la circulation et de la sécurité routière [SDCSR]),
 Gilbert Perrin (chemins du rail ASBL, Belgique),
 Roseline Pousson (ministère de la jeunesse et des sports) et
 Rémy Walter (Skate Boarder Club de Paris).

Enfin, nous remercions tous ceux qui ont bien voulu, de près ou de loin, nous apporter leur concours, et tout particulièrement les responsables des associations qui ont participé aux réunions qui se sont tenues en juillet et août 2000 au ministère de la jeunesse et des sports, sous la présidence de Vincent Bony, membre du cabinet :

(outre Adeline Le Men, Alain Pigeyre et Serge Rodriguez, déjà cités au titre de membres du groupe de travail roller)
 Christian Beaumont (FFRS),
 Boris Belohlavek (Pari-Roller),
 Françoise Blondel et
 M. Bourgeat (RS Montrouille),
 Mousse Chaouche (Roller'n fun),
 Mme Chautard et
 Andrée Chevalier (FFRS, ligue Île-de-France),
 Carole Courtoux (1R2 Roller),
 Jean-Pierre Credidio (Paris Roller Club et International Sport Culture [ISC]),
 Franco Di Mongio (animateur roller),
 José Duarté (Rollers & Coquillages, représenté par Pari-Roller)
 Bernard Dumais (FFRS, ligue Île-de-France),
 M. Lestrucchi (APSR Paris XIII),
 Claire Leonard (Planeroller),
 Tanao Terra et
 Elisabeth Gréard Traut (Pari-Roller).



Préambule

Notre pays compte quelque cinq millions de rollers, occasionnels ou mordus, qui rencontrent parfois des difficultés dans leur pratique, notamment en région parisienne. Différents partenaires ministériels, associatifs, socioprofessionnels et services de collectivités locales se sont proposé d'examiner les conditions d'usage de l'espace public, la place des pratiquants et l'évolution des pratiques du roller, aujourd'hui piéton... pas ordinaire.

La démarche retenue a conduit ce «groupe de travail roller» à dresser un état des lieux de la pratique et des tendances d'évolution. Il propose un certain nombre de recommandations pour une meilleure reconnaissance de l'usage du roller et ouvre des perspectives de meilleure intégration du roller: partage et aménagement de l'espace urbain, meilleures conditions d'apprentissage et de sécurité des rollers, connaissance de ces pratiques afin de répondre à l'attente des usagers... Ainsi, les rollers ne pourraient-ils pas par exemple se déplacer sur la chaussée en utilisant le réseau cyclable, existant ou à créer, ainsi que tous itinéraires et lieux appropriés dans le cadre de plans municipaux roller? Le «livre blanc» propose également une charte roller à l'intention des jeunes usagers, rappelle les normes en vigueur quant au matériel et les protections indispensables, souligne les conditions de formation et d'encadrement de la pratique. À partir d'exemples concrets, il aborde le roller dans ses différentes composantes: utilitaire, sportive et de loisirs. Il souligne en particulier les nouvelles perspectives de déplacements longues distances qu'offriront à terme les itinéraires du schéma national véloroutes et voies vertes en cours d'élaboration et ceux d'un futur réseau vert européen, en faveur des déplacements non motorisés, dits «déplacements doux».

Inévitablement, certaines évolutions constatées et/ou proposées posent la délicate question du statut du roller, très souvent évoquée mais inégalement souhaitée... Le groupe de travail a donc examiné les textes législatifs et réglementaires qu'il conviendrait d'adapter à ces nouvelles pratiques. L'ensemble des propositions de ce «livre blanc» qui en ont résulté n'engagent que le groupe de travail. La position de l'administration, qui reste à définir, devra prendre en compte la variété des usages de l'espace public, de ses configurations ou possibilités d'aménagement, ainsi que des intérêts des différentes catégories d'usagers.

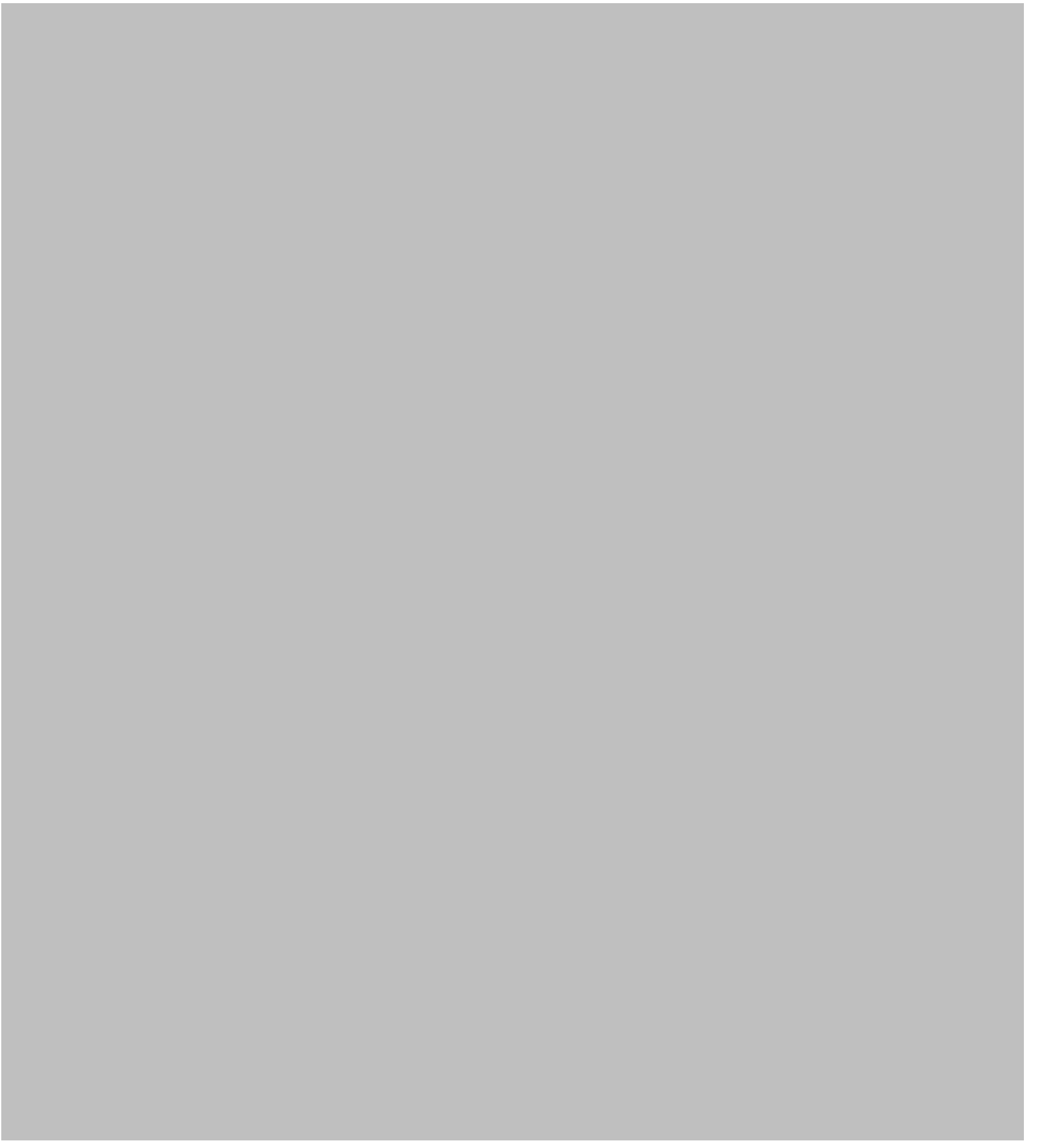
En définitive, au-delà de la réflexion menée, des informations pratiques pour les associations et les pratiquants et des propositions qu'il contient, ce document permettra d'ouvrir le débat entre les différents acteurs concernés, afin de reconnaître la place du roller dans un partage équilibré des usages de l'espace public. Surtout, il ouvre la voie à une réflexion plus large sur la prise en compte et la reconnaissance de l'ensemble des déplacements doux, existants ou à venir, pour un meilleur partage de l'espace public.



Joël Delplanque,
directeur des sports
ministère de
la Jeunesse et des Sports

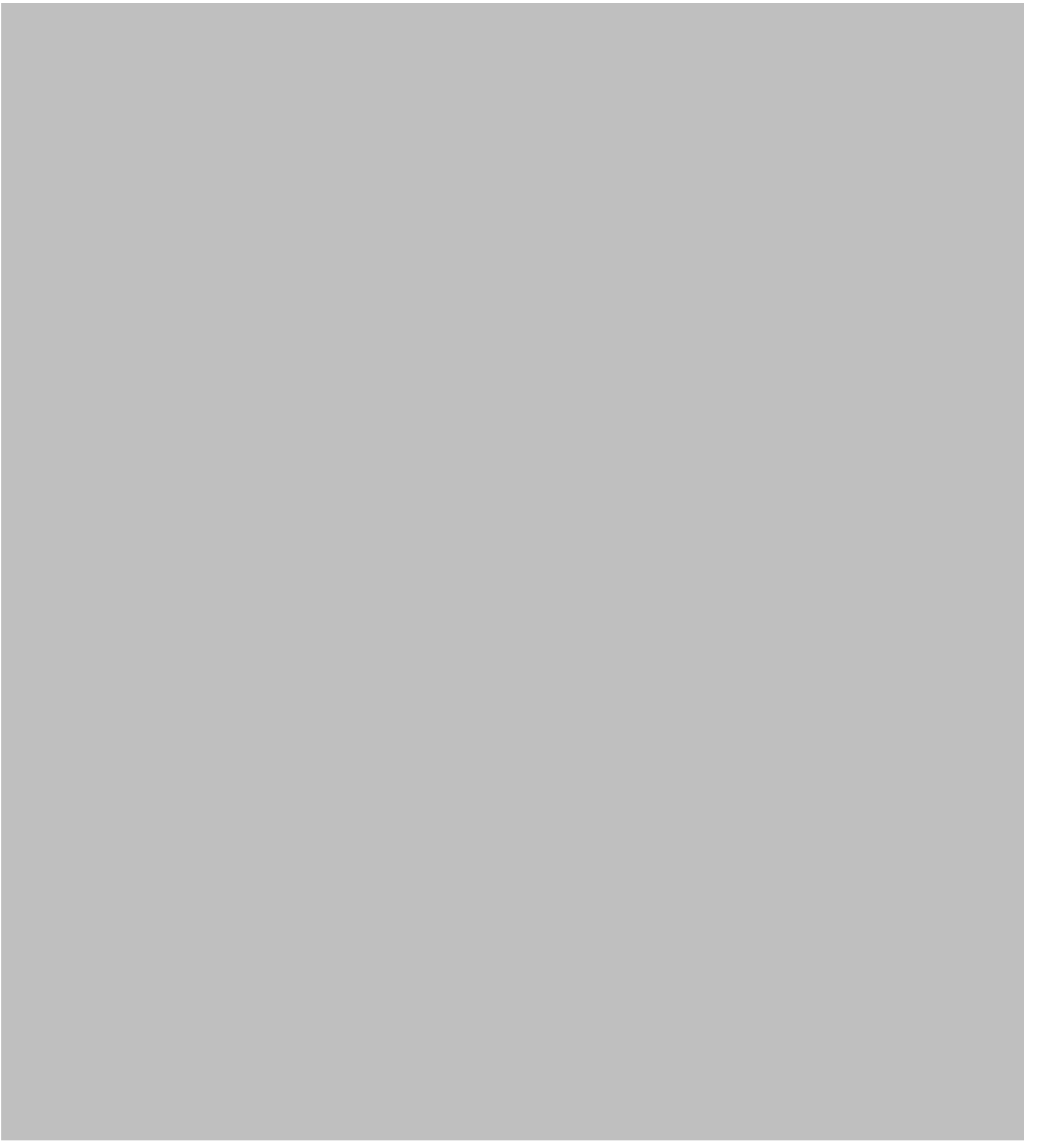


Paul Martin,
directeur du Certu



Sommaire

	Préambule	4
	Introduction	8
PREMIÈRE PARTIE		
	Le roller, une pratique en constante progression mais contrariée...	12
DEUXIÈME PARTIE		
	Les recommandations du groupe de travail roller	52
	Conclusion	86
	Bibliographie	88
	Glossaire	92
	Illustrations	100
	Annexe 1	116
	Annexe 2	140
	Annexe 3	144
	Table des matières	152



Introduction

Le développement du roller, au-delà de l'effet de mode, constitue un phénomène de société. Tantôt ludique, sportif ou «fitness»¹, le roller permet aussi de se déplacer aisément. Or en 1997, la fédération française de roller skating (FFRS) et l'association parisienne Roller Squad Institut (RSI) se sont émues de l'interdiction faite à la pratique du roller par certaines municipalités - problème restant d'actualité. En liaison avec la prévention routière, elles ont saisi le ministère de la jeunesse et des sports qui a monté autour d'elles un groupe de travail. Il comprenait des représentants du Certu, du ministère de l'intérieur, de la ville de Paris, de la préfecture de police de Paris, du parquet du tribunal de police de Paris, de la fédération des industriels français des articles de sports (Fifas) et de l'union des centres de plein air (UCPA). Les débats ont notamment porté sur la question du statut à donner au patineur à roulettes, qu'il utilise des «rollers in line» (patins à quatre ou cinq roues alignées, *in line skating* en anglais) ou des «quads» (mot anglais désignant nos bons vieux patins à roulettes, deux fois deux roues, disposées en rectangle)². Les travaux du groupe de travail roller, ont permis une évolution de la réflexion dont nous nous faisons ici l'écho.

Force est de constater qu'aujourd'hui un des principaux écueils réside en l'absence de véritable statut du roller. Nombreux sont ceux pour qui le patinage n'est rien d'autre qu'un jeu, au même titre que les jeux de boules ou de ballon. En l'absence de réglementation spécifique, on assimile généralement l'utilisateur de rollers à un piéton³. Quant à l'interdiction parfois faite au roller d'utiliser les trottoirs, elle s'appuie sur sa vitesse de déplacement, perçue comme étant trop élevée. Pourtant, les accidents

avec un tiers restent rares. À titre indicatif, un roller, en zone urbaine, circule généralement entre 5 et 15 km/h, c'est-à-dire à peine moins vite qu'un cycliste mais avec une plus grande souplesse. Dans le cas de randonnées urbaines ou longues distances, les vitesses sont similaires ou à peine plus élevées, maximum 20 km/h. Ce n'est que dans la discipline compétitive «course» que les vitesses peuvent être plus élevées.

Malgré tout, ce nouvel arrivant dans l'espace urbain dérange, éveille souvent chez les (autres) piétons un sentiment d'insécurité. Cette intrusion provoque même chez les autres utilisateurs de l'espace public une remise en question de leurs stratégies personnelles de déplacement.

Du fait de la relative ampleur du pas des patineurs, le roller nécessite généralement un espace un peu plus confortable que n'en offrent habituellement les aménagements cyclables. Seulement les contraintes liées au partage de l'espace public ne permettent pas toujours de les élargir sans restreindre par ailleurs l'espace réservé à la circulation des autres usagers. En outre, selon la configuration et l'environnement urbain des sites, la coexistence des rollers et des cyclistes peut s'avérer difficile...

C'est pourquoi, même si un partage des pistes cyclables était envisagé, il conviendrait de tenir compte avant tout de la spécificité de chaque site. À cet égard, les mesures nouvelles prises en 1998⁴ disposent que les aménagements cyclables sont réservés aux *seuls* cyclistes (à deux ou à trois roues) ; que les deux-roues motorisés en soient désormais exclus constitués, à notre sens, une porte ouverte... au roller. Par contre, même si les rollers

- 1 Désigne une pratique loisir.
- 2 Nous n'aborderons donc pas ici la question de la planche à roulettes (*skateboard*), pas plus que celle des toutes nouvelles petites trottinettes pliantes, communément appelées «patinettes»...
- 3 Cf. p. 44 l'interprétation faite par plusieurs ministres dans ce sens.
- 4 Décret du 14 septembre 1998, portant sur des modifications du code de la route concernant les cyclistes.

étaient autorisés à circuler sur la chaussée, on ne peut raisonnablement l'envisager pour de jeunes enfants.

La question posée, finalement, est celle de la place du roller dans la ville : comment l'intégrer à la circulation générale dans de bonnes conditions de sécurité, pour lui et les autres usagers ? Il doit pouvoir comme tout autre citoyen être reconnu et trouver sa place dans le cadre d'un partage équitable de l'espace public - il faut entendre par partage non pas une *partition* de l'espace, chacun chez soi, mais bien une *mise en commun*.

