D E U X I È M E P A R T I E

Les **recommandations** du groupe de travail roller

Il est désormais nécessaire d'entrevoir le roller à travers la trilogie roller-individu-environnement en interdépendance tant au niveau de la conception des espaces publics que de la pratique en elle-même. Nos premières recommandations s'adressent tout naturellement aux rollers eux-mêmes, ainsi qu'aux formateurs. Suivent des préconisations plus techniques en termes d'aménagements: largeurs, types de revêtements, continuité et sécurité des itinéraires pour répondre à la demande sociale...

À travers l'ensemble des thèmes évoqués, la question du statut du roller est apparue en filigrane. Le groupe de travail s'est donc livré à un exercice qui n'engage que lui : adapter les textes législatifs et réglementaires dans l'éventualité d'une modification du statut du roller. Ses propositions ne constituent pas une position de l'administration, qui reste à définir dans le contexte d'une multiplication des usages et pratiques de la rue, ce qui, d'ailleurs, rend la nécessaire cohabitation des différentes catégories d'usagers parfois problématique, alors que les risques inhérents à chacune sont de niveaux disparates.

Conseils à l'usage des pratiquants rollers

Conseils de sécurité à l'adresse des rollers: les dix commandements

Concernant les aspects liés à la sécurité du roller, usager vulnérable s'il en est, on n'est jamais trop prudent... Aussi la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et le comité français d'éducation à la santé (CFES) se sont-ils mobilisés pour informer rollers et cyclistes sur les risques liés à ces activités sportives, afin de réduire le nombre d'accidents. Le ministère de la jeunesse et des sports participe à cette campagne. D'après la CNAMTS et le CFES, 65 % des rollers accidentés ne portent aucune protection ; le port de protections (casque, coudières, genouillères et protège-poignets) réduirait d'au moins 90 % le risque de lésions traumatiques[66]. Ne partez donc pas rollers aux pieds sans précautions.

1. Vérifiez que vous êtes bien assurés pour ce type d'activité

En attendant que les compagnies d'assurance évoluent, nous recommandons aux patineurs de demander à leur assureur la confirmation par écrit que leur multirisque habitation couvre bien l'activité roller qu'ils pratiquent. À défaut, demandez s'il y a une possibilité d'extension sachant qu'il serait bon d'avoir une garantie accident et responsabilité civile spécifique.

Les rollers ont mis en place leur propre assurance qui les couvre, sitôt les rollers aux pieds.

2. Entretenez votre matériel

Vérifiez-le avant le départ : les axes sont-ils bien serrés ? Les roulements sont-ils en état ? Les roues ne sont-elles pas trop biseautées, vos tampons de freins trop usés ? Vos boucles sont-elles bien bouclées ? Vos lacets bien noués ?...

3. Ne partez pas à jeun

Prévoyez un en-cas (barre énergétique, fruits secs...), des sucres rapides, pensez à prendre de l'eau et buvez régulièrement à petite dose.

Il est important de penser à respecter les rythmes biologiques de son organisme (alimentation, sommeil) et à ne chausser ses patins qu'en pleine possession de ses moyens : l'excès de fatigue ou de stress et la prise de certains médicaments peuvent altérer vos réflexes. Quant aux états d'ivresse, tout roller se les interdit. Ecoutez les signaux de fatigue transmis par votre organisme : point de côté, jambes flageolantes, vertige... Et sachez leur donner des réponses : reprenez votre souffle, reposez-vous, prenez des sucres rapides mais aussi des sucres lents, faites des efforts moins intenses...

4. Portez des protections et... mettez-les correctement !

C'est un réflexe à avoir : *«je ne pars pas sans elles»*.

Coudières, genouillères, casques et, surtout, protège-poignets permettent d'aborder le roller en toute confiance, de pouvoir répéter les mouvements sans hésitation. Les protections n'effraient que les frimeurs, pas les «pros».

Équipez-vous de protections à votre taille et adaptées à votre type de pratique.

Lorsque la maîtrise technique n'est plus un problème,

66 On peut se reporter utilement au dossier de presse publié en 2000 par la CNAMTS et le CFES, *Prévention des accidents de roller et de vélo.*

les protège-poignets demeurent incontournables, car, ne l'oubliez pas, vous serez toujours tributaires des autres et une chute glissée est moins préjudiciable qu'une chute «percutée».