À la demande du ministère de la jeunesse et des sports et de la fédération française de roller skating, la société SportLab a bien voulu étendre au roller le champ de son étude sur les sports de glisse. Réalisé en 1998, son diagnostic a confirmé l'importance croissante du roller comme mode de déplacement urbain. Près de 33 000 personnes, seulement, sont affiliées à la fédération, mais les pratiquants réguliers seraient plus de deux millions et même plus de cinq millions dans le cadre d'une pratique loisir et déplacement. Pour ses adeptes, le roller est considéré comme un mode de vie, une activité non polluante, individuelle et conviviale à la fois. Si les pratiquants ont en majorité entre 15 et 35 ans, le roller n'en constitue pas moins aussi une pratique familiale qui exige, notamment pour les moins de 15 ans, que l'on donne des réponses sérieuses à la question de la sécurité des déplacements.

Des villes s'interrogent sur les solutions les mieux adaptées pour intégrer ces nouvelles pratiques. Il est clair que le tissu urbain favorise ou au contraire dessert le roller, selon sa configuration et sous réserve d'adaptations liées à sa réelle prise en compte, notamment dans le cadre des modalités d'application de la loi sur l'air⁵ ou du code de la route.

La première partie de ce document est un état des lieux de la pratique ; nous tenterons d'identifier ce qui fait obstacle à ce mode de déplacement urbain, convivial, ludique et écologique. Dans la seconde, nous verrons quelles perspectives offrent à terme les itinéraires longue distance dans et hors la ville, à partir d'exemples français et européens, dont le schéma national véloroutes et voies vertes en cours d'élaboration. De plus, afin de répondre à la demande sociale liée à l'émergence de ces nouvelles pratiques, nous ferons *au nom du groupe de travail* un certain nombre de propositions ; les recommandations techniques et de bonne pratique s'adressent tout naturellement aux usagers et aux associations ; quant aux propositions de modifications relevant de la législation ou de la réglementation, nous les destinons aux pouvoirs publics, aux collectivités territoriales et à l'ensemble des acteurs concernés par le développement de la *glisse urbaine*. Bien entendu nous ne préjugeons en rien des suites qui pourraient leur être données⁶. Nous vous proposerons en fin d'ouvrage un glossaire de la culture roller, un document de synthèse réalisé à partir de l'étude sur la glisse urbaine précitée et le texte d'un dépliant édité par la prévention routière, *Circuler en roller, ça s'apprend*.

5 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Selon son article 20, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

6 En adoptant une police de caractères spécifique pour cette partie de l'ouvrage, nous soulignons qu'il s'agit bien là de propositions qui, loin d'être figées, ouvrent le débat...

P R E M I È R E P A R T I E

Le **roller**, une pratique en constante progression mais contrariée...

La vague du roller déferle tranquillement sur l'asphalte... Sur les rotatives et les écrans aussi. Pourquoi le roller suscite-il un tel engouement ?

Pour certains, il n'est qu'un jeu pratiqué par des ados qui slaloment sur les trottoirs et effraient les personnes âgées, *streetent*⁷ et dégradent le mobilier urbain...

Cependant, le roller apparaît de plus en plus clairement comme un moyen de déplacement que tout un chacun peut adopter... Implicitement, la loi sur l'air et les plans de déplacements urbains qu'elle préconise placent le roller au rang des moyens de déplacement « *les moins polluants et les moins consommateurs en énergie*⁸ », à promouvoir tout comme la marche, le vélo, les transports en commun. Enfin, et c'est peut-être le plus important, le roller s'apparente à un mode de vie, à une certaine façon de vivre en ville, à une manière de se mouvoir dans l'espace urbain.

Dans cette optique, jetons un coup d'œil du côté de nos concitoyens et de leurs attentes, avant de pointer les impacts du roller sur l'environnement urbain.

Le programme de recherche dans les transports terrestres (predit), lancé en 1996, s'appuie sur le constat suivant : « *l'insécurité routière, la congestion des villes, le fonctionnement des transports en commun, la pollution et le bruit, sont parmi les premiers sujets de préoccupation des Français. Ils souhaitent légitimement savoir comment va évoluer l'organisation des transports et quelles améliorations vont être apportées, à court, à moyen et à long termes, par les pouvoirs publics et les professionnels*⁹ ».

La plupart des enquêtes menées à ce jour révèlent les

fortes attentes des Français en matière de qualité de ville, par rapport à l'environnement, notamment depuis fin 1995 et ses pics de pollution. Même si « *les Français utilisent de plus en plus la voiture* », 90 % jugent « *aujourd'hui "préoccupants" les problèmes de déplacements dans les villes, soit 9 points de plus qu'en 1990. L'augmentation de la sensibilité à ce sujet porte d'ailleurs essentiellement sur la modalité "très préoccupant", signe d'une prise de conscience accrue du problème. De fait, seulement 6 % de la population s'y montrent encore indifférents*¹⁰ ». Plus de neuf personnes sur dix plébiscitent le développement des transports en commun. De même, « *la limitation des véhicules privés dans les centres-ville constitue une idée qui s'impose de plus en plus dans l'esprit de nos concitoyens* » (76%). À vrai dire, les problèmes de circulation urbaine et leurs solutions éventuelles apparaissent très liés, dans l'esprit des Français, à leur perception de l'environnement (« *voiture = pollution* »). Ainsi, 77 % des personnes qui se déclarent très « *sensibles* » aux problèmes d'environnement jugent très souhaitable le développement des transports en commun, 31 % la création de nouvelles voies de circulation... Pour autant, les auteurs du rapport d'enquête restent prudents quand il s'agit d'expliquer le pourquoi de cette inflexion de tendance : stade conjoncturel ou fin de la civilisation du « *tout automobile* » ?¹¹

L'espace public, en particulier, fait l'objet d'attentes - d'attentions - souvent paradoxales, sinon contradictoires : les Français veulent plus d'espace à la fois pour circuler - plus vite - en voiture et pour se déplacer à vélo, à pied, en roller, etc.

Des villes ont pris des initiatives en vraie grandeur pour

7 Street : pratique qui consiste à utiliser toutes sortes d'équipements ou de mobilier urbain pour faire des figures.

8 Loi sur l'air, art. 14 modifiant l'art. 28 de la « loti ».

9 Bernard Pons, alors ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, lors du lancement du programme de recherche dans les transports terrestres, le 14 mars 1996.

10 Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Credoc), 1996, *Les Français et le réseau routier*, Paris, enquête « Conditions de vie et aspirations des Français », 142 p.

11 Citons également une enquête Ademe-Certu sur l'air, le bruit, la sécurité, les déplacements, etc., et une enquête du Nouvel Observateur sur la pollution.

limiter ou interdire la voiture sur une partie de leur territoire : journée sans voiture à La Rochelle¹², deux jours sans voitures à Saint-Germain-en-Laye¹³, journées nationales « sans ma voiture »¹⁴...

En conclusion, les Français sont sensibles aux arguments écologiques, portant principalement sur la diminution des niveaux sonores et de la pollution. Mais le roller *potentiel*, même s'il aime sa ville et entend contribuer à réduire le volume des émissions de polluants et l'effet de serre, attend peut-être, pour rouler, des jours meilleurs, le moment propice...

Le roller s'accorde avec un espace public convivial

La problématique du roller semble d'emblée répondre au « premier objectif » du predit qui « est d'améliorer concrètement la vie quotidienne des Français et leurs conditions de déplacement »¹⁵. Il va maintenant de soi que les pouvoirs publics doivent prendre en compte les préoccupations des citoyens en matière de protection de la santé. Pour autant, les impacts du roller ne se limitent pas à la question de la qualité de l'air. Ils concernent également la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie, les politiques de stationnement, de déplacements et d'aménagement de l'espace public. Bref, le roller touche très directement à la qualité de vie en ville.

Le roller - au même titre d'ailleurs que la marche, le vélo, le véhicule électrique ou d'autres véhicules peu polluants des filières GPL et GNV, par exemple - peut avoir une part non négligeable dans les déplacements urbains. En effet, la loi sur l'air¹⁶ stipule que « l'État et

ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Le plan des déplacements urbains (PDU)¹⁷ analyse l'ensemble des problèmes de déplacements dans l'agglomération, y compris le stationnement, et propose des actions concrètes en fonction des objectifs formulés par les partenaires concernés. Très clairement, il « a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ». Promotion à laquelle, incontestablement, participe le roller. En revanche, si nous voulons « rechercher, sans heurts, une inversion de tendance dans la répartition entre les différents modes », voire « stopper la progression constante de l'utilisation de la voiture particulière »¹⁸, le roller ne semble pas actuellement en mesure d'être, en tant que tel, d'un grand secours... Pour autant, il n'y a pas lieu d'en sous-estimer le rôle, puisqu'il s'agit bien, en matière de déplacements, de rechercher un usage *coordonné* des différents modes.

Moyen de déplacement alternatif à la voiture, le roller présente un certain nombre d'avantages incontestables. Entre ici en ligne de compte une partie de ce qu'il est convenu d'appeler les effets externes, habituellement financés par la collectivité. La consommation d'espace pour la circulation et le stationnement des véhicules et la dégradation esthétique de l'espace urbain qui l'accompagne

- 12 Toute la journée du 9 septembre 1997, le centre-ville est interdit aux moteurs polluants. Les prêts de vélos sont gratuits (dans la limite de deux heures), de même que les bus, dont la fréquentation a enregistré une hausse. On a constaté de plus une forte diminution des nuisances sonores et atmosphériques.
- 13 Les 20 et 21 septembre 1997 - « Journées du Patrimoine » -, la circulation motorisée est interdite dans le centre-ville, soit une superficie assez modeste (un rayon de 300 m). Bus - « propres » - et... stationnement périphérique sont gratuits.
- 14 Le 22 septembre 1998, 34 villes françaises avaient répondu à l'appel du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Un an plus tard, elles sont 66 et 93 villes italiennes se joignent à leur action. En 2000, cette journée a pris une dimension européenne: 25 pays, 748 villes dont 69 françaises, ont accepté de jouer le jeu!
- 15 Pons (Bernard), *ibid.*
- 16 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- 17 L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de cent mille habitants; en dessous, il est bien entendu possible sinon conseillé...
- 18 Grassart (Pascal), 5 mars 1997, « Lyon, le tram après le métro », *La vie du rail*, n° 2586 (p. 12-13).

- 19 On peut se référer à Dron (Dominique) et Cohen de Lara (Michel), dans leur rapport au ministre de l'environnement, «*Pour une politique soutenable des transports*».
- 20 Sivardière (Jean), président de la Fnaut, avril-juin 1995, «*Politique des transports : de nouveaux objectifs*», dans *Aménagement du territoire : pour de nouvelles approches*, Transports urbains, n° 87.
- 21 Schmider (André), janvier 1977, «*L'espace urbain, un bien public*», *Metropolis*, n° 24-25, p. 55-57. A. Schmider était rapporteur de la sous-commission «*Transports urbains*» au Conseil économique et social.
- 22 Dron (Dominique) et Cohen de Lara (Michel), *ibid.*
- 23 Source : Marchand, RATP. Travaux repris par l'UITP.
- 24 Lamure (Claude), 1995, *Quelle automobile dans la ville ? Le développement durable*, rapporte les travaux d'auteurs américains, britanniques ainsi que de l'Inrets - S. Cohen et B. Ferry. Les estimations des bénéfices des «*petits véhicules*» - auxquels on peut assimiler les rollers en première approximation... - seraient plutôt modestes pour la circulation, sauf à très basse vitesse, plus substantielles pour le stationnement.

presque toujours ne concernent pas seulement les centres-ville historiques ; ceci s'étend largement aux quartiers périphériques. Les espaces inféodés à l'automobile affectent la mobilité des *usagers vulnérables*, c'est-à-dire de l'ensemble des piétons, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite (PMR). Ils peuvent engendrer des effets de coupure favorisant une certaine ségrégation spatiale¹⁹. C'est pourquoi l'idée que «*l'automobile doit être pensée dans un rôle accessoire, et se voir attribuer moins d'argent et moins d'espace...*»²⁰ fait son chemin...

Le roller représente un mode de déplacement peu consommateur d'espace

Le roller est loin de consommer autant d'espace que la voiture. Tant il est vrai que l'on peut - que l'on doit - considérer que l'ensemble du parc automobile, par l'espace énorme qu'il occupe, nuit à la qualité de la vie en ville. En 1977 déjà, on cherchait à «*comptabiliser*» l'espace urbain et André Schmider affirmait alors «*que les inégalités sociales de consommation d'un espace public sont, dans nos agglomérations, particulièrement criantes*»²¹, au détriment des piétons.

Pour autant, comme le soulignent Dominique Dron et Michel Cohen de Lara, «*il n'y a pas de consensus qui se dégage sur la valeur à attribuer au m² d'espace utilisé, ni sur une méthode d'estimation possible*»²².

En 1983, la communauté urbaine de Dunkerque (Cud) a conduit une étude de la consommation d'espace par les différents usagers du boulevard Alexandre III à l'heure de pointe du soir. L'automobiliste s'est avéré être 3 à 4

fois plus consommateur d'espace que le piéton...

Plus récemment, la RATP, s'appuyant sur une approche basée sur le critère «*surface x temps utilisé*», a estimé que le piéton consommait 100 fois moins que l'automobiliste²³... Quoiqu'il en soit, l'automobile occupe donc, à l'arrêt ou en mouvement, beaucoup d'espace. Mais elle utilise également indirectement l'espace piéton, pour les équipements dont elle a besoin (signalisation routière), ou ceux qu'elle induit parfois (pour la protection des trottoirs contre le stationnement, par exemple).

Pour évaluer l'impact du roller en matière d'occupation de l'espace, nous nous limiterons ici au cas où un roller remplace simplement une automobile...

Le gain d'espace de circulation est comparable à celui que présenterait un vélo (voir plus haut). Quant à l'espace nécessaire au stationnement, il est d'environ 10 m² pour une auto sur voirie, mais jusqu'à 25 m² pour une place en parc, contre 1 à 2 m² pour un vélo²⁴.

Le roller contribue à préserver les éléments constitutifs de l'espace public

Les véhicules thermiques, du fait des polluants atmosphériques qu'ils émettent, portent atteinte à l'environnement urbain. Et puisque l'espace public n'existe - presque toujours - que par le bâti qui l'enserme et le dessine (le vide par rapport au plein), la circulation automobile n'est pas sans effet sur le parc immobilier lui-même. De façon similaire, nous évaluerons les incidences directes de l'usage du roller sur les éléments constitutifs de l'espace public, tels que sols, végétaux et mobilier urbain.

- Les façades des immeubles

Tout bâti subit des dommages dus au soleil et aux intempéries (pluie, vents, cycles gel-dégel, etc.), ainsi qu'à certains polluants émis par les activités humaines. Or «dans les villes, souligne une étude suisse²⁵, le délabrement des façades résulte principalement du trafic motorisé»²⁶. Les fréquences de restauration sont nettement plus importantes dans les zones «exposées» au trafic : la pierre de certains édifices souffre plus ou moins de l'agression continue de tel ou tel polluant émis par les automobiles (mais, il est vrai, pas seulement par elles).

- Les matériaux de sol

Les différents polluants émis par l'automobile ont des effets à court et long termes sur les différents matériaux utilisés tant dans le bâtiment (cf. supra) qu'en voirie. La pierre (c'est sans doute le phénomène le plus connu), mais aussi le béton, sont salis, ou s'effritent, sous l'effet des pneumatiques et des fuites d'essence et d'huile. Certains rollers streetent sur des spots²⁷ : ils utilisent à des fins ludiques les dénivellations de sol et le mobilier urbain. Cette pratique peut avoir quelques conséquences. Les frottements répétés des patins noircissent, usent et, parfois, cassent les nez de marche, les murets, les bancs..., pour les matériaux les plus fragiles ou en raison d'une épaisseur trop faible - souvent insuffisante, d'ailleurs, eu égard aux usages normaux ou prévisibles développés dans l'espace public. Ces inconvénients sont flagrants pour le skateboard, les contacts étant généralement plus agressifs.

- Les végétaux

Les végétaux, notamment les arbres, sont agressés par la circulation de deux façons au moins : sous l'effet des polluants rejetés par les véhicules à moteur thermique et par la répétition des chocs causés délibérément ou accidentellement par des automobilistes.

L'acte de planter est une composante essentielle de l'aménagement de l'espace public. L'interaction des polluants sur les maladies des arbres et leur répercussion sur les ravageurs mérite donc une attention particulière²⁸. Ainsi le dioxyde de soufre, l'ozone, les fluorures et les métaux lourds ont sur les végétaux des effets spécifiques... les observations peuvent parfois surprendre.

Certains agents, notamment les émissions de poussières, ont une influence sur le développement des végétaux, leur longévité, sur le choix des essences dont dispose l'aménageur...

Quoiqu'il en soit, la protection des arbres contre les chocs et celle des plantations basses doit rester une préoccupation majeure. Elle passe par des localisations pertinentes en fonction des pratiques en vigueur. Hormis peut-être dans sa version «street», le roller ne cause aucun dommage aux plantations arbustives ni aux massifs.

Le roller peut accompagner les choix d'aménagement de l'espace public

Une politique volontaire d'aménagement de l'espace public constitue un accompagnement logique des plans de déplacements urbains (PDU). Elle peut comprendre une réduction de l'offre de stationnement de surface

25 Jeanrenaud (Claude), Soguel (Nils), Grosclaude (Pascal), Stritt (Marc-Alain), 1993, *Coûts sociaux du trafic urbain, une évaluation monétaire pour la ville de Neuchâtel*, Fonds national suisse de la recherche scientifique, rapport 42, Zurich, dans *Deuxièmes rencontres véhicules électriques*, Parc floral de Paris 24 octobre 1995, tome 2 : contributions, Groupe interministériel véhicules électriques.

26 Qu'il s'agisse de la «salissure provoquée par le dépôt de résidus d'échappement», de celle «provoquée par le dépôt de poussières provenant du revêtement de la route, des pneus et des freins», de «fissures que causent les vibrations engendrées par le passage des véhicules et les travaux de construction ou d'entretien des infrastructures routières», de la «corrosion des métaux» ou encore de l'«effritement des pierres», ibid.

27 Lieux particuliers dans la ville où les rollers se retrouvent pour faire des figures.

28 Maillet (Laurent) et Bourgeri (Corinne), 1993, *L'arboriculture urbaine*, Institut pour le développement forestier, Collection mission du paysage, p. 104-105. «L'interaction entre la pollution observée en milieu citadin et les maladies des arbres reste très variable et complexe. Les polluants et leurs actions sont multiples. Leur influence peut être directe sur les phases de développement du pathogène ou indirecte, en limitant les mécanismes de défense de l'arbre. La feuille constitue le site privilégié d'accumulation des polluants (composés azotés, métaux lourds, fluorures...) ; les mécanismes physiques et métaboliques de défense sont diminués et les dégâts directs restent facilement observables. Les effets des grands types de polluants ont pu être identifiés à la suite d'expérimentations ou d'observations.»

au bénéfice de l'espace dévolu aux piétons. Le predict confirme d'ailleurs cette orientation.

Sa qualité de mode de déplacement «propre» peut ouvrir au roller quelques portes en ce sens qu'il s'accorde avec une certaine qualité d'aménagement de l'espace public. D'une façon générale, *«le développement des modes alternatifs à la voiture contribue à l'amélioration générale de la qualité de l'espace urbain, dans le sens où différentes nuisances liées à l'usage des modes individuels motorisés se trouvent en partie réduites (bruit, pollution de l'air, insécurité...) [...]»*²⁹.

- Les espaces publics «préservés»

Pour des raisons diverses, certains quartiers sont quasi interdits à toute circulation motorisée. Il s'agit le plus souvent de centres-ville, historiques ou non, anciens ou modernes. Mais nous pensons aussi à d'autres secteurs, centres... périphériques, nouvelles centralités comme les centres commerciaux, quartiers résidentiels, certains espaces verts de grandes dimensions, parcs technologiques, etc. Seules certaines catégories d'usagers comme les piétons, cyclistes, rollers, utilisateurs des transports en commun ou de véhicules électriques - émetteurs de... «pollution zéro»; riverains, livreurs, utilisateurs de véhicules d'urgence... peuvent avoir accès à ces zones; encore le font-ils dans des conditions assez restrictives. Certaines expériences en vraie grandeur commencent d'ailleurs à se faire jour.

L'objectif est, bien sûr, de rendre tous ces secteurs plus attractifs et plus accueillants, par le renforcement et la création de nouvelles dessertes de transports en commun, une réglementation rigoureuse du stationnement et

la réduction du trafic. Mais c'est aussi une question d'environnement architectural et végétal: la qualité du bâti, des sols, des arbres, etc.

- Quelle conception pour ces espaces?

Dès lors que l'accès des automobiles à certaines zones se trouve réservé aux véhicules peu ou non polluants, aux transports en commun... ou limité dans le temps, les possibilités d'aménagement de l'espace public se trouvent décuplées. L'aménageur dispose alors d'une importante palette de techniques - et, notamment, d'un éventail de matériaux beaucoup plus large - pour mettre en harmonie les sols, l'architecture des bâtiments, les pratiques... Il n'aura plus à craindre de poser, par exemple, des dalles ou des pavés de pierre, certes coûteux à l'investissement, mais dont l'entretien sera plus aisé... Les sols propices à l'usage du roller sont des sols durs et lisses. Un bel enrobé, un dallage régulier constituent de bonnes surfaces de roulement. L'asphalte est idéal... sauf s'il est mouillé. Un traitement antidérapant consiste d'ailleurs à lui incorporer des éclats de pierre et de verre³⁰. À l'inverse, les matériaux meubles comme le sable, le *stabilisé*³¹ ou le *gorrhe*³² sont peu appréciés...

Plus généralement, l'image de civilité et d'urbanité liée aux modes dits alternatifs - marche, vélo, rollers... - permet d'aménager avec une simplicité de vocabulaire - profils de la voie, matériaux, mobilier urbain, etc. - des espaces propices à un véritable partage par tous les usagers, avec plus de convivialité.

29 Certu, *Complémentarité des modes de transport*, 1996, p. 80.

30 Ce revêtement est en cours d'expérimentation à Lyon (quai Sarrail, 6').

31 Sable ou concassé de carrière stabilisé à la chaux.

32 Arène granitique ocre rose en provenance de carrière du Beaujolais, aujourd'hui très utilisée par le Grand Lyon.

La pratique du roller est en plein essor

L'évolution de la pratique chez les jeunes ne doit pas masquer l'explosion de la randonnée et des manifestations sportives grand public. Autre tendance forte : les jeunes adultes (18-35 ans) s'adonnent au roller, version fitness ou randonnée, et sont de plus en plus nombreux à l'utiliser comme moyen de déplacement.

■ Présentation générale de l'évolution de la pratique chez les jeunes

Compte tenu du développement de la pratique roller et de ses incidences, il importait de mieux connaître les pratiquants. C'est pourquoi, début 1998, le ministère de la jeunesse et des sports et la fédération française de roller skating commandent à la société SportLab une étude portant sur les aspects qualitatifs et quantitatifs du développement des sports de glisse chez les jeunes. En particulier, pendant six mois, afin de mieux comprendre l'univers de la *glisse urbaine*, toutes les facettes du roller sont abordées, du roller-mode de déplacement (l'utilitaire, la randonnée et le fitness, le loisir et le tourisme) au roller-jeu (le hockey, l'acrobatique, le *stunt*, l'agressif). L'analyse des comportements porte sur trois thèmes : les valeurs de la glisse, la problématique des espaces dédiés et l'évolution de la pratique à travers les chiffres. Dans l'encadré se trouvent les principaux résultats de cette étude³³.

Les jeunes et les sports de glisse

• Les valeurs de la glisse

Pour les jeunes qui ont fait l'objet de l'enquête, explorer ces valeurs nécessite de définir, plus en amont, les buts et les fondements de leur vie actuelle, au regard de ce qu'ils considèrent comme la faillite d'une certaine culture et de la société... La nouvelle génération trouve dans la glisse une réponse sur un mode ludique. Il n'en reste pas moins que les jeunes adeptes de la glisse zappent et se projettent difficilement dans l'avenir, fournissant bien peu de pistes pour qui voudrait faire des prévisions... Le développement de la glisse observé sur le plan quantitatif est ressenti par eux avec beaucoup d'ambivalence : s'il autorise de nouvelles pratiques et de nouvelles technologies (en cohérence avec leur envie de zapping permanent), il présente également un risque majeur de banalisation et de récupération par le marketing - risque évoqué surtout par les jeunes rollers. En revanche, ils envisagent majoritairement, à titre personnel, un accroissement de leur pratique de la glisse.

Au final, les valeurs clés de la glisse sont l'absence de règles, le non-engagement, les sensations extrêmes - quête de plaisir et de vitesse, flirt avec la peur - et les codes de reconnaissance au sein du groupe, la liberté. Cela vaut surtout pour les 15-24 ans qui sont les moteurs de la glisse, à un degré moindre chez les plus âgés ; les plus jeunes se situent davantage dans un registre physique et dans une logique de fun.

33 Pour une présentation plus détaillée, se reporter au document de synthèse réalisé par Alain Pigeyre (FFRS) et reproduit en annexe 1, p. 116.

- *La question des espaces dédiés au roller*

Les lieux dédiés au roller ne sont fréquentés que par une minorité de pratiquants, environ un tiers. Sans doute parce que la pratique de la glisse est synonyme de liberté, d'absence de contraintes et de confrontation à l'environnement (attirait du danger et, en roller, du contraste piéton/roller : « *on va plus vite* »). Peut-être aussi du fait de l'émergence de codes et de règles de conduite qui tendent à rendre, petit à petit, la pratique plus facile. Toujours est-il que les amateurs de roller, dont l'esprit est réputé rebelle, expriment clairement leurs souhaits. Leur préférence (72 %) va vers la création de petits espaces disséminés dans la ville et libres d'accès plutôt que de grands parcs payants situés en périphérie des villes (21 % seulement). Idéalement, ils sont « sauvages », au détour du chemin. C'est ainsi que les pratiquants s'approprient *a posteriori* telle esplanade ou telle dalle, telle place ou tel espace public connu.

La question de la circulation des rollers est marquée à la fois par le rejet d'une certaine « ghettoisation » et par le refus des contraintes. Ainsi, 20 % des enquêtés seulement préconisent l'un des deux modes suivants : sur la chaussée à allure libre et sur les trottoirs obligatoirement au pas, ou uniquement sur les trottoirs mais à allure libre. En revanche, 64 % optent pour la possibilité d'emprunter les pistes cyclables.

- *L'évolution de la pratique à travers les chiffres*

En 1997-1998, on estimait le nombre des pratiquants de la glisse urbaine à 5,5 millions, dont 4,9 millions rollers et 600 000 skateboarders. Si les patineurs à roues alignées (rollers in line) se comptent aujourd'hui autour

de 4 millions, les patineurs traditionnels (quads) ont tout de même 900 000 adeptes.

Nombre de pratiquants rollers de plus ou moins de 15 ans en France (1997-1998) :

	Enfants (de 6 à 14 ans)	«Adultes» (plus de 15 ans)
Roller-in-line	2 500 000	1 500 000
Quad	700 000	200 000
Total	3 200 000	1 700 000

(source : SportLab)

Les moins de 15 ans sont presque deux fois plus nombreux que leurs aînés et pratiquent le quad plus assidûment. Il y a en moyenne 30 à 35 jours de pratique par an.

La pratique la plus fréquente, pour les deux tiers, est le fitness/training, particulièrement chez les femmes. L'agressif représente 34 % de la pratique roller. Si « l'utilitaire » (les déplacements) se situe à 30 %, la compétition confirme sa faible place à 10 %. Notons cependant que les rollers associent plusieurs pratiques.

En résumé, les pratiques qui nécessitent des espaces libres sur voies et chaussées en agglomération et/ou hors agglomération représentent de 70 à 80 % des pratiques (en dehors de la compétition). Le potentiel de développement de la pratique glisse pour les années à venir se situe essentiellement au niveau des adultes : entre 1998 et 1999, augmentation de 10 % des pratiquants « à roues alignées ». L'augmentation est beaucoup plus faible en ce qui concerne les pratiquants quad ou skateboard.

Potentiel de développement du roller en fonction de l'âge:

De 6 à 14 ans	presque nul
De 15 à 34 ans	environ + 15%
Plus de 35 ans	environ + 20%

(source: SportLab)

■ La randonnée roller: reflet d'un moyen de déplacement en plein essor, historique et évolution

L'explosion du roller à Paris

Au départ un groupe de copains

Il était une fois *Les Randonneurs fouS*, groupe d'adultes, d'adolescents et d'enfants se déplaçant en patins à roulettes ou roller skates. Ni club, ni association, ils organisent dès le printemps des randonnées de faible distance, entre 15 et 40 km, et empruntent dans la bonne humeur la voie publique dans le respect des autres usagers et du rythme de chacun. Le but de ces randonnées était de permettre à des patineurs moyens de progresser dans un climat de convivialité et de solidarité. Pourquoi «Les Randonneurs fouS»? L'appellation est née de l'étonnement de certains piétons face à un groupe hors du commun comprenant des adeptes de 7 à 77 ans! Les Randonneurs fouS venaient de tous les horizons, avaient simplement en commun une passion et l'envie de patiner ensemble.

Un logo: une tortue - chacun son rythme! - souriante et chaussée d'un patin artistique et d'un patin course

pour symboliser l'éclectisme des participants (on est encore à l'époque des quads).

Une devise: «Le patinage c'est de la glisse, il n'y a pas d'âge pour ce délice».

Une philosophie: de la maîtrise du déséquilibre éclôt une liberté futuriste.

Un objectif: promouvoir l'image du roller skate pour son acceptation dans le paysage urbain.

Leur histoire commence en 1982. Ce petit groupe de mordus se retrouve tous les dimanches matin à 10 h sur la dalle Montparnasse pour effectuer une balade de plusieurs kilomètres en Île-de-France. Puis ils décident d'effectuer de grandes distances à travers la France pour montrer que la pratique du patin à roulettes est un mode de déplacement mais aussi une activité sportive et de loisir adulte.

Ils participent également à de grandes manifestations populaires comme «Le parcours du Cœur», «La fête de la forme», «Paris sur roulettes», «Les cent kilomètres de la Division Leclerc»... Suite à leur premier périple, les Randonneurs fouS décident d'organiser des randonnées familiales accessibles à un plus grand nombre. Entre 50 et 250 participants empruntent essentiellement des pistes cyclables, canal de l'Ourcq, sur les bords de la Seine et de la Marne, dans la coulée verte... Puis ils lancent les randonnées du vendredi soir au départ de la dalle Montparnasse, haut lieu du roller parisien.

Vers une structuration progressive

En 1991, suite à la fermeture provisoire de la dalle Montparnasse, quelques Randonneurs fouS décident de créer une association loi 1901 pour l'intégration du

roller dans le paysage urbain. Ces patineurs donnent le nom de *Rollermania* à cette association qui lance l'initiation gratuite aux rollers et reprend à son compte les randonnées du vendredi soir pour l'initiation à la pratique urbaine.

Septembre 1993, Serge Rodriguez, responsable randonnée de l'association, fixe un nouveau lieu de rendez-vous des randonnées, qui se voulaient d'initiation, Place d'Italie. Ce changement est décidé pour limiter le nombre de participants car l'ancien départ attirait quelques éléments perturbateurs. Comme la Place d'Italie n'est pas un lieu propice à la pratique du roller, *a priori* seuls les patineurs réellement motivés par la randonnée devaient se retrouver au départ. Pour la première sortie, une douzaine de patineurs prendra le départ! Puis, progressivement, la randonnée se structure, devient à thèmes et permet de découvrir un arrondissement différent chaque vendredi. Le bouche à oreille aidant, le nombre de participants croît, atteignant une cinquantaine à l'entrée de l'hiver, pour avoisiner la centaine au printemps 1994 et redescendre à 80 durant l'hiver.

Au printemps 1995, l'essor du roller in line se répercute sur les randonnées du vendredi soir. De nouveaux adeptes viennent grossir les rangs des randonneurs, qui dépassent ainsi la centaine. Cette affluence inquiète les responsables de *Rollermania* : assurer la sécurité devient difficile avec plus de cent riders sur les trottoirs et le retrait du principal encadreur. Ils décident alors de se retirer de la randonnée.

Le coup de fouet de la grève des transports parisiens en décembre 1995

Début 1996, malgré le retrait de *Rollermania*, le noyau dur des riders du vendredi soir décide de continuer les randonnées. Après quelques semaines chaotiques, Sébastien Cone, des Randonneurs fouS, gère efficacement la randonnée, qui continue de faire des adeptes. Entre-temps, les grèves de décembre 1995 ont entraîné une explosion des ventes de rollers et de ce fait de la pratique fitness. Mais surtout le roller - comme d'ailleurs le vélo - est apparu comme un véritable moyen de déplacement urbain.