5. Habillez-vous de saison et de circonstance

La technique des différentes épaisseurs type pelure d'oignon est la meilleure. Pensez à les enlever et à les remettre à temps.

En virée nocturne et à l'approche de la pénombre, portez des vêtements clairs, et obligatoirement avec bandes rétroréfléchissantes. Parce que si la fluidité roller est un régal, mal signalé, le roller devient trop vulnérable.

6. Restez maîtres de votre vitesse

Adaptez votre vitesse à l'environnement, ne vous laissez pas embarquer dans les descentes. Savoir rouler, c'est aussi savoir ralentir, s'arrêter, accélérer, tourner, esquiver, laisser passer…

7. Respectez impérativement le code de la route actuel

Faites attention aux autres patineurs, soyez respectueux envers les piétons, mais aussi envers les automobilistes. Soyez responsables et essayez de rester courtois en toutes circonstances. Soyez attentifs à l'environnement.

Il est important d'évaluer son propre rapport au risque dans le cadre de la pratique roller, de savoir où se situer dans la gamme des comportements possibles. Ainsi, si certains recherchent délibérément la prise de risques, d'autres prennent seulement ce qu'ils jugent être «des risques acceptables», d'autres encore abordent toutes les difficultés avec prudence.

Apprendre à gérer les risques est possible en tenant compte de la personnalité de chacun, sachant que la limite vient du fait qu'on ne peut faire supporter à l'autre les conséquences de sa propre prise de risques. *«Connais-toi toi-même»*, disait Socrate…

8. Positionnez-vous bien sur les trottoirs ou les voies vertes

Comme à vélo, croisez à droite, doublez à gauche, ne rasez ni les sorties d'immeubles, ni les voitures en stationnement. Une portière qui s'ouvre, un piéton qui sort d'un immeuble peut vous surprendre. Pour aborder les intersections, ralentissez même si le feu tricolore vous est favorable.

Roulez le plus éloigné possible des enfants, imprévisibles, des personnes âgées, trop impressionnables, et des chiens, prêts à vous témoigner affection ou… agressivité!

9. Ne surestimez pas votre niveau technique et physique

Choisissez une randonnée qui correspond à votre niveau technique. Prenez conscience que le patinage en ville requiert la maîtrise au minimum du virage et d'au moins deux techniques de freinage.

Débutants, optez pour les espaces protégés. La pratique urbaine se fera progressivement : vous commencerez par de petites distances avec peu d'obstacles.

10. Anticipez vos mouvements et communiquez du regard avec les autres usagers de la rue

Attention aux changements de revêtement et aux changements de terrain, vous devrez peut-être modifier votre trajectoire. Anticipez et indiquez vos intentions,

au besoin du regard ; ménagez une distance de sécurité. D'une façon générale, soyez attentifs aux réactions des autres usagers de la rue. Ayez à l'esprit que ce n'est pas parce que vous les avez vus qu'ils vous ont vu, eux ; et leur surprise peut être source de danger pour eux comme pour vous.

Exemple de charte roller : la roller «cool» ou la roller attitude

La roller cool ou roller attitude
C'est un devoir pour un droit.
La respecter, c'est s'affirmer.
12 Méga drive pour un maximum de plaisir en toute sécurité.

Respect, tolérance, maîtrise guideront tes pas
Oublie le catch, ton moteur c'est ton cœur
L'essence de vie pour ressource tu as
Les usagers du bitume tu respecteras, la ville tu ne dégraderas pas.
Écoute les lois de ta cité, à ce prix est le cœur de ta liberté
Ultra fatigué(e) tu déchausses, reposé(e) tu repartiras
Régulièrement ton matériel tu vérifies, le vrai trésor c'est toi
Sœur de ta sécurité, l'Assurance Roller est ton alliée
Contrôle ton énergie, un en-cas tu prévois(ras)
Opte pour la sécurité. Signale-toi : le rétroréfléchissant toujours te protégera
Objet roulant non identifié : tu n'es plus maître de ta vitesse ; redeviens terrestre extra ;
Les protections ne font peur qu'aux frimeurs, ne les oublie pas.

Si malgré tout, tu perds pieds appelle les pompiers. Pour cela, le 18 tu feras.