Les choses vont ensuite très vite. Les participants de la randonnée du vendredi soir dépassent les 200 durant l'été 1996 et les trottoirs parisiens ne sont plus assez larges pour les accueillir... La randonnée est contrainte de descendre sur la chaussée. Le côté «sauvage» et spontané de cette randonnée, qui n'est plus managée par une association, mais par un groupe de copains passionnés, attire chaque semaine de nouveaux adeptes. Pour des raisons légales et des questions de responsabilité, la préfecture demande aux patineurs de mettre en place pour l'organisation des excursions hebdomadaires une association loi 1901. À cette époque les initiateurs de la randonnée, Boris Belohlavek et Adeline Le Men, négocient la possibilité de pérenniser ladite randonnée. Dans un premier temps, attentif à ces préoccupations, le commissaire de police du 13^e arrondissement propose de bloquer un boulevard tous les vendredis soir pour que les patineurs puissent avoir leur circuit, ou alors de limiter la randonnée sur deux arrondissements. Les deux organisateurs refusent, rappelant l'essence même

de la balade: «rouler dans tout Paris». Décision est prise par la police de coopérer à l'encadrement de la randonnée, afin de régler les inconvénients de la circulation en espérant que très vite soit créée l'association qui gèrera les randonnées du vendredi soir.

Une nouvelle association «loi 1901», *Planetroller*, voit le jour en octobre 1997, dans le but d'organiser le «Tour en roller de Tahiti» et, plus tard, de proposer des randonnées en dehors des frontières de l'hexagone. Fondée par l'actuelle présidente Claire Léonard, Planetroller entend utiliser les belles routes de la planète pour patiner, y compris Paris. En novembre 1997, Adeline Le Men et Serge Rodriguez créent l'association *Roller Squad Institut*, première école de roller urbain en région parisienne.

C'est au cours de l'année 1997 que les débutants trouveront enfin randonnée à leurs patins, chaque dimanche après-midi, sur la chaussée parisienne au départ de la Bastille. Avec l'engouement croissant du roller apparaît la nécessité de créer une nouvelle association pour gérer ce plaisir partagé par de plus en plus d'adeptes de tout âge. Grâce aux principales personnes qui se sont investies dans les randonnées, en les encadrant ou en améliorant la qualité, *Rollers & Coquillages* naît officiellement le 19 décembre 1997 (président: Olivier Guérin). Le nom de l'association évoque la nature, les loisirs, l'exotisme, le soleil, le bien-être des vacances à la plage, éléments caractéristiques de l'esprit des randonnées. Si début 1998 les randonnées du dimanche après-midi comptaient plus de 1 000 patineurs débutants et confirmés roulant dans les rues de Paris, ils seront plus de 10 000 à l'été 1999.

Quant aux randonnées du vendredi soir, un accord est conclu fin 1997 entre la préfecture de police de Paris et les patineurs. Dès le début de chaque semaine, Boris et Adeline télécopient le parcours aux services de la préfecture. Avec point en milieu de semaine pour d'éventuelles modifications et validation du parcours. Enfin le vendredi soir l'équipe des patineurs/encadreurs sera renforcée par la police dont la mission est d'offrir une vraie protection aux patineurs, en facilitant leur circulation sur la chaussée. La fête d'Halloween verra la première expérience de coopération police-patineurs se dérouler effectivement dans un esprit festif...

La préfecture de police de Paris décide de poursuivre sa collaboration à la sécurité des rondes nocturnes du vendredi soir. Après quelques semaines de tâtonnements, l'organisation de l'encadrement de cette randonnée s'affine grâce à la très bonne communication entre les rollers et la préfecture. Décision est prise d'encadrer la randonnée par des motards (plus efficaces que les voitures) aidés par un groupe de patineurs/encadreurs. Le nombre de participants atteint 800 en janvier 1998; la préfecture de police renouvelle son souhait de prise en main des rondes du vendredi soir par une association. Son vœu sera exaucé le mois suivant: des riders du vendredi soir créent enfin leur association loi 1901, *Pari Roller* (président: Boris Belohlavek). Cette association gèrera seule l'organisation et l'encadrement du vendredi, pour la pérennité des rondes hebdomadaires nocturnes parisiennes. Dès lors, leur médiatisation fait augmenter de manière spectaculaire le nombre de participants, qui montera allègrement de 6 000 à 20 000³⁴ certains soirs d'été 1999!

34 Estimations de la préfecture de police de Paris.

À partir de mai 1998, certains magasins de rollers lancent à leur tour des randonnées hebdomadaires.

Janvier 1999 : Paris a désormais ses grandes randonnées du vendredi et du dimanche. Le samedi est encore libre de toute randonnée de masse... Pas pour longtemps : l'association *Mégapole Roller* (président : Joël Benhamou) lance les randonnées du samedi qui démarreront d'abord de l'ex-haut lieu parisien du roller, la dalle Montparnasse, puis, en septembre 1999, de Denfert-Rochereau.

Fin 1999, certains tour-opérateurs incluent dans leur programme les randonnées parisiennes, ce qui augmente le nombre de participants et valide une renommée internationale. Ainsi, Rollermania poursuit son chemin, tandis que les Randonneurs fouS demeurent les éternels « mavericks »³⁵, présents dans toutes les randonnées parisiennes mais toujours partants pour encadrer. Pari-Roller, Rollers & Coquillages, Méga pôle Roller et RSI, avec leurs 30 randonnées sur trottoir par mois, continuent d'alimenter en randonnées le bitume francilien, Planetroller prépare la prochaine rando-évasion et de multiples initiatives de ce type sont prises un peu partout en France...

L'effervescence de l'été 2000

Mais au début de l'été 2000, le préfet de police va prendre un arrêté qui défraie la chronique : afin de circonscrire ce bruyant défilé, la randonnée du vendredi soir est tenue d'emprunter un des quatre itinéraires prédéfinis (dits *sud*, *est*, *nord-ouest* et *bois de Vincennes*) ou une combinaison des axes composant ces derniers... C'est le tollé ! À l'évidence, « parquer » la randonnée dans un cadre géographique déterminé va à l'encontre de la culture roller. L'arrêté, rapidement modifié, ouvre à

nouveau la porte à des projets d'itinéraires « non conformes », à la satisfaction des randonneurs...

Le phénomène roller à l'échelle nationale : ça bouge aussi !

Tant dans les villes que hors agglomération, le roller sort de sa réserve, de ses *réserves* devrait-on dire, pour investir collectivement et de façon spectaculaire l'espace public : randonnées urbaines hebdomadaires, parcours longue distance, grands raids... Au-delà des associations citées plus haut à titre d'exemples et illustrant le phénomène roller à Paris et en région parisienne, nombre d'associations ont depuis lors vu le jour en France. À cet égard, le ministère de la jeunesse et des sports souhaite poursuivre la consultation engagée avec des associations rollers, dans un premier temps, au niveau de la région Île-de-France, et l'étendre aux associations des autres régions françaises, pour cerner l'ampleur du phénomène roller et identifier les besoins. Ce « livre blanc » constitue une première contribution au débat qu'il conviendra d'ouvrir avec l'ensemble des acteurs concernés par l'essor du roller.

Le phénomène roller dans les villes

En effet, en parallèle à l'explosion du roller à Paris, les rollers de France et de Navarre se structurent en associations et développent véritablement la randonnée comme moyen d'expression privilégiée. Ainsi, le développement du roller en tant que mode de déplacement urbain et la randonnée de groupe concernent bien des villes et villages. À l'instar d'Aix-les-Bains, La Baule, Bordeaux, Brest, Caen,

35 Dans les troupes, les cow-boys appelaient ainsi les bêtes non marquées. Par extension, « maverick » désigne une personne qui se revendique libre et indépendante, refusant toute incorporation, qui ne veut appartenir à aucune structure : à titre d'exemple, ce mot fut employé dans les années soixante à propos des réalisateurs indépendants vis-à-vis des majors du cinéma américain.

36 Arrêtés du préfet de police de Paris n° 00-10993 du 3 juillet 2000 réglementant les randonnées en roller à Paris et n° 00-11281 du 8 août 2000 le modifiant.

Fos-sur-mer, Lyon, Marseille, Metz, Montpellier, Nantes, Nîmes, Rennes, Rouen, Toulouse..., chaque grande ville compte désormais sa randonnée hebdomadaire du vendredi soir ou du week-end.

Ces randonnées sont toujours le fruit d'initiatives d'associations roller qui en assurent l'encadrement. Mais si la plupart des autorités locales sont parties prenantes dans leur organisation, certaines randonnées tardent à être reconnues et restent «sauvages». Les difficultés rencontrées tiennent autant à la configuration de la voirie - trottoirs praticables ou non - qu'à la «bienveillance» des collectivités locales qui donnent les autorisations d'utiliser la chaussée lors de ces randonnées. Cela souligne, si besoin en était, l'inadéquation entre ce mode de déplacement et la position actuelle du roller, piéton... pas comme les autres, et la nécessaire reconnaissance qui en découle.

Les parcours longue distance

Le roller s'épanouit aussi à la faveur de déplacements longue distance à vocation loisir, culturel et/ou touristique, à caractère familial et convivial. Ces randonnées sont organisées le week-end par les associations roller et les clubs affiliés à la FFRS. Le plus souvent, de 20 à 150 participants parcourent de 30 à 80 km/jour sur des routes départementales et des pistes cyclables. Citons pour mémoire les randonnées au départ de Paris vers les banlieues, Cany-Barville, la randonnée de la ville et de la forêt de Marolliennes, les nombreuses randonnées à partir de Seignosse, Bordeaux et Lacanau, la voie verte de la côte chalonaise, de Buxy à Cluny, les randonnées bretonnes Rennes-Fougères, Guidel-Ploemer et Gavres-Port-Louis, Nancy-Metz...

Les grands raids

Les grands raids sont organisés le long d'itinéraires longue distance dans l'hexagone et en Europe. Organisés à l'initiative d'associations ou de clubs roller, ils rassemblent sur plusieurs jours des rollers confirmés, généralement de petits groupes de 5 à 30 personnes, mais ce ne sont pas des compétitions.

À titre d'exemples, un club de Dijon, le comité départemental de parcours et randonnées, a proposé les raids Dijon-Montpellier en 1998 (1 000 km) et Dijon-Biarritz en 1999 (1 500 km); le club de Bihorel a parcouru les 855 km séparant Duclair (Rouen) à Ronnenberg en Allemagne.

■ **L'engouement pour les manifestations sportives grand public...**

Depuis quelques années des villes, des groupements d'agglomération, des conseils généraux et autres collectivités sollicitent l'organisation de manifestations sportives autour du roller: randonnées populaires, randonnées «challenge» ou courses populaires, marathons open. Quand ce ne sont pas des enseignes commerciales qui prennent ce genre d'initiatives... Ceci traduit bien l'engouement et la diversité de la pratique. Ces manifestations sont dans certains cas associées à d'autres organisations sportives de type courses à pied ou courses cyclistes. Outre les randonnées hebdomadaires évoquées précédemment, des villes ont ainsi organisé des manifestations populaires. Citons par exemple et pour l'année 1999: Lille, Compiègne, Rouen, Rennes, Cergy-Pontoise, Fougères, Limoges, Dijon, Avignon, Marseille, Nice...

■ ... et pour les pratiques de glisse extrême

Le roller en tant que mode de déplacement urbain n'est pas le seul à utiliser l'espace public. Car dans le même temps, le *street*, voire le *stunt* ou l'*agressive*, prennent de l'envergure, particulièrement chez les adolescents et les jeunes adultes. Le *street* consiste à faire des figures sur des sites adéquats en utilisant marches, murets, mobilier urbain et autres éléments de l'espace urbain; le *stunt* est le nom générique pour la pratique du *street* et de la rampe; l'*agressive* désigne l'ensemble des pratiques de roller acrobatique, *street*, rampe, saut et slalom. En réalité, *street* ou balade, on retrouve les mêmes ingrédients: usage itinérant et animation de l'espace public, liberté et individualisme, communication avec sa *tribu*.

Ces deux pratiques réclament une reconnaissance, que ce soit pour l'usage de l'espace urbain lui-même, à l'image des autres modes de déplacement urbain, ou pour un usage sportif et festif de cet espace, à partir de structures *ad hoc*. Réglementation et normalisation de ces équipements sont développées plus loin (cf. *Revue des aspects législatifs et réglementaires actuels*, p. 44). La prise en compte de ces pratiques dans le cadre de normes européennes souligne encore la nécessité de proposer une reconnaissance du roller, au même titre que les autres usagers de l'espace urbain, et à tous les niveaux.

Prise en compte de la pratique roller par les différents acteurs

En dépit du vide juridique dont souffrent les rollers, nombreux sont ceux qui d'ores et déjà les prennent

en compte. Au premier rang desquels se trouvent les collectivités, de plus en plus convaincues du nécessaire rééquilibrage des déplacements au profit des modes «doux». Le tissu associatif - en particulier celui lié au roller, mais pas seulement - a évidemment joué un rôle prépondérant dans l'émergence de cette nouvelle approche. Enfin, il ne faut pas oublier que ces changements ne seraient pas possibles sans travail d'encadrement et de formation et sans que la question des responsabilités et des assurances soient réglées.

■ Le rôle des pouvoirs publics et des collectivités

Via le discours actuel autour du développement durable, via les obligations issues de la loi sur l'air, les «circulations douces» sont à l'ordre du jour. Aussi les collectivités locales sont-elles plus que jamais enclines à prendre un certain nombre de dispositions qui leur sont favorables. Or, il apparaît clairement que le roller pourrait contribuer à la baisse du trafic automobile en tant que moyen de déplacement alternatif non polluant. C'est pourquoi les pouvoirs publics l'intègrent progressivement - bien qu'encore trop rarement - dans leurs politiques de déplacement. La création d'une «brigade roller» à Paris pour encadrer les randonnées du vendredi soir est à ce titre exemplaire, même s'il s'agit ici d'une mesure d'accompagnement d'une pratique de loisir.

Les plans de déplacements urbains doivent faire la promotion de l'usage du roller

La loi sur l'air³⁷ a rendu obligatoire un plan de déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000

37 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dont l'article 14 modifie l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (oti).

habitants. Le PDU a pour objectif la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie, notamment la bicyclette et la marche à pied... Le PDU est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Il associe de multiples acteurs : services de l'État et des villes, représentants des professions et des usagers des transports, chambres de commerce et d'industrie, associations agréées de protection de l'environnement... Début 2001, certains PDU avaient d'ores et déjà pris en compte la dimension roller comme à Orléans ou en région Île-de-France.

Exemple de PDU promouvant l'usage du roller

Le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France est piloté par les services de la direction régionale de l'équipement, représentant l'État. La ville de Paris est associée à ces travaux comme le prévoit la loi. L'élaboration du PDU s'est déroulée en quatre phases :

- diagnostic,
- élaboration des scénarios,
- concertation sur les projets de scénarios,
- choix du scénario et élaboration du PDU.

Pour la formulation du diagnostic et l'élaboration des scénarios, des sous-groupes thématiques ont été constitués. Le groupe de travail : « nouveaux usages et modes alternatifs » a examiné, entre autres, les moyens de déplacement peu polluants, tels que l'usage du vélo et du roller. Présidé par le directeur de la voirie

et des déplacements de la mairie de Paris, il a élaboré un document diagnostic et fait des propositions pour améliorer la situation existante. Le principal obstacle à la pratique du roller est l'absence de dispositions spécifiques dans le code de la route. Les rollers sont assimilés à des piétons et, par conséquent, obligés de rester sur les trottoirs, comme le souligne le document diagnostic, synthèse des travaux des sous-groupes thématiques :

« L'usage des rollers ne peut plus être considéré comme un phénomène de mode, par définition temporaire. Cette nouvelle pratique, performante et intermodale, concerne essentiellement les jeunes. Pour qu'elle soit acceptée comme un mode de déplacement à part entière, il convient de revoir les règlements. Les rollers sont jusqu'à présent assimilés à des piétons. Le développement et même le maintien de leur circulation sur les trottoirs présentent un danger pour la sécurité des piétons. Un code de comportement est en cours de constitution ».

Les propositions portent sur une modification de la législation permettant aux rollers d'utiliser les aménagements cyclables. La modification du code de la route est du ressort de l'État, mais le PDU peut la préconiser. Dans cette hypothèse, toutes les propositions du PDU en faveur du vélo bénéficieront aux rollers. Il s'agit du développement des itinéraires vélos, des « quartiers tranquilles », de la prise en compte des vélos dans les réglages des feux tricolores, du jalonnement autour des gares...

À partir des propositions des différents sous-groupes de travail, un document de synthèse a été établi et adopté par le Conseil de Paris, le conseil régional et le syndicat des transports parisiens (STP) ; les conseils municipaux et les conseils généraux ont été consultés sur ce projet et l'enquête publique vient de se terminer.

Les zones 30 favorisent la cohabitation des différents modes de déplacement

D'une façon générale, elles peuvent permettre la pratique du roller. Instituées par décret n°90-1060 du 29 novembre 1990 modifiant certaines dispositions du code de la route (art. R. 110-2, R. 411-3 et R. 411-4 [anc. R. 1^{er} et R. 225, al. 3 et 4])³⁸, elles délimitent des quartiers adaptés à un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers, où la vitesse autorisée est réduite à 30 km/h.