Piétons de ces rollers point ne vous effrayez.
À leur approche ne réagissez pas intempestivement. Ne quittez pas votre trajectoire brusquement. Ils maîtrisent leur trajectoire et apprennent à se comporter en personne responsable en protégeant plus lent que soi.

La formation des professionnels

Sur le thème de la sécurité publique et afin de professionnaliser les compétences des moniteurs rollers, RSI, notamment, a mis au point une formation interne spécifique à la maîtrise de la glisse urbaine et de la randonnée.

Il apparaît incontournable de travailler à un nouveau référentiel qui recouvrirait les compétences précitées et ferait partie des nouvelles qualifications proposées aux plates-formes de professionnalisation dans le cadre de la réflexion «nouveaux emplois, nouveaux métiers».

En tout cas, il est nécessaire que la fédération ait enfin la possibilité de proposer un brevet reconnu par l'État, qui validerait ces compétences si spécifiques de la glisse urbaine et de la randonnée. Son détenteur serait à mi-chemin entre l'éducateur de rue et l'éducateur sportif, à la fois enseignant et excellent référent terrain…

Recommandations techniques

Rapprochement cyclistes et rollers… sous conditions

Les réalisations pratiques des voies cyclables doivent tenir compte de la spécificité de l'espace public en zone urbaine dense. La place du vélo doit être prise principalement sur l'espace de la chaussée, habituellement dévolue à la voiture, qu'elle soit en circulation ou en stationnement. Compte tenu du nombre de villes disposant de plan vélo ou mettant en œuvre un PDU, il apparaît souhaitable que les rollers disposent dorénavant des équipements spécifiques créés pour les cyclistes. À partir de ce moment, la signalisation (panneaux, marquage au sol…) destinée aux vélos leur serait également opposable, sans qu'il y ait forcément lieu de créer une signalisation particulière pour les rollers. Quoi qu'il en soit, l'usage de l'espace public par les rollers doit être clairement défini et affirmé.

Pour autant, l'accès des pistes cyclables aux rollers n'est envisageable que sous certaines conditions: largeur suffisante et revêtement adéquat. Un roller en recherche de vitesse a besoin pour patiner d'au minimum 1,60 m: c'est un peu plus que n'en «demande» un cycliste tout en étant du même ordre. Par contre, sur sa lancée, un roller ne prend pas plus de place qu'un piéton «ordinaire», c'est-à-dire moins qu'un cycliste… Par ailleurs, les rollers recherchent, plus encore que les cyclistes, un revêtement lisse. Les sols souples, la terre, le sable, même stabilisé, les revêtements irréguliers tels que des pavages, s'ils sont généralement inconfortables pour le cycliste, sont totalement rédhibitoires pour le roller!

Si les bandes cyclables ne posent généralement pas de problème de revêtement, leur ouverture aux rollers, parce qu'elles font partie de la chaussée, suppose clairement un changement de statut de ces derniers. Idem pour les pistes exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues.

Rappelons qu'actuellement, les cyclistes ne sont tenus d'emprunter les bandes ou pistes cyclables que si l'autorité investie du pouvoir de police le stipule, conformément à l'article R. 431-9 (anc. R. 190) du code de la route, modifié par décret du 14 septembre 1998. Ces dispositions pourraient valoir également pour les rollers.

Exemples détaillés d'aménagements cyclables qui pourraient être ouverts aux rollers

Ainsi, les aménagements destinés aux cyclistes seraient également utilisables par les rollers, sans pour autant qu'une signalisation spécifique fût nécessaire. À titre d'exemple, nous vous présentons ici des aménagements existant déjà pour les cyclistes[67] dans de nombreuses villes et ayant fait leurs preuves...

Aménagements en section courante

• *Bande cyclable - unidirectionnelle et sur chaussée*

La bande unidirectionnelle est marquée sur la chaussée, à droite, le long des bordures de trottoir. Sa largeur peut atteindre environ 1,75 mètres, marquage compris. Le stationnement et l'arrêt y sont interdits.

La bande cyclable est séparée du reste de la chaussée par une bande blanche discontinue, de largeur 25 ou 30 cm. Cette bande blanche peut être renforcée par des plots rétroréfléchissants, afin d'améliorer sa visibilité de nuit ; des éléments séparateurs franchissables peuvent être posés, si nécessaire, après autorisation par la DSCR (direction de la sécurité et de la circulation routière, ministère de l'équipement, des transports et du logement). Un logo vélo blanc est reproduit après chaque intersection et rappelé avec une fréquence de l'ordre de 50 mètres[68] en section courante. À certaines intersections, la ville de Paris implante deux balises blanches autorelevables espacées d'un mètre.

• *Piste cyclable*

Les cyclistes circulent sur la chaussée, en site propre, protégés par un séparateur physique infranchissable. Ce séparateur dont la largeur peut varier de 0,25 mètres à 0,70 mètres - dans le cas d'un stationnement longitudinal décalé par exemple - protège le flux des cyclistes de la file de véhicules motorisés, aussi bien en circulation qu'en stationnement. Ce système diminue généralement la chaussée d'une file de circulation générale.

La signalisation verticale est identique à celle des bandes cyclables. Une borne lumineuse peut être posée en tête à chaque début de tronçon si la largeur du terre-plein est suffisante.

• *Piste au niveau du trottoir*

C'est une piste, délimitée sur un trottoir large ou sur une partie d'un terre-plein, unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Des lignes de rive continues la séparent de l'espace affecté aux piétons et, dans le cas d'une bande bidirectionnelle, une ligne axiale discontinue sépare les deux flux de cyclistes. Des logos vélo et des flèches directionnelles sont matérialisés à chaque entrée et intersection, ainsi qu'en section courante avec une fréquence maximum de 50 mètres.

Signalisation en carrefour

Tous les carrefours situés sur les itinéraires cyclables créés doivent faire l'objet d'un examen attentif des conditions de traversée.

• *Le carrefour est équipé de feux de signalisation tricolore*

Un «sas» est alors aménagé pour permettre aux cyclistes de tourner à gauche, en se positionnant à gauche pendant la durée du rouge puisque la voie cyclable ne possède pas de feu spécifique pour les cyclistes.

67 Pour la conception technique des aménagements et leurs aspects réglementaires, les collectivités peuvent se référer aux *«Recommandations pour des aménagements cyclables»*, avril 2000, publiées par le Certu.

68 Si l'emprunt de la bande cyclable par les cyclistes est rendu obligatoire par l'autorité investie des pouvoirs de police, un panneau d'obligation B22a est implanté à chaque intersection. De forme circulaire, il comporte un fond bleu et un symbole vélo blanc. Il signifie «piste ou bande obligatoire pour les cycles» (art. 66). Si l'emprunt de la bande cyclable n'est pas obligatoire pour les cyclistes, un panneau C113 similaire mais de forme carrée sera implanté. Il signifie «piste ou bande exclusivement réservée aux cycles». En dessous, un panonceau directionnel du type M3 peut «indiquer la position ou la direction de la voie concernée par le signal ».

Le cycliste peut également effectuer une traversée indirecte, en tournant à droite et en se positionnant devant les véhicules de la voie transversale, si possible dans un sas, pour traverser le carrefour avec eux quand leur feu sera vert. Rappelons que le cycliste n'a pas de feu spécifique pour effectuer cette manœuvre sauf dans quelques cas particuliers.

• *Le carrefour n'est pas équipé de feux*
La piste est transformée en bande cyclable plusieurs mètres avant le carrefour et le cycliste est réintroduit dans la circulation générale, ce qui oblige cyclistes et automobilistes à être mutuellement vigilants.

• *Sas avec voie cyclable à droite de la chaussée*
Ce système permet de n'avoir aucun complément de signalisation lumineuse. Un sas est constitué par une ligne d'arrêt (tirets blancs) marquée au sol en amont du passage piétons. La ligne d'arrêt des autres véhicules est reculée et permet à un cycliste arrivant aux feux de se positionner devant les voitures à l'arrêt, à droite ou à gauche suivant sa direction.
Quand il existe, le stationnement est supprimé sur environ 30 mètres pour dégager la visibilité : il est alors créé une minibande cyclable d'une dizaine de mètres, permettant aux vélos d'accéder au sas.

• *Sas avec voie cyclable à gauche de la chaussée*
Ce système nécessite un complément de signalisation lumineuse, avec changement éventuel du contrôleur de carrefour pour augmenter sa capacité. Une ligne de feux voitures et un signal tricolore modal R13c, désigné par un pictogramme et destiné aux cyclistes, sont rajoutés en amont de la ligne de feux existante.