L'objectif est de faire ou de refaire de la rue un espace convivial, agréable à vivre pour ses habitants et de donner la priorité à la vie locale en limitant la circulation de transit, reportée sur le réseau principal. Cela passe par des aménagements appropriés, clairement identifiés et signalés, en faveur d'une cohabitation des voitures, des transports en commun et des circulations douces. Les zones 30, ni aires piétonnes, ni zones d'accès restreint, peuvent ainsi permettre la pratique du roller. Il ne s'agit pas de contrôler l'accès des véhicules, ni de dissuader les livraisons, mais d'y réduire et d'y calmer la circulation automobile par des aménagements spécifiques. Certaines municipalités, sans opter pour ces zones, ont en réalité les mêmes objectifs. C'est le cas des «quartiers tranquilles» à Paris.

Exemple des quartiers tranquilles

Depuis quelques années, la ville de Paris a adopté une politique des déplacements qui comprenait notamment une meilleure affectation de l'espace public dans certains quartiers en réduisant la place de l'automobile. Aussi aménage-t-elle chaque année au moins dix quartiers tranquilles, en suivant des principes simples :

- mettre en œuvre les différents outils d'aménagement selon les particularités de chaque secteur, sur le périmètre, et ultérieurement, à l'intérieur du périmètre :
 - 1^{re} phase, marquage systématique des entrées et sorties de secteur par la surélévation et le rétrécissement de la chaussée au niveau du passage piéton,
 - 2^e phase, aménagements de type zone 30 : surélévation des carrefours posant des problèmes de sécurité liés à la vitesse ; implantation, si nécessaire, de ralentisseurs en section courante ; modification des régimes de stationnement ;
- réaliser des aménagements complémentaires en faveur des cyclistes :
 - création de parcs à vélos et deux-roues motorisés, notamment au niveau des entrées-sorties,
 - adaptation des régimes existants de stationnement afin de bien prendre en compte les besoins réels des quartiers,
 - contresens vélos dans les voies à sens unique...;
- contribuer au développement de l'activité économique des quartiers : pour ne pas peser sur l'activité économique, il est nécessaire de maintenir l'activité commerciale en facilitant les livraisons et la possibilité pour les clients de stationner, pour une courte durée, à proximité des commerces et des activités ;
- réaliser à terme un véritable maillage de quartiers tranquilles.

³⁸ Les références indiquées ici et par la suite sont celles du nouveau code de la route entré en vigueur le 1^{er} juin 2001. Entre parenthèses, les références des anciens articles correspondants.

Les plans vélos et le roller

L'usage du vélo peut répondre à des déplacements de proximité, liés notamment à des activités de loisirs et aux trajets domicile/travail. En milieu urbain, l'objectif est de mettre à disposition un espace public mieux partagé entre tous les moyens de transport, tant individuels que collectifs, notamment les moins polluants. Cette action participe également à la lutte contre la pollution.

Si les aménagements pour les vélos visent naturellement à favoriser la pratique cycliste, la modification de la réglementation peut donner aux rollers un statut proche de celui des cyclistes. Les aménagements en faveur de ces deux moyens de déplacement seront alors utilisés de façon optimale. Soulignons que le club des villes cyclables, au sein duquel près de 400 villes françaises mènent des actions en faveur de l'usage du vélo, s'interroge sur la place du roller en ville³⁹.

Exemple de plan vélo

À titre d'exemple, le plan vélo mis en place à Paris comprenait, fin 2000, 175 kilomètres d'aménagements cyclables, réalisés en grande partie. Et dorénavant, tous les grands projets de voirie, qu'ils soient en cours de réalisation ou à l'étude, proposent des actions en faveur de la circulation et du stationnement des vélos.

Ce programme répond aux différents besoins avec :

- un réseau structurant pour les trajets domicile/lieu d'activités de moyenne et longue distances (bureau, école, piscine, théâtre...); ce réseau est cohérent avec les itinéraires cyclables régionaux auxquels il est relié;

- des quartiers tranquilles, lieux privilégiés de la vie locale avec des voies qui assurent les déplacements de proximité en avantageant des modes adaptés comme le vélo. Ces voies complètent le réseau structurant cycliste; les cyclistes peuvent y évoluer au sein de la circulation générale sans recourir à des aménagements spécifiques; les «opérations temporaires» pour les loisirs comme les opérations piétons/vélos chaque dimanche, où des tronçons de voies sont fermés à la circulation automobile.

Les aménagements pour les vélos adoptés à Paris sont souvent innovants: file de stationnement décalée, séparateur d'une largeur suffisante pour permettre l'ouverture des portières, éléments séparateurs en caoutchouc recyclé, modules de marquage au sol dans les traversées de carrefour... Certains de ces aménagements ont été réalisés à titre expérimental avec l'accord de la direction de la sécurité et de la circulation routières (ministère de l'équipement, des transports et du logement).

Les types d'aménagement suivants sont utilisés, selon les configurations locales:

- bande cyclable (unidirectionnelle sur chaussée; uni ou bidirectionnelle sur trottoir),
- piste cyclable (avec séparateur infranchissable),
- couloir bus ouvert aux cyclistes,
- voies 30 km/h, quartiers tranquilles.

Des parcs de stationnement deux-roues sont mis à la disposition des usagers (plus de 10 000 places, les deux tiers étant équipées de mobilier d'accrochage).

39 A l'occasion de son dernier congrès (Amiens, 5-6-7 octobre 2000), le club de villes cyclables, sous la houlette de son vice-président, Jean Perdoux, a animé un atelier sur le thème «vélos/rollers: conflit ou cohabitation?». Danielle Delaye, Alain Pigeyre et Nicolas Wiplier, qui faisaient partie du groupe de travail roller, y ont participé, ainsi que Gilles Meunier, membre du bureau directeur de la fédération française de cyclotourisme (FFCT). Il est ressorti des débats que, certes, la cohabitation était, sous certaines conditions, possible mais surtout que, au-delà de cette question somme toute partielle, dans une perspective de développement durable, il convenait dorénavant de s'attacher à la reconnaissance de l'ensemble des déplacements non motorisés dans les processus de fabrication de la ville, quels qu'ils soient.

Le rôle exemplaire de la brigade roller

Comme nous l'avons déjà souligné, depuis qu'en raison des grèves des transports en commun à l'automne 1995, des Parisiens chaussèrent leurs rollers pour se rendre sur leur lieu de travail, l'engouement pour ce mode de déplacement n'a cessé de croître. La glisse urbaine a son point d'orgue chaque vendredi, lors des randonnées de groupe organisées dans Paris. La préfecture de police a accompagné ce phénomène de masse, notamment par la création d'une unité de policiers spécialement équipés de rollers et formés pour cette pratique.

Cette brigade, initialement composée de huit policiers en tenue spéciale, dotés des moyens de protection spécifiques aux rollers (casques, coudières, genouillères et protège-poignets), a vu le jour au printemps 1998. Aujourd'hui, une trentaine de policiers, pratiquants expérimentés du roller (dont un ancien médaillé olympique de patinage de vitesse sur glace), bénéficient d'un entraînement intensif. Placée sous l'autorité du directeur de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police, cette brigade fait partie de la compagnie sportive de l'école nationale de police de Paris, qui regroupe d'autres policiers pratiquant diverses disciplines sportives. Ses missions sont de deux ordres.

Ces fonctionnaires participent à l'encadrement des manifestations régulièrement organisées en fin de semaine et qui regroupent un nombre important de participants (de 6 000 à 10 000 personnes en hiver, jusqu'à 20 000 en été) à l'occasion de randonnées quasi traditionnelles, qui sillonnent les grandes avenues des quartiers de la capitale sur un parcours d'une vingtaine de kilomètres ou plus, pendant plusieurs heures. L'impact de

ces cortèges mobiles sur la circulation urbaine est tel que la préfecture de police a réglementé le déplacement de ces foules en rollers pour le concilier avec les nécessités de la circulation générale; c'est ainsi que les arrêtés de juillet et août 2000 compléteront la plaquette de conseils pour la sécurité des rollers déjà diffusée par les services préfectoraux.

L'autre mission des membres de la brigade rollers est d'assurer une médiation et une information des rollers sur les obligations qui leur incombent en l'état actuel du droit, tant vis-à-vis des règles de leur circulation que dans leurs rapports avec les autres piétons et usagers des trottoirs. Pour cela, les membres de la brigade rollers patrouillent dans l'ensemble des quartiers de la capitale, notamment dans les secteurs habituellement fréquentés par les rollers au titre d'activités ludiques.

Les équipements spécialement réalisés pour l'apprentissage hors voie publique de la pratique du roller, qui permettent également certaines activités sportives incompatibles avec un usage sécurisé des aménagements urbains, sont peu nombreux. Aussi la préfecture de police soutient-elle la création de rollers-parcs disséminés dans l'ensemble des arrondissements de la capitale; elle y voit un moyen du développement rationnel de la formation des novices, une réponse aux attentes des jeunes dans le domaine ludique et une façon de réduire les incompréhensions que suscite parfois le développement du roller en ville.

L'État prend le roller en marche

«L'école est le lieu d'acquisition des savoirs. Elle est ouverte sur le monde qui l'entoure»⁴⁰... En effet, même

40 Circulaire n°99-136 du 21 septembre 1999 relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (autorisations liées aux conditions d'encadrement, de transport ou d'accueil, selon la nature des activités et la durée des sorties scolaires ou des séjours).

si l'école constitue le lieu des apprentissages, la mission d'éducation nécessite aussi la prise en compte de l'environnement de l'école. C'est pourquoi, comme le souligne la circulaire du 9 juillet 1998, «*l'enfant tirera mieux parti de son temps scolaire et de son temps libre lorsque ceux-ci seront mieux articulés et équilibrés*». Dans ce cadre, les contrats éducatifs locaux (CEL) traduisent depuis 1998 la «*conviction [de l'État] que l'éducation est une mission partagée*»⁴¹. Ils formalisent un projet éducatif de territoire visant à proposer aux enfants et aux jeunes des actions durant les temps périscolaire et extrascolaire et concourent à leur éducation citoyenne. Ils pérennisent les politiques menées antérieurement, dès 1985, dans le cadre des politiques d'aménagement des rythmes de vie des enfants et des jeunes. Ainsi, les ministères signataires - éducation nationale, jeunesse et sports, culture et communication et ministère délégué à la ville - ont décidé de faire du CEL le contrat fédérateur des politiques éducatives, lesquelles privilégient, entre autres, les pratiques physiques et sportives⁴². Bien entendu, au-delà des actions interministérielles, les CEL soulignent que «*le partenariat doit être élargi et renforcé au niveau local et départemental*»⁴³. Dès lors, la pratique du roller, par l'ensemble des compétences qu'elle est en mesure de faire acquérir (respect des règles, développement des habilités motrices, respect de l'autre, apprentissage collectif... ; cf. le rôle de la prévention routière), peut tout naturellement faire son entrée à l'école, que ce soit dans le cadre de l'éducation physique ou au programme des activités du mercredi. Lorsque l'activité roller donne lieu à des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques, il convient de se reporter à la

circulaire n° 99-136 du 21 septembre 1999, qui précise leurs objectifs pédagogiques et définit leurs conditions d'organisation. Notons que les agents de l'État sont légalement dispensés de la possession d'un diplôme pour encadrer de telles activités, ce qui n'est pas le cas si l'on fait appel, par exemple, à des aides-éducateurs⁴⁴. Enfin, il est fortement recommandé que les intervenants aient une qualification qui «*soit conforme aux dispositions légales et réglementaires régissant le champ de leur intervention*»⁴⁵. La politique éducative développée dans le cadre des CEL fera l'objet d'une évaluation interministérielle tant quantitative que qualitative. Elle portera notamment sur les effets des activités, dont le roller, sur les enfants. Les résultats de cette enquête seront disponibles courant 2002.

■ La mission irremplaçable des groupements associatifs

De nombreuses et très diverses associations accompagnent le développement du roller en France, au nombre desquelles, parmi les premières, la fédération française du roller skating (FFRS), l'union des centres de plein air (UCPA), Roller Squad Institut, la prévention routière, Pari-roller, Mégapole Roller, Planetroller, Rollers & coquillages, certaines associations dépendantes de l'éducation nationale, Asphalte-Roller à Mulhouse, AIR à Bordeaux, Dijon-rando-roller à Dijon, Pro Fit Roll à Brest, Rennes-roller, Montpellier-roller, RCA à Aiguemargues, Metz-tes-rollers, INSA à Toulouse, Mer à Marseille, International Roller Riders (IRR) et Génération roller à Lyon, Roller in Lille...

41 Circulaire interministérielle (instruction 00-156 JS) du 25 octobre 2000 sur les contrats éducatifs locaux complétant celle du 9 juillet 1998 (instruction n° 98-119 JS et n° 98-144 EN).

42 Les activités physiques et sportives représentent plus de 40% des activités périscolaires.

43 Circulaire du 25 octobre 2000 précitée.

44 Annexe 5 de la circulaire du 21 septembre 1999 précitée concernant les qualifications exigées pour encadrer les activités physiques et sportives à l'école. Voir aussi plus bas *Encadrement et formation* et le rôle particulier joué par une association sous tutelle du ministère de l'éducation nationale, l'AROEVEN.

45 Circulaire du 25 octobre 2000 précitée.

L'action fédérale de la FFRS

Bientôt 100 ans...

Au début du siècle (1910), la France se dote de sa première structure fédérale, la fédération des patineurs à roulettes de France, mais c'est un peu plus tard, grâce à l'invention du roulement à billes, que l'on assiste à la naissance d'un véritable sport de compétition. Las, les deux guerres ralentiront son essor. Dès la Libération, les clubs de patineurs s'organisent au niveau national via la fédération française de patinage à roulettes, qui deviendra par la suite fédération française des sports de patinage à roulettes et depuis 1990 fédération française de roller skating.

La FFRS regroupe tous les sports se pratiquant sur des roulettes. Son siège fédéral se situe à Bordeaux, son centre d'entraînement de haut niveau tout à côté, à Talence.

L'organisation sportive de la FFRS

La FFRS a créé trois comités nationaux qui jouissent d'une autonomie partielle pour l'organisation de la pratique sportive des disciplines de leur compétence.

Le comité national de patinage artistique (CNPA) gère les disciplines du patinage artistique, individuel, couple et danse; le comité national de course (CNC) la course, la randonnée, le roller acrobatique et le skateboard; le comité national de rink hockey (CNRH) le rink hockey qui se pratique sur des patins traditionnels, les quads, et le roller in line hockey qui se pratique sur des patins en ligne.

La FFRS est représentée au niveau régional par des ligues, au niveau départemental par des comités.

L'envolée du nombre de licenciés

La FFRS regroupe actuellement à travers 657 clubs (24 ligues régionales, 41 comités départementaux) 33 750 licenciés ainsi répartis: CNPA 8 250, CNC 11 750 et CNRH 13 750. Sur ces 33 750 licenciés, chiffre en progression constante depuis 1994 (+ 3 000 par an), on compte 20 400 compétiteurs et 13 300 licenciés loisir.

Au vu de l'évolution du nombre de pratiquants roller (4 900 000 en 1998), la FFRS a depuis 1997 mis en place, pour les fédérer, une nouvelle discipline non compétitive, la randonnée.

La randonnée, une discipline en développement

Début 1997, 17 clubs en France développent la discipline randonnée; quatre ans plus tard ils sont 200 à pratiquer la randonnée en agglomération - «street balades» et «challenges en ville» - ou sur route - «balades», «sportives» (plus de 50 km) et «raids» (sur plusieurs jours)!

Les randonnées en agglomération sont dans la plupart des cas organisées par des clubs affiliés à la FFRS, par des offices municipaux des sports ou par des organisateurs de manifestations, avec le parrainage de la FFRS. Les randonnées sur route sont toutes organisées par des clubs affiliés à la FFRS.

Afin d'orienter les clubs dans l'organisation des randonnées, qu'elles soient en agglomération ou hors agglomération, la commission nationale randonnée de la FFRS a publié et mis à leur disposition un «guide de la randonnée en roller skate» (révision 1, août 1998). On y trouve:

- la réglementation sur l'utilisation des patins à roulettes ou roller skates en milieu urbain et hors agglomérations,

- l'assurance des randonneurs licenciés,
- le cahier des charges pour l'organisation des randonnées sportives sur la voie publique,
- et, en annexe, les textes réglementaires ainsi que des documents guides.

Enfin, ladite commission prépare un «*guide randonnée roller*», présentant 45 parcours couvrant Paris et l'Île-de-France. Le guide propose une carte routière au 1/25000, 1/50000 ou 1/100000 avec le tracé de chaque parcours et une fiche technique donnant, entre autres, les distances et les difficultés du parcours. Une action conjointe sur le développement des circuits est à l'étude, qui associe la fédération française de cyclotourisme (FFCT), l'association française véloroutes voies vertes (AF3V) et la fédération européenne des cyclistes (ECF).

Ainsi, la commission nationale randonnée a pour objectif de coordonner, organiser, guider les ligues, comités et clubs dans le développement de la pratique randonnée en accord avec la réglementation en vigueur.

Un centre de loisir roller : l'union des centres de plein air (UCPA)

Le roller a été introduit lors de stages UCPA «multi activités» dès l'été 1984 : une piste de roller en acier extrudé a vu le jour sur le centre de la Plagne 1800 (Savoie).

L'activité roller - à l'époque, des quads - avait surtout pour cadre le rink hockey, le roller acrobatique et... les soirées dansantes ! Mais suite à la création du département juniors, la Plagne 1800 a accueilli durant l'été 1994 un stage spécifique - fitness avec rollers in line. Au cours de l'été 1996, certaines unités se sont équipées en

matériel roller de type fitness convenant parfaitement pour une activité de découverte adultes et juniors. Fin août 1996, au contest de Lausanne (Suisse), le responsable du département juniors fait le bilan des mouvances du roller et des différentes marques reconnues sur le marché. L'hiver 1997, le département juniors monte des stages roller juniors à Paris, puis, l'été venu, sur la Côte d'Azur (*Riviera Roller*) et dans les Landes (*Land's In Line*). L'arrivée du roller dans Paris intra-muros a permis de renforcer les liens entre le département juniors et la fédération française de roller skating. L'évolution des stages amène l'UCPA à équiper les futures unités en matériel adapté à l'ensemble des pratiques : fitness, agressive, acrobatique, street-hockey et waterjump. Durant l'été 1998, la direction des activités prend en compte le roller au même titre que les autres sports pratiqués à l'UCPA en nommant un responsable national de l'activité roller. De plus, une étude sur le roller met en évidence la nécessité de proposer des stages aux adultes. Dès l'été 1999, les premiers stages pour adultes débutants sont mis en place sur le centre de Montpellier. Et en 2000, le roller a été omniprésent à l'UCPA, comme en témoignent nombre d'actions :

- des stages pour juniors et adultes dans les centres de Val d'Isère (Savoie), Paris, Moisson (Yvelines), Montpellier (Hérault), Saint-Cyprien (Pyrénées-Orientales) et Lacanau (Gironde),
- des stages ou séances en externat adultes à Montpellier et juniors à Paris,
- des espaces sportifs mobiles, en lien avec les acteurs sociaux dans le cadre de la politique de la ville, en région Île-de-France, notamment à Paris, et en Gironde, ou avec

- l'éducation nationale à Gennevilliers (Hauts-de-Seine),
- de l'action locale avec l'animation des Center Parks en roller,
- de la formation (métiers sportifs, acteurs sociaux).

Le roller à l'UCPA, l'expérience parisienne

Le dispositif mis en place à Paris est celui d'un centre de vacances et de loisirs. «Roller en liberté», sous la responsabilité d'un directeur (BAFD), accueille des stagiaires, internes ou externes, âgés de 8 à 17 ans à raison de 10 stagiaires par tranche d'âge (8-11, 12-13 et 14-17). L'activité principale est le roller pratiqué sur l'ensemble de la ville.

D'un spot à l'autre, les stagiaires vont rollers aux pieds pour les trajets les plus courts, mais doivent les ôter s'ils prennent le métro ou le bus. En l'absence de lieu spécifique pour la pratique roller, un des problèmes rencontrés concerne la sécurité des stagiaires et de leur environnement, notamment lorsque le site est très fréquenté par d'autres usagers (touristes, piétons). Cependant la renommée de bouche à oreille de certains sites n'est plus à faire et les attentes des jeunes fortement axées sur la pratique de ces spots. La volonté de découvrir et pratiquer sur des sites moins fréquentés s'est heurtée à l'opposition des jeunes qui recherchent aussi le spot pour son côté culturel (ambiance, spectacles, volume d'activités, motivations affectives et expressions diverses...).

Enfin, les stagiaires, qui n'ont aucun site public couvert à leur disposition, doivent cesser leur activité s'il pleut et que leur niveau est insuffisant, pour des raisons évidentes de sécurité. Il est donc vivement souhaitable de développer des spots spécifiques et couverts en région parisienne, et d'une façon plus générale en ville.

Une association roller: Roller Squad Institut (RSI)

Roller Squad Institut a été fondé pour répondre aux besoins inhérents à l'explosion de la pratique roller en tant que randonnée loisir et mode de déplacement. L'association «loi 1901» prend le relais des randonnées hebdomadaires tout en proposant des randonnées d'initiation ou de découverte de la ville. RSI s'associe à l'organisation de randonnées populaires telles que «Ride on Bercy», le «Parcours du Cœur», le «Roller Skating de Paris» ou encore le «Rallye Rollers».

Forts d'une longue expérience dans le tissu associatif, les fondateurs de RSI utilisent leurs compétences pour mettre en place la première association véritablement vouée aux déplacements caractérisés par la glisse urbaine.

Leurs objectifs sont clairs: permettre l'intégration du patineur dans la ville, la reconnaissance de son droit de cité et de la pratique roller en tant qu'activité ludique, récréative, utilitaire et alternative, citoyenne et quotidienne, la professionnalisation des référents moniteurs dans leur compétence en la matière. Véritable chantre de la glisse urbaine, l'institut regroupe une association, une école et un pôle événementiel.

Roller et sécurité: le rôle de la prévention routière

À la demande de RSI, la prévention routière a monté un programme de formation destiné aux moniteurs rollers, pour leur permettre d'intégrer l'éducation routière dans leurs propres séances de formation roller. Les animateurs se familiarisent ainsi avec la démarche comportementale du déplacement sur laquelle repose la pédagogie de l'éducation routière. À l'issue de la formation, ils ont acquis la méthodologie pour bâtir et animer une séance d'éducation routière.

La démarche pédagogique d'éducation routière en direction des rollers n'est pas sensiblement différente de celle développée par la prévention routière auprès des autres usagers de l'espace public. L'éducation routière n'a pas pour objet d'apprendre seulement aux rollers à ne pas avoir d'accident ; elle doit en revanche développer chez eux les connaissances, les compétences, les attitudes sociales nécessaires pour «savoir circuler». Il s'agit de remplacer l'enseignement d'un savoir par une pédagogie du savoir-faire et du «savoir-être».

Mais ces concepts risquent de rester creux s'ils ne se matérialisent pas dans des approches pédagogiques plus concrètes... Il faut donc revenir sur «savoir circuler» et, en prenant l'exemple du roller, poser la question «qu'est-ce que circuler en rollers?».

De façon pragmatique, on peut répondre que circuler en rollers consiste à se déplacer sur la voie publique dans le but d'arriver à destination. Cette lapalissade est plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, le déplacement en rollers s'effectue dans un environnement qui est à la fois technique (état et profil du trottoir, nature de la rue, conditions météorologiques, signalisation...) et social (nombre, catégorie, comportements des usagers en présence...).

Cet environnement est continuellement changeant puisque chacun s'y déplace. À tout instant, le roller doit faire face à une succession plus ou moins rapide de difficultés. Le but étant d'arriver à destination, il est capital de savoir les surmonter en permanence. Circuler en rollers, c'est donc d'abord satisfaire aux exigences de sa propre mobilité et de son environnement.

Pour maîtriser chaque situation, le roller adopte - avec

d'ailleurs d'autres usagers de l'espace public et le plus souvent sans en avoir conscience - une démarche qui peut se résumer à quatre phases : observation de l'environnement, analyse et prévention du risque, choix de la décision et exécution.

L'observation de l'environnement

L'observation de l'environnement a pour objet d'inventorier tous les éléments constitutifs de la situation susceptibles de constituer une information utile. Alors que voir est un acte passif, observer est une démarche active, nécessitant volonté, méthode et donc apprentissage.

Quand on circule en rollers, l'observation doit être rapide et complète ; de petits détails peuvent se révéler essentiels alors que l'attention peut être détournée par un élément spectaculaire mais sans intérêt immédiat pour la sécurité. Le roller doit enfin enregistrer la présence des éléments masquant sa visibilité et s'efforcer d'en diminuer l'importance.

L'analyse et la prévision du risque

À partir des éléments observés, l'analyse de la situation permet de prévoir ce qui peut ou va se passer dans les secondes qui suivent et de déterminer les dangers et les risques potentiels.

Parfois, les éléments observés sont suffisants mais le roller doit le plus souvent faire appel à diverses capacités ou connaissances comme l'évaluation des vitesses et des distances, la réglementation, la signalisation... et surtout à son expérience.

L'analyse doit conduire à interpréter les éléments observés, à en mesurer la valeur, afin d'évaluer la probabilité du

risque; certains détails constituent des indices qui permettent de deviner qu'un risque possible devient probable.

Autre donnée de l'analyse, une situation peut évoluer de plusieurs façons différentes, créant des risques différents. Dans cette analyse, la prévision la plus aléatoire est celle du comportement des autres usagers. La connaissance des règles de circulation est une aide indispensable puisqu'elles sont, au moins la plupart du temps, respectées, mais il est nécessaire aussi d'imaginer qu'elles ne le soient pas.

Le choix de la décision

Elle se résume principalement, pour le roller, à déterminer s'il doit ou non modifier sa trajectoire, s'il doit continuer ou s'arrêter, notamment lorsqu'il traverse la rue. L'évaluation des risques résultant de l'analyse de la situation est évidemment déterminante dans ce choix.

La décision du roller va être largement conditionnée par ses aptitudes tant physiques - vue, mobilité... - que psychologiques par rapport aux risques - peur, témérité... - et par ses attitudes sociales vis-à-vis des autres et de la réglementation.

Par ailleurs, les situations délicates rencontrées dans la circulation, par l'importance donnée à l'aspect juridique du déplacement et par la peur qu'elles peuvent engendrer, sont ressenties comme conflictuelles et développent entre usagers des rapports de rivalité, d'agressivité et parfois même de violence, qui influencent les décisions prises.

L'exécution de la décision

La qualité de l'exécution dépend d'abord de la pertinence de la décision elle-même mais aussi de la capacité du

roller à la mettre en œuvre. C'est ici qu'intervient la maîtrise des rollers. Elle sous-entend la connaissance de leurs réactions dynamiques, des forces en présence et de leurs effets, et des moyens de les dominer.

La décision prise demande une exécution déterminée, sans hésitation ni tergiversation; mais elle prend un certain laps de temps pendant lequel l'environnement continue de se modifier. Le cycle doit donc immédiatement se remettre en fonctionnement pour corriger ou même modifier la décision en cours d'exécution, et pour préparer la décision suivante...

C'est à partir de cette démarche comportementale du déplacement à roller qu'ont été conçus les concepts pédagogiques d'éducation routière et que sont formés les animateurs rollers. Le respect de la réglementation fait bien sûr partie intégrante de la démarche; cependant, le statut actuel du roller dans la circulation est un handicap pour mettre en place des outils pédagogiques adaptés à la réalité des déplacements en rollers. La prévention routière a publié un dépliant «Circular en roller, ça s'apprend» (le texte est reproduit en annexe 2, p. 142).

Roller et handicap

Nous ne pouvons pas ne pas souligner ici les initiatives prises par quelques associations roller en faveur de personnes ayant certains handicaps sensoriels ou moteurs, notamment des accidentés de la route. En effet, l'usage du roller, moyennant des précautions, est à même de faciliter le déplacement lorsque la marche est rendue pénible ou difficile au regard du handicap considéré. Dans ce cas, autonomie, nouvelle mobilité et insertion

sociale sont les bénéfices attendus de cette pratique à la fois utilitaire et ludique⁴⁶.

L'AROEVEN fait entrer le roller à l'école

À titre d'exemple, en 1997, l'association régionale des œuvres éducatives et de vacances de l'éducation nationale (AROEVEN) de l'académie d'Orléans-Tours, met au point avec la prévention routière locale et le roller skating club de Loury un programme d'éducation routière pour les scolaires des cycles 1 et 2. Ce programme de 28 heures (14 séances de 2 heures) répond à trois objectifs complémentaires :

- l'initiation des enfants à la pratique sportive du roller en les sensibilisant aux risques d'accident,
- l'apprentissage des comportements dans la circulation,
- l'éducation à la citoyenneté.

Ce rapprochement du roller et de l'éducation routière est repris ensuite dans des programmes de formation proposés aux collégiens. D'abord limitée au département du Loiret, l'action est étendue l'année suivante à l'Eure-et-Loir. Fin 1998, près de 2 000 enfants et adolescents avaient suivi le programme de formation roller/éducation routière.

■ Un encadrement et une formation spécifiques

Le développement de la pratique roller s'accompagne d'un encadrement et d'une formation spécifiques et adaptés. En l'état actuel, les principales dispositions sont détaillées ici.

Les qualifications requises

Les qualifications professionnelles

Il faut distinguer deux cas, l'un concernant l'exercice

contre rémunération, l'autre le bénévolat. Par ailleurs, *« nul ne peut enseigner, animer, entraîner ou encadrer contre rémunération une activité physique ou sportive, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon régulière, saisonnière ou occasionnelle s'il n'est titulaire d'un diplôme comportant une qualification définie par l'État et attestant de ses compétences en matière de protection des pratiquants et des tiers. »*⁴⁷

Concernant le roller, la liste établie par décret par le ministère de la jeunesse et des sports (mise à jour février 1999) fait état de quatre diplômes : le BAPAAT, le BEES, le BEESAPT et le BAFA.

Un titulaire du BAPAAT (brevet d'aptitude professionnelle aux fonctions d'assistant animateur technicien), avec support technique roller skating, peut encadrer, mais sous la responsabilité d'un BEES de la spécialité. Les conditions d'exercice et les prérogatives sont prévues par l'arrêté du 19 janvier 1993 modifié.

Le BEES (brevet d'État d'éducateur sportif), option roller skating, confère à son titulaire la qualification professionnelle nécessaire à la découverte, l'initiation, l'animation, l'encadrement, l'enseignement et la promotion de la discipline roller skating.

La détention d'un BEESAPT (BEES activités physiques pour tous) permet d'encadrer le roller skating dans une perspective de découverte, de développement et de maintien des capacités physiques individuelles dans tout établissement à l'exclusion de toute activité d'entraînement ou d'approfondissement de la discipline.

Le BAFA (brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur) donne le droit d'encadrer et d'animer des activités de roller skating dans un but éducatif et récréatif ou de

46 En ce domaine, certaines associations assurent des cours individuels ou collectifs pour malvoyants, non-voyants, malentendants et accidentés de la route, y compris des handicapés moteurs importants (prothèses...). À titre d'exemple, l'association Roller-skating montreuillois a créé en septembre 2000 une section « handi-roller », encadrée par une personne possédant un brevet d'état *handisport*, en liaison avec une équipe médicale spécialisée dans la médecine du sport.

47 Article 43 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, modifié par l'article 37 de la loi n° 2000-627 du 6 juillet 2000.

découverte dans les séjours de vacances déclarés, mais pas dans les centres de loisirs sans hébergements habilités, parce qu'ils ne constituent pas des établissements d'activités physiques et sportives.

Les qualifications fédérales

Comme n'importe quelle fédération, la FFRS a la charge d'enseigner et de faire passer brevets d'État et brevets fédéraux, conformément aux dispositions ministérielles. Sa « commission fédérale enseignement » délivre ainsi des BIF (brevet initiateur fédéral) et des BEF 1, 2 et 3 (brevet entraîneur fédéral) qui confèrent à leurs possesseurs la qualification nécessaire et le droit d'encadrer des personnes au sein d'un club agréé par la fédération.

Les formations

Les formations sont délivrées par des organismes agréés. Elles sont généralement diplômantes et donnent au lauréat la possibilité d'encadrer. Elles sont soit de courte durée, soit de durée plus longue et modulaires.

Les BEES 1^{er}, 2^e et 3^e degrés sont sous la responsabilité du ministère de la jeunesse et des sports. Si la formation du diplôme BEES roller skating est assurée par la fédération, le diplôme, lui, est donc délivré par l'État.

Ces différents brevets sont jusqu'à présent essentiellement orientés sur les disciplines compétitives. Avec le développement de la randonnée, de nouvelles formations et l'accès à un brevet adapté à l'organisation et la conduite de randonnées est à l'étude afin d'avoir un encadrement fédéral apte à prendre en charge ces nouvelles organisations.

Les autres formations sont assurées par des opérateurs chargés de la formation aux métiers sportifs (CREPS, ...). L'institut de formation UCPA propose des formations BAFA, BIF, BAPAAT et BEESAPT orientées sur le roller.