• *Voie cyclable bidirectionnelle*
Lorsque cette voie débouche sur un carrefour équipé en signalisation lumineuse tricolore, des feux tricolores spécifiques sont posés.

• *Bande unidirectionnelle sur trottoir*
Lorsqu'elle débouche sur la chaussée au niveau d'un sas et que le carrefour est équipé en signalisation lumineuse tricolore, des feux vélos (signaux modaux R13c[69]) doivent être implantés à droite de la piste, en amont du passage piétons.

• *Les carrefours équipés de feux vélos R13c*
Des carrefours peuvent être équipés de feux vélos R13c (phase spécifique ou décalée), utilisés dès que la traversée par les cyclistes est estimée dangereuse.

Cohabitation bus-vélos-rollers

Un arrêté autorise la circulation des vélos dans le couloir bus, dont la largeur doit permettre la cohabitation des bus et des vélos dans des conditions de sécurité satisfaisantes[70]. Lorsqu'il s'agit d'un couloir en site propre (protégé, à contresens...), la largeur généralement recommandée est de 4,50 mètres en section courante, ce qui permet à un autobus de doubler un vélo en se déportant d'environ 1 mètre.
Le séparateur peut être signalé «en tête» : balises, marquage au sol.

69 Les feux modaux des voies cyclables sont généralement des «répétiteurs» qui jouent le rôle de phares principaux pour les cyclistes et qui doivent avoir la même sécurité (rouge contrôlé) et la même visibilité (donc l'orientation d'un phare et non celle d'un répétiteur). En effet, le cycliste doit pouvoir visualiser l'état des feux quelques mètres avant et non pas seulement à l'arrêt, au pied du support. L'orientation du feu est donc importante. Une ligne d'effet de feux marque l'emplacement de l'arrêt.

70 Un panonceau rectangulaire M4d1 représentant un vélo est implanté sous le panneau réglementaire B27. Un logo vélo est mis en place en amont du mot BUS, en particulier aux débuts et fins de tronçons.

Mais de la même façon que pour les bandes, la cohabitation bus-roller suppose réglée la question du statut… Après l'ouverture à Lyon de certaines voies réservées bus aux vélos – moyennant un élargissement à 4,50 m et une signalisation adéquate - , des associations rollers ont clairement posé la question : «les rollers ne pourraient-ils pas utiliser ces espaces dans des conditions de sécurité satisfaisantes?». Depuis, un groupe de travail associant la ville de Lyon, le Grand Lyon, l'exploitant, lesdites associations, des associations de cyclistes… travaille sur la question plus large de la place des rollers en ville, toutes activités confondues - y compris le déplacement.

Pour un espace partagé : les zones 30

Une zone 30 bénéficie d'aménagements simples qui ont pour but de réduire et de tranquilliser la circulation motorisée[71]. Aussi les cyclistes peuvent-ils évoluer au sein de la circulation générale sans recourir à des aménagements cyclables spécifiques. Dans certaines rues à sens unique, les cyclistes peuvent être autorisés à circuler dans les deux sens de façon à raccourcir leurs déplacements. Ce dispositif requiert simplement la prise d'un arrêté municipal et la pose d'une signalisation de police réglementaire.
Dans les zones 30, pour indiquer la direction à suivre (jalonnement) et rappeler aux automobilistes la présence des cyclistes, le logo vélo est marqué au sol dans l'axe de la partie circulée, à chaque début de voie et tous les 30 mètres environ. Il est recommandé de l'accompagner d'une flèche indiquant le sens de circulation des cyclistes.
Parce que sa vitesse est du même ordre, cet autre mode de circulation doux qu'est le roller a de façon naturelle sa place sur ce type de voirie. Encore faut-il, là encore, qu'il soit préalablement autorisé à circuler sur la chaussée…

Pour des revêtements lisses

En préambule, il est important de souligner qu'en milieu urbain, les revêtements de chaussée répondent à des exigences normalisées tant au niveau de la glissance que de l'adhérence. En général, les revêtements urbains supportent un trafic lourd (poids lourds, autobus…). Ils doivent également être compatibles avec les exigences de déplacements de tous les usagers (sécurité de circulation) et de confort acoustique des riverains (diminution du bruit de roulement des véhicules).
Depuis les années 1970, les chaussées pavées sont progressivement remplacées ou recouvertes par des revêtements bitumineux. Cependant, sur certains sites protégés le maintien du pavé peut être exigé pour des raisons historiques ou esthétiques. En outre, les revêtements pavés ou dallés conçus pour les piétons peuvent s'avérer glissants pour les cyclistes et les rollers, et devenir inconfortables lorsque les joints se dégradent.
Les revêtements bitumineux urbains se classent en deux familles : les asphaltes, coulés à chaud, qui peuvent parfois être jugés glissants ou lisses sans un traitement de surface adéquat, et les enrobés bitumineux.
Quant aux bétons bitumineux, leur granulométrie doit être assez fine et leur formulation adaptée si l'on veut atteindre un certain confort de roulement et l'obtention d'un niveau sonore acceptable.
Il existe également des «enrobés drainants» dont la formulation génère un certain pourcentage de vides

71 Les zones 30 ne doivent en aucun cas être réduites à la mise en place de la seule signalisation verticale (B30 et B51).

dans l'épaisseur du revêtement. Ces vides absorbent l'eau de ruissellement et participent ainsi à une meilleure sécurité de l'usager. Mais l'utilisation d'enrobés drainants en ville n'est pas très judicieuse : ils se colmatent très rapidement.

Les revêtements généralement utilisés pour les aménagements cyclables conviennent pour la pratique du roller. Mais - dans l'hypothèse où il deviendrait légalement possible d'ouvrir un aménagement cyclable aux rollers - il pourrait être alors nécessaire d'en améliorer le revêtement. Sur les pistes cyclables, tout produit à faible granulométrie, par exemple un enrobé mis en œuvre à froid, convient. Toutefois, si l'on opte pour l'asphalte, un traitement de surface améliorera l'adhérence en cas de pluie : sablage, grenaillage, incrustation de granulats, bouchardage... Attention, la question de l'écoulement des eaux est encore plus cruciale pour les rollers que pour les cyclistes.

Une des techniques de construction d'une voie bus consiste en la mise en œuvre d'un revêtement bitumineux ouvert dont on vient remplir les vides avec un coulis en ciment (sablon + ciment + résine). Cette technique dite «enrobé percolé» présente une excellente résistance à la circulation lourde et canalisée des bus. L'état de surface de la couche de roulement convient parfaitement à la circulation des rollers. Pour compléter ce propos, faisons une petite incursion sur un terrain de sports avec piste en tartan pour dire que ce revêtement synthétique souple, trop mou, ne convient pas du tout aux rollers, contrairement, par exemple, aux surfaces en enrobé, le cas échéant drainant.

Les itinéraires roller doivent éviter les voies en pente

L'article R. 413-17 (anc. R. 11-1) du code de la route stipule que : *«[...] II. - Les vitesses maximales autorisées [...] ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles. III. - Sa vitesse doit être réduite : [...] dans les descentes rapides»*.
Dans les descentes, qu'il s'agisse ou non d'aménagements cyclables, le freinage peut s'avérer délicat pour peu qu'on ne maîtrise pas tout à fait la technique et/ou qu'un obstacle surgisse sur la voie (voiture sortant d'un accès riverain, piéton s'élançant sur la chaussée...). Pour autant, est-il souhaitable de créer des panneaux spécifiques signalant aux rollers l'existence de voies en pente ? Quoiqu'il en soit, des guides d'information peuvent justement permettre aux rollers de disposer d'itinéraires sécurisés, en signalant le degré de pente lorsqu'il est important.

Continuité et sécurité des itinéraires rollers répondent à la demande sociale

Les conditions d'usage de l'espace par les rollers : adéquation des niveaux techniques et des niveaux de pratique

Afin de pouvoir assurer la continuité de circulation tant cycliste que roller dans le cadre de leurs différents usages - déplacements utilitaires ou de loisir -, plusieurs projets

développent actuellement un potentiel d'itinéraires longue distance de plus en plus important, qu'il s'agisse d'initiatives prises par les pouvoirs publics aux niveaux local, national ou européen. À cela s'ajoute la prise en compte du roller au quotidien dans la ville; la nécessaire mise en place de lieux appropriés au développement de la pratique (initiation), concourant à la démocratisation du roller; des espaces modulaires, type roller-parcs, pour permettre notamment l'expression «acrobate», privilégiée et réclamée par nombre de jeunes et d'adolescents.