L'encadrement

L'explosion du roller loisir a créé une situation de déséquilibre entre la demande d'apprentissage et l'offre d'encadrement. Pendant quelques années, les réponses à cette demande n'ont pas été, dans une large proportion, en adéquation avec les textes législatifs. Même si ce déséquilibre a tendance à se résorber, l'offre reste de toutes manières trop faible.

Aujourd'hui, les demandes d'inscriptions au BEES sont très largement supérieures à celles d'il y a deux ans. Cependant, la conception de ces BEES est très compartimentée - pas moins de sept disciplines ! De plus, la formation a un but à l'origine axé sur l'encadrement et l'entraînement de club. De fait, elle ne répond pas aux besoins de polyvalence et n'est pas adaptée aux nouvelles tendances de l'activité des opérateurs comme la randonnée et le fitness.

La fréquence des BAPAAT n'a pas été suffisante pour amener sur le marché un volume d'encadrement en adéquation avec la démarche. Quant aux BEESAPT, ils n'ont que trop peu souvent les compétences adaptées à cet encadrement.

La réponse fédérale

Pour la mise en place des randonnées, il existe une véritable formation d'encadreur randonnée mise en place par les commissions « nationale randonnée » et « fédérale enseignement » de la FFRS.

Cette formation envisage les contraintes, responsabilités, conséquences liées à l'encadrement d'une randonnée en rollers et donne les solutions pour la gestion d'un groupe de patineurs en milieu ouvert et la maîtrise technique nécessaire à évaluer le niveau de chaque patineur.

Afin de faciliter l'encadrement d'une randonnée, la CNR met à la disposition des organisateurs une fiche technique randonnée qui synthétise tous les aspects techniques nécessaires à une bonne mise en place et à la sécurité d'une randonnée.

La réponse associative

Développant sa spécialité de glisse urbaine, à titre d'exemple, RSI a mis au point une formation interne cherchant à développer et valider les compétences des moniteurs rollers. Cette formation est principalement axée sur la maîtrise technique de la glisse urbaine, le comportement citoyen, la sécurité spécifique liée à l'espace public pluriel (chaussées, pistes et bandes cyclables, routes, trottoirs), la psychologie de l'environnement par rapport aux divers publics rencontrés, les notions d'urbanisme, le statut de nouvel acteur de la ville, le concept de mode de déplacement alternatif... Dès lors, il devient indispensable d'adapter la formation à de nouvelles compétences et de nouveaux référentiels pour répondre à l'évolution des pratiques et en particulier à l'orientation «nouvelles glisses».

La réponse des pouvoirs publics

Le ministère de la jeunesse et des sports s'emploie à répondre à ces évolutions. Il met actuellement en place avec l'appui des partenaires sociaux et dans le cadre de

la commission professionnelle consultative des métiers du sport et de l'animation une réforme des formations et qualifications.

Cette nouvelle architecture vise à prendre en compte au niveau 4 les besoins de qualification des encadrants professionnels qui dans le secteur sont rarement monoactifs et très souvent salariés à temps partiels.

La mise en place prévue par le projet de loi de modernisation sociale d'une validation des acquis de l'expérience devrait permettre une professionnalisation des acteurs bénévoles du secteur. En parallèle, la nouvelle loi sur le sport prévoit une obligation de qualification de tous les encadrants des activités physiques ou sportives.

■ Les responsabilités, les assurances

L'assuré roller : quelques exemples

L'assurance fédérale

L'assurance fédérale de la FFRS couvre l'assurance «responsabilité civile», l'assurance «protection juridique» et l'assurance contre les accidents corporels ainsi que l'assistance rapatriement. Il est important de savoir qui est assuré ainsi que les activités qui sont assurées.

Pour les garanties responsabilité civile et protection juridique, les personnes assurées sont la fédération, les ligues, les comités départementaux ainsi que les clubs (personnes morales) ; les dirigeants, les membres et les pratiquants, les animateurs et les entraîneurs et, enfin, les aides bénévoles (personnes physiques).

Les garanties sont acquises du fait des préposés.

Pour les garanties contre les accidents corporels,

les personnes physiques titulaires d'une licence délivrée par la fédération sont assurées.

Enfin, pour les garanties de l'assistance rapatriement les personnes physiques titulaires d'une licence sportive le sont également.

Quelles sont les activités assurées ?

Les garanties s'appliquent à l'assuré à l'occasion des accidents survenus lors de la pratique des disciplines suivantes: patinage artistique, danse, course, roller acrobatique, randonnée, skateboard, rink hockey, roller in line hockey.

Il est possible de souscrire à trois types de licences: sportive, loisir ou... à la journée.

- Licence sportive :
 - lors des disciplines assurées
 - à des fins sportives pendant les compétitions officielles, de sélection ou amicales, entraînements, séances d'initiation, écoles, stages organisés par la fédération, la ligue, les comités départementaux ou les clubs,
 - à des fins privées 24 heures sur 24, l'assuré devant respecter les règles de circulation des piétons;
 - lors des réunions en relation avec les activités sportives, pour les trajets les plus directs effectués pour se rendre sur les lieux de ces activités ou manifestations et pour en revenir dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par intérêt personnel, étranger à ces activités ou manifestations.
- Licence loisir :
 - pour la pratique, à titre de loisir, des disciplines assurées dans les installations d'un club,
 - pour la pratique, en groupe ou individuelle, de la randonnée.

- Licence à la journée, à l'occasion d'une manifestation organisée, en tout ou en partie, par la fédération, une ligue, un comité départemental ou un club.

Quelle en est l'étendue territoriale ?

Pour la garantie «assistance rapatriement», les garanties s'exercent dans le monde entier dès lors que l'événement assuré est survenu à plus de 50 km du domicile de l'assuré. Les autres garanties s'exercent dans le monde entier à l'occasion d'un séjour n'excédant pas un mois.

L'assurance UCPA

L'UCPA est tenue en tant qu'organisateur à une obligation de sécurité envers les personnes avec lesquelles elle est liée par un contrat, notamment lorsqu'elle propose des activités présentant un risque lié au type de sport pratiqué. L'obligation de sécurité est le plus souvent retenue sous la forme d'une obligation de moyens: l'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens propres à éviter tout danger.

La responsabilité civile de l'UCPA peut être engagée pour tout dommage causé à un tiers dans le cadre des activités qu'elle organise ou encadre. Son personnel et l'ensemble de ses stagiaires, qui sont considérés comme tiers entre eux, sont assurés par l'association. L'assurance comprise dans le forfait UCPA inclut la responsabilité civile-défense, la protection juridique et recours, la garantie individuelle accidents et l'assistance rapatriement. Cette assurance n'est valable que dans le cadre d'un programme UCPA.

L'assurance roller individuelle: «Roll Assur»

Faute de statut et par méconnaissance de la pratique roller, la garantie des multirisques habitation est dans la plupart des cas incomplète et ne répond qu'à des situations bien spécifiques.

Face au désintérêt flagrant des assureurs pour les rollers, RSI a mis en place sa propre assurance spécifique qui permet une prise en charge du patineur quelle que soit sa pratique c'est-à-dire dès qu'il a les rollers aux pieds. Une seule assurance s'est intéressée à la problématique roller sachant que cette dernière recouvre plusieurs activités: moyen de déplacement, randonnée en pratique ludique ou utilitaire voire professionnelle, pratique sportive de façon individuelle, pratique sportive en structure... Aujourd'hui, l'activité roller dans sa totalité peut être couverte pour tous les risques roller en France et dans le monde entier.

Les responsabilités et les risques encourus: cas concrets

Si un piéton est renversé par un roller, l'assurance responsabilité civile, en principe incluse dans le contrat multirisques habitation, ou l'assurance roller du pratiquant, prend en charge les dommages corporels (frais d'hospitalisation et matériels) qui lui sont causés.

Si un automobiliste entre en collision avec un roller, de deux choses l'une: ou bien le roller est responsable de l'accident et son assurance responsabilité civile ou roller répond des dommages causés à autrui - dans ce cas, il faut que l'assurance accepte de couvrir la pratique du roller -, ou bien le roller est victime de l'accident et il est en droit de se retourner contre l'assureur de l'automobiliste qui devra l'indemniser.

D'une façon générale, si le roller est victime d'un accident et subit des atteintes à sa personne, il peut être indemnisé en application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, sauf s'il commet une faute inexcusable et qu'elle ait été la cause unique de l'accident.

À ce propos, rappelons ici qu'il est interdit à un roller de s'accrocher à un véhicule en marche. À juste titre, ce type de comportement, à risque extrême, n'est couvert par aucun contrat d'assurance. Le «catch» reste fort heureusement exceptionnel (cf. dispositions du code pénal relatives à la «mise en danger d'autrui», p 83).

La problématique spécifique du développement roller

■ Un mode de déplacement spécifique

En nouveaux anges du bitume, surfeurs de ville, les rollers se retrouvent dans une pratique urbaine qui perturbe ou qui restitue le fonctionnement traditionnel de la cité. C'est vrai pour les «streeters» et leur pratique «sauvage», mais également pour les randonneurs dans leurs brouillonnes rondes nocturnes. Rollers aux pieds, on trimballe sa liberté d'un lieu à un autre, de *spot* en *spot*⁴⁸.

Un mode de déplacement à part entière, utilitaire et ludique à la fois

Le roller est devenu un moyen de déplacement à la fois utilitaire et ludique alternatif aux déplacements en transports en commun, voiture, moto, vélo. Autonome, sportif, propre, non bruyant, relaxant, sans «prise de tête», disponible à tout moment, ce mode de déplacement

⁴⁸ Lieu de rassemblement où l'on pratique le street.

permet d'allier l'utile à l'agréable. Et puis, pas de problème de parking, pas de contravention, pas de vol...

Une nouvelle conception de son mouvement dans l'espace, de son environnement, de sa liberté

Simplicité et évidence

Pour randonner en roller, l'envie et un minimum de maîtrise technique sont suffisants. Pas de réelle organisation préalable; on peut décider à l'improviste de rouler dans un périmètre donné, en toute simplicité.

Il existe toutes sortes de randonnées, du déplacement professionnel à la balade, de la balade à la sportive, en solo, en duo, en groupe ou en meute et déclinables à volonté et selon l'inspiration de l'instant.

Quand maîtrise signifie liberté

Pour les patineurs loisirs, le roller se conjugue au quotidien. Ils arpentent le bitume à des fins utilitaires ou récréatives. Ils redécouvrent la ville et l'appréhendent différemment. Certains se mettent au roller parce qu'ils n'ont jamais fait de sport de leur vie et pour ne plus être à la traîne par rapport à leurs enfants, à leurs petits-enfants - cela semble si accessible. Ils apprennent à faire du roller pour savoir et pouvoir rouler dans leur environnement proche, avec plaisir et en toute sécurité.

D'autres apprécient de pouvoir s'exercer à de nouvelles techniques, de participer à des jeux collectifs comme l'épervier, le chat mollet, ou à des jeux d'équipes tels que le roller basket ou le street-hockey; ou encore de rencontrer d'autres patineurs, pour communiquer autour d'une passion commune.

Ce moyen de transport est vécu par ses adeptes comme une pratique fonctionnelle, sensorielle, écologique, ludique et sociale.

Le phénomène roller «en milieu ouvert» peut être regardé comme l'une des nouvelles formes d'expression sociale d'appropriation de la ville comme les sports de rue, le street wear, le rap... dont l'apparition se révèle marquante de la dernière décennie. A ce titre, il participe à la nouvelle définition des villes du 3^e millénaire.

■ Les déplacements en agglomération

Les déplacements en rollers, plus fréquents en agglomération, sont également plus éprouvants qu'une randonnée sur piste cyclable ou hors agglomération par exemple. Cela tient à la problématique urbaine: environnement en perpétuel changement, usagers différents, divers et imprévisibles, multitude de trottoirs à monter et à descendre, de rues à traverser, revêtements pas toujours lisses, intersections à gérer...

La maîtrise du roller constitue le stade où le déplacement n'est plus que stratégie et fluidité: elle repose sur six paramètres qui concernent aussi bien la maîtrise technique que le comportement:

- les profils du sol,
- les revêtements,
- les encombrements de l'espace,
- les trajectoires,
- les intersections,
- les... impondérables!

Ces paramètres correspondent à des techniques bien précises qui sont enseignées dans différentes formations tant en théorie qu'en pratique.

La glisse urbaine repose sur le double principe de l'harmonie dans le mouvement et de la hiérarchisation des déplacements. Ainsi, il est préférable de gérer sa trajectoire bien plus que de freiner de façon intempestive. Vous devez apprendre à être en harmonie avec votre environnement et savoir protéger plus lent et moins fluide que vous. Une bonne capacité d'analyse, la prise en compte de l'environnement social et la connaissance des contraintes et des limites des autres modes de déplacements sont les conditions *sine qua non* du déplacement en rollers dans l'espace public.

■ Les déplacements hors agglomération

La pratique du déplacement en rollers en dehors des agglomérations présente en général moins de contraintes que la pratique roller en agglomération. Deux types de sites sont à considérer, les aménagements cyclables et les cheminements sur les routes ouvertes au public.

Les déplacements sur les bandes et pistes cyclables, sur les voies vertes

Les aménagements cyclables sont de plusieurs types et peuvent être classés en fonction de leur niveau de sécurité, de la bande cyclable à la voie verte en passant par la piste cyclable, utilisées, de fait, par les rollers.

La bande cyclable aménagée sur le bord droit de la chaussée

Ces bandes sur les routes hors agglomération ne sont pas nombreuses ; en termes de sécurité, elles sont assez dangereuses pour les raisons suivantes :

- elles sont en général peu larges (0,7 à 1,25 m),
- elles ne sont pas protégées de la circulation routière,
- entre deux passages des services de nettoyage, elles peuvent être encombrées de gravillons ou de débris, de verre cassé notamment, rejetés sur les côtés par les voitures et les camions.

Les pistes cyclables

Les pistes cyclables qui longent les routes se situent à un ou plusieurs mètres de la chaussée et sont beaucoup moins dangereuses que les bandes cyclables.

- elles sont en général plus larges (1,2 à 2,5 m), avec éventuellement un double sens pour les pistes larges, qui cependant les rend plutôt plus dangereuses (en particulier à cause d'une difficile gestion des intersections,
- elles sont protégées de la circulation routière, voire très protégées,
- leur revêtement est en général approprié à la progression en roller.

Par contre, les pistes sont moins bien entretenues que les bandes : réfection et nettoyage sont plutôt moins fréquents que pour la chaussée.

Les voies vertes

Les voies vertes réalisées en faveur des usagers non motorisés (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, cavaliers...), interdites à la circulation motorisée

et déconnectées du réseau routier sont généralement adaptées à la circulation en roller. Certaines sont même assez larges (2,5 m et plus), comme par exemple les voies vertes aménagées sur d'anciennes lignes de chemin de fer ou le long de canaux ou voies fluviales.

Les déplacements sur les routes

Les déplacements en rollers sur les routes sont réglementairement possibles sur les bandes dérasées multifonctionnelles conçues à la fois pour la récupération des véhicules, l'arrêt temporaire, les opérations d'entretien de la voie, la circulation des piétons... En fonction de leur revêtement, ces bandes demandent de la part des randonneurs une très grande maîtrise de leur technique et un respect sans faille du code de la route.

C'est un mode de déplacement plus dangereux que celui sur les pistes et voies cyclables pour les mêmes raisons que celles évoquées pour les déplacements sur les bandes cyclables. En effet, le conducteur d'un véhicule sera toujours surpris de voir un patineur sur une route, lequel n'entendra pas toujours le véhicule arriver et occupera une largeur plus importante dans son déplacement que le cycliste.

Les descentes, le freinage

L'une des plus grandes difficultés que le roller se déplaçant hors agglomération doit maîtriser concerne les descentes. En effet, les rollers n'ont pas de système de freinage immédiat surtout à partir d'une certaine vitesse. Pour les descentes, les techniques de freinage - « tampon », écart, en T, stem et autres dérapages - demandent une certaine distance de freinage et une largeur suffisante pour effectuer l'arrêt.

Revue des aspects législatifs et réglementaires actuels

Deux lieux de pratique de la randonnée roller sont à considérer, le milieu urbain et hors agglomération, pour lesquels la réglementation française est à prendre en compte.

■ La règle générale actuelle fait du roller un piéton

Comme l'a précisé une réponse ministérielle à une question parlementaire, « *sur l'ensemble du territoire national, en l'absence d'une réglementation spécifique, les pratiquants du patin à roulettes, lorsqu'ils circulent sur une voie publique, sont assimilés à des piétons* »⁴⁹. À ce titre ils sont soumis aux dispositions des articles R. 412-34 à R. 412-42 (anc. R. 217 à R. 219-4) du code de la route. Cette interprétation a été confirmée en 1999 par le ministre de l'équipement, puis en 2000 par le garde des sceaux, ministre de la justice, en réponse à des questions écrites à l'Assemblée nationale. Cependant, ces réponses, dont le texte intégral est reproduit dans l'encadré ci-dessous, n'ont pas de portée juridique: autrement dit, les tribunaux ne se sentent pas du tout liés par l'interprétation faite, compte tenu de l'état du droit, par le ministre...

⁴⁹ Réponse du ministre de l'intérieur du 30 novembre 1987 à une question écrite (JO/AN du 29 février 1988). Le texte de cette réponse se trouve également dans le code de la route annoté de L. Lamer, à l'article R. 412-34 (anc. R. 217) (*Réglementation de la circulation routière, 1^{re} partie*, Éditions La Baule).

Le roller assimilé à un piéton

Sécurité routière (circulation urbaine – utilisateurs de rollers)

29054. – 26 avril 1999 - M. Louis Guédon appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les difficultés de cohabitation dans les agglomérations entre les piétons d'une part et le développement de la pratique du roller d'autre part, du fait que les premiers sont confrontés à la présence de plus en plus importante, sur les trottoirs, d'adeptes du roller ou des planches à roulettes. Le roller est de plus en plus pratiqué comme un moyen de déplacement quotidien et est amené à se développer. Les accidents, ou simplement les risques de conflits, risquent de se multiplier entre les adeptes du roller et les piétons, notamment les personnes âgées ou les mères de famille accompagnées de leurs enfants. Il est urgent de clarifier la situation et de définir le droit des uns et des autres. Dans ces conditions, il lui demande où en est l'étude qui devait être conduite par un comité interministériel réunissant divers organismes concernés, comme par exemple la direction de la sécurité et de la circulation routière, la direction générale des collectivités locales et le Certu (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Il précise que le résultat de cette étude est urgent. Les dispositions législatives ou réglementaires adaptées doivent être très claires, afin que les maires puissent prendre les dispositions indispensables assurant la sécurité des piétons dans leur ville, et permettant le développement souhaité de ce sport, en particulier par les jeunes.

Réponse. – Ainsi que l'a précisé le ministre de l'intérieur dans une réponse à une question écrite (QE n° 33657 du 30 novembre 1987, publiée au *Journal officiel* du 29 février 1988), les pratiquants de patins à roulettes ne sont pas considérés comme utilisant un moyen de transport, mais sont assimilés à des piétons et, par conséquent, astreints aux mêmes conditions de circulation que ceux-ci. À ce titre, ils sont soumis aux dispositions des articles R. 217 à R. 219-4⁵⁰ du code de la route, qui prévoient, pour ceux-ci, l'obligation de circuler sur les trottoirs, ainsi que celle de prendre toute précaution lors de la traversée des chaussées. Les manquements constatés sont sanctionnés par l'article R. 237⁵¹ du même code. Dans l'hypothèse où un patineur risque, par son comportement dangereux, de mettre délibérément en danger la vie d'autrui, il peut faire l'objet d'une poursuite pénale devant le tribunal correctionnel compétent et encourir une peine d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende en application de l'article 223-1 du code pénal. En outre, en cas d'accident, sa responsabilité civile pourrait être engagée sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 du même code. Si la pratique du patin à roulettes présentait des inconvénients ou des risques importants, il appartiendrait aux autorités chargées de la police de la circulation, en application de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, d'en réglementer l'usage (en fonction des circonstances de temps et de lieu, notamment dans les endroits et aux moments où il risque d'en résulter une gêne importante pour les piétons) ou de le limiter à des aires spécialement aménagées. Ce type de mesures a déjà été pris par certaines collectivités territoriales. Un groupe de travail interministériel, chargé d'étudier la place du patin à roulettes dans la ville,

50 Cf. articles R. 412-34 à R. 412-42 du nouveau code.

51 Cf. article R. 412-43 du nouveau code.

élabore actuellement un document rassemblant recommandations et propositions. Ce document devrait être prêt à la fin de cette année et les propositions faites feront alors l'objet d'un examen.

45827. – 1^{er} mai 2000 - M. Patrick Herr souhaite attirer l'attention de Mme le garde des sceaux, ministre de la justice, sur les règles applicables aux adeptes du roller en matière de sécurité routière. Il demande s'ils doivent être considérés comme piétons ou comme utilisateurs d'un mode de déplacement assimilable à un véhicule. L'incertitude semblant planer sur cette question, il aimerait savoir si elle peut lui apporter toutes les précisions nécessaires.

Réponse. – Le garde des sceaux, ministre de la justice, fait connaître à l'honorable parlementaire qu'en l'absence d'une réglementation spécifique, les personnes pratiquant le patin à roulettes, ou, sous sa dénomination usuelle actuelle, le roller, sont, lorsqu'elles circulent sur une voie publique, assimilées à des piétons. À ce titre, elles sont soumises aux dispositions des articles R. 217 à R. 219-4⁵² du code de la route, qui prévoient, pour ces usagers, l'obligation de circuler sur les trottoirs ainsi que celle de prendre toute précaution, notamment de respecter les signalisations tricolores lors de la traversée des chaussées qu'ils doivent effectuer dans des passages protégés⁵³. Les manquements constatés sont sanctionnés par une amende de 1^{re} classe prévue par l'article R. 237⁵⁴ du même code. Un patineur circulant à grande vitesse sur un trottoir et occasionnant de ce fait un accident serait passible de poursuites pénales sur le fondement des articles R. 622-1, R. 625-2 ou 222-19 du code pénal en cas de blessures

occasionnées à la victime et sur le fondement de l'article 221-6 alinéa 1 du même code si celle-ci venait à décéder. Sa responsabilité civile serait également susceptible d'être engagée sur le fondement de l'article 1382 du code civil. S'il apparaît que, dans certaines circonstances, la pratique du patinage à roulettes présente des inconvénients ou des risques importants, il appartient aux autorités chargées de la police de la circulation, en application des articles L. 2213-1 et L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales et de l'article L. 2512-14 du même code en ce qui concerne le préfet de police de Paris, d'en réglementer l'usage ou d'en limiter la pratique à des aires spécialement aménagées.

52 Cf. articles R. 412-34 à R. 412-42 du nouveau code.

53 *Passage protégé* est un terme impropre pour *passage piéton* (ndla).

54 Cf. article R. 412-43 du nouveau code.

■ Points majeurs de la réglementation actuelle pour une pratique du patinage à roulettes en milieu urbain

La réglementation en France

Plusieurs articles du code de la route⁵⁵ concernent les rollers, considérés comme des piétons :

- article R. 412-34 (anc. R. 217) : « *Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser à l'exclusion de la chaussée. [...]* » ;

- article R. 412-35 (anc. R. 218) : « *Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires. [...]* » ;

- article R. 412-36 (anc. R. 218.1) : « *Lorsqu'ils empruntent la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un des ses bords. [...]* » ;

D'autres articles du code de la route dédiés aux piétons sont aussi à prendre en considération par les patineurs à roulettes notamment les articles R. 412-37 à R. 412-43 (anc. R. 219 à R. 219-4 et R. 237) qui traitent de la traversée de la chaussée par les piétons.

Sur la question de savoir si rollers et cyclistes peuvent aller de conserve sur les voies ouvertes à la circulation des vélos, plusieurs cas de figure sont à considérer, les aires piétonnes, les voies vertes, les pistes et les bandes cyclables.

Les aires piétonnes sont ouvertes aux cyclistes « *à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.* »⁵⁵ Les rollers, en tant que piétons, y sont évidemment autorisés, théoriquement sans limitation de vitesse, à l'instar des joggers...

Toute circulation motorisée est interdite sur les voies vertes ; piétons, rollers et cyclistes s'y déplacent librement.

Le terme « piste cyclable » désigne une chaussée exclusivement réservée « aux cycles à deux ou trois roues »⁵⁶ : aucune dérogation n'est possible pour les rollers.

Quant aux bandes cyclables, elles sont, si l'on peut dire, doublement interdites aux rollers, en tant que parties de la chaussée exclusivement réservées aux cyclistes.

La réglementation à Paris

En ce qui concerne le droit des patineurs à roulettes dans Paris, on pourra se référer au texte concernant les jeux sur la voie publique.

En effet, selon l'ordonnance du 25 juillet 1862, les jeux susceptibles de gêner la circulation et d'occasionner des accidents sont interdits sur la voie publique. Ce texte est à prendre en considération pour le street et le skateboard.

■ Points majeurs de la réglementation actuelle pour une pratique du roller en dehors des agglomérations

On distingue deux cas de progression hors agglomération des rollers, en fonction de la nature des infrastructures.

⁵⁵ Article R. 431-9 (anc. R. 190) du code de la route.

⁵⁶ Sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police en faveur des cyclomoteurs (cf. article R. 431-9 [anc. R. 190] du code de la route).

Cas des progressions sur les pistes cyclables

Comme nous l'avons vu, les pistes cyclables ne sont réglementairement pas accessibles aux patineurs à roulettes ; mais, en pratique, en périphérie d'agglomération, on trouve de plus en plus de voies vertes interdites à toute circulation motorisée et très appréciées des piétons, rollers, personnes à mobilité réduite et cyclistes - nous préconisons d'ailleurs une largeur d'au moins trois mètres de façon à ce que tous ces usagers cohabitent correctement. Par assimilation, certes abusive, les rollers et les piétons (pour la course à pieds) utilisent parfois de la même façon les pistes cyclables.

Cas des progressions sur la route

Rappelons d'abord que la progression sur route en randonnée ne doit pas avoir le caractère d'une course ou d'une épreuve sportive au sens des articles R. 411-29 à R. 411-31 (anc. R. 53) du code de la route.

Ceci étant, la progression des rollers sur route devra prendre en compte les points suivants du code de la route :
- article R. 412-36 (anc. R. 218-1) : «[...] *En dehors des agglomérations et sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières, [les rollers, en tant que piétons,] doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée dans le sens de leur progression.*» ;

- article R. 412-42 (anc. R. 219-4) : «[...] *les cortèges [...] doivent se tenir sur la droite de la chaussée dans le sens de leur marche, de manière à en laisser libre au moins toute la moitié gauche.*»

Les dispositions qui précèdent concernent également... les groupements organisés de rollers. Toutefois, lors-

qu'ils roulent «*en colonne par un, ils doivent, hors agglomération, se tenir sur le bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières*»...

«*Les formations et groupements visés [à l'alinéa précédent] sont astreints, sauf lorsqu'ils roulent en colonne par un, à ne pas comporter d'éléments de colonne supérieurs à vingt mètres. Ces éléments doivent être distants les uns des autres d'au moins 50 mètres*».

■ Réglementation et normalisation des équipements

Si l'ensemble des équipements, structures, patins et équipements de protection, fait l'objet de normes (ou de projets de normes), seuls ces derniers font l'objet d'une réglementation.

Les normes relatives aux structures

Les équipements permettant l'évolution des planches à roulettes, des patins en ligne, ainsi que des bicross sont des établissements d'activités physiques et sportives au sens de la loi n° 84-610 modifiée du 16 juillet 1984, relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives. Ils ne font pas l'objet d'une réglementation spécifique. Cependant, la fédération française de roller skating édicte des recommandations qui doivent être respectées pour obtenir l'agrément fédéral destiné à la compétition.

Le propriétaire de ces équipements, le maire de la commune dans la grande majorité des cas, doit respecter le code de la consommation qui prévoit dans

son article L. 221.1 une « obligation générale de sécurité ». L'installation d'un panneau précisant que l'utilisation d'une rampe de skateboard est placée « sous la seule responsabilité des utilisateurs », ne peut en réalité décharger le maire de ses responsabilités qui sont les mêmes pour un gymnase ou une école primaire propriétés de la ville.

Les fabricants de structures pour les planches et les patins à roulettes, interpellés par les collectivités locales, ont souhaité établir un référentiel afin de garantir la sécurité de la pratique de ces sports de glisse. En 1998, le ministère de la jeunesse et des sports et l'association française de normalisation (Afnor) ont donc créé une commission de normalisation constituée de représentants de l'association des ingénieurs des villes de France (AIVF), des fabricants et leur syndicat professionnel (Fifas), des collectivités locales, de la fédération française de roller skating (FFRS), des associations de consommateurs, de l'association des maires de France, du bureau national du bois et de l'ameublement, de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF, ministère des finances) et des laboratoires d'essais.

La norme sur « les exigences de sécurité pour les structures de planches à roulettes, patins à roulettes, patins en ligne et vélo bicross »⁵⁷ répond à bon nombre de questions. Dans les clauses, spécifications et cahiers des charges des marchés publics, la référence à cette norme s'impose aux collectivités relevant des dispositions des livres II et III du code des marchés publics⁵⁸. En cas d'accident mettant en jeu des produits non couverts

par cette norme, le maire devra assumer la responsabilité de son choix et s'expliquer...⁵⁹

Les normes relatives aux planches et aux patins à roulettes

Seule est disponible (au 1^{er} avril 2001) la norme sur les planches à roulettes⁶⁰ ; le comité européen de normalisation (CEN/TC 136) travaille sur des projets de normes - publiés - pour les rollers⁶¹ et les quads⁶².

La réglementation et la normalisation relatives aux équipements de protection

Les équipements de protection individuelle sont réglementés par un décret transposant la directive européenne *Equipements de protection individuelle* destinés à la pratique des sports et des loisirs, dont les protections pour rollers⁶³.

Les casques font d'ores et déjà l'objet d'une norme⁶⁴; les autres équipements de protection font l'objet d'un projet de norme européenne (qui, au 1^{er} avril 2001, était en cours d'écriture)⁶⁵.

- 57 NF S 52-401 - Équipements sportifs de proximité - Structures pour planches à roulettes (skateboards), patins à roulettes (roller skates), patins en ligne (in line skates) et vélos bicross. Mai 2000. Indice de classement : S52-401. Statut : norme homologuée. Disponible en ligne (290 Ko) et sur papier (29 p.) au prix de 414,89 FF (63,25 euros).
- 58 Code des marchés publics, art. 75, 2^e alinéa, et art. 272, 2^e alinéa : - l'Etat et ses établissements publics autres que ceux ayant le caractère industriel et commercial ; - les collectivités locales et leurs établissements, en application du décret n° 86-450 du 13 mars 1986.
- 59 Sur la portée juridique de la normalisation, on peut se reporter à *La normalisation du mobilier urbain, recueil des références des textes*, 1999, Certu, p. 11-14.
- 60 NF EN 13613 - Équipements de sports à roulettes - Planches à roulettes - Exigences de sécurité et méthodes d'essais. Avril 2001. Indice de classement : S52-333. Statut : norme homologuée. Disponible en ligne (640 Ko) et sur papier (16 p.) au prix de 278,13 FF (42,40 euros).
- 61 PR NF EN 13843 - Équipements de sports à roulettes - Patins à roues en ligne - Exigences de sécurité et méthodes d'essais. Mai 2000. Indice de classement : S52-384PR. Statut : projet de norme. Non disponible en ligne. Disponible sur papier (14 p.) au prix de 169,24 FF (25,80 euros).
- 62 PR NF EN 13899 - Équipements de sports à roulettes - Patins à roulettes - Exigences de sécurité et méthodes d'essais. Octobre 2000. Indice de classement : S52-385PR. Statut : projet de norme. Non disponible en ligne. Disponible sur papier (16 p.) au prix de 169,24 FF (25,80 euros).
- 63 Décret n° 94-689 du 5 août 1994 (JO du 12 août 1994).
- 64 NF EN 1078 - Casques pour cyclistes et pour utilisateurs de planches à roulettes et de patins à roulettes. Avril 1997. Indice de classement S72-403. Statut : norme homologuée. Disponible en ligne (800 Ko) et sur papier (20 p.) au prix de 347,66 FF (53,00 euros).
- 65 PR NF EN 14120 - Vêtements de protection - Dispositifs de protection des poignets, paumes, genoux et coudes pour les utilisateurs d'équipements de sports à roulettes - Exigences et méthodes d'essai. Indice de classement : S72-423PR. Statut : projet de norme. Non disponible en ligne. Disponible sur papier (22 p.) au prix de 211,22 FF (32,20 euros).

En résumé...

Le roller s'avère être un mode de déplacement à part entière, utilitaire et ludique à la fois. Mais ses adeptes ne se comptent pas seulement parmi les jeunes. Il participe d'un mouvement général de reconquête de l'espace public, d'une certaine réappropriation de la ville par ses habitants.

Las, gêner quelque peu aux entournures, ce piéton rapide en est réduit parfois à squatter la chaussée, les voies bus, les aménagements cyclables... qui, moyennant des précautions, sont en réalité à sa mesure.

Le groupe de travail roller fait des propositions constructives pour que le roller acquière une véritable reconnaissance.