Tous les parcours, circuits, randonnées ne sont pas faits pour tout le monde. Il est important que les participants aient leurs repères.

Les premières expériences doivent se faire en milieu «protégé» - espaces réservés, en dehors de toute circulation - et non sur les trottoirs où le roller débutant devient un véritable danger public pour les autres et pour lui-même. Ensuite il convient d'envisager une progression dans la pratique qui n'en sera que bénéfique: espaces protégés, pistes cyclables et voies vertes, espace public ordinaire en agglomération ou hors agglomération.

Pour ce faire, RSI a mis en place une échelle de niveaux-points de repère, testée depuis quatre ans, concernant la difficulté des parcours en rapport avec le niveau des participants. Cette échelle pourrait faire référence au niveau national, de telle sorte que cette grille de repères serait commune à tous les documents, cartes et guides s'attachant au développement des parcours roller. Son utilisation devrait sans doute être modulable en fonction des configurations d'espaces, traduite dans lesdits documents et donner lieu, dans certains cas, au marquage d'un repère terrain.

Du novice au compétiteur, six niveaux de pratiquants...

- *Niveau 0:*

personne n'ayant vraiment jamais chaussé de patin...

- *Niveau 1:*

patineur(se) débutant(e), personne chaussée de rollers marchant en avant maladroitement ou se déplaçant sans la maîtrise de la position de la trajectoire, du freinage, de la vitesse, des impondérables de l'environnement.

- *Niveau 2:*

patineur(se) «débrouillé(e)», roulant en marche avant avec la maîtrise de la position, de la trajectoire et gérant le freinage; le tout dans des conditions de pratique optimales au niveau de l'encombrement de l'espace - libre -, du revêtement - lisse et sec -, du profil - plat - et de la trajectoire - virages simples.

- *Niveau 3:*

Patineur(se) confirmé(e), glissant en marche avant tout en confort et souplesse avec la maîtrise de la position, de la trajectoire, du freinage et de la vitesse, quels que soient l'encombrement de l'espace, le revêtement, le profil et la trajectoire, et gérant les impondérables de l'environnement.

- *Niveau 4:*

patineur(se) expert(e), maîtrisant parfaitement la glisse sur roulettes, tant en avançant qu'en reculant, quels que soient l'encombrement de l'espace, l'état du revêtement, le profil, la trajectoire, les conditions atmosphériques et les impondérables de l'environnement.

- *Niveau 5:*

patineur(se) entraîné(e), maîtrisant parfaitement la glisse sur roulettes, marches avant et arrière, quels que soient l'encombrement de l'espace, l'état du revêtement, le

profil, la trajectoire, les conditions atmosphériques, les impondérables de l'environnement et pratiquant une discipline.

... et six niveaux de difficulté des parcours

Code couleurs et correspondances:

- niveau *blanc* : accueil ;
- niveau *jaune*: espaces protégés, sites spécifiques permettant de s'exercer et de pratiquer en toute sécurité;
- niveau *vert*: voies larges sans difficulté particulière concernant le revêtement de sol, le profil du terrain ou la trajectoire;
- niveau *noir*: parcours plat, lisse, droit, large, dont les intersections sont simples, présentant une bonne signalétique;
- niveau *bleu*: parcours pluriel présentant toutes les surfaces de revêtement possibles, des profils de terrains différents, une trajectoire complexe, une signalétique aléatoire;
- niveau *rouge* et + : circuit présentant des difficultés particulières dans le revêtement et/ou le profil du terrain et/ou la trajectoire et une signalétique aléatoire.

Sécurité et visibilité du roller : la signalisation individuelle

Le problème de visibilité du pratiquant roller vient de sa formidable fluidité, laquelle réduit le temps de réaction des autres. Se rendre visible, c'est permettre aux autres de nous détecter à temps, de comprendre ce qui se passe et qui est en présence, d'anticiper notre réaction. La matière rétroréfléchissante est la seule matière qui permette une visibilité par tous les acteurs du bitume, avec une portée à plus de 150 m même en présence de «pollution» lumineuse. Les premiers tests ont été réalisés il y a quatre ans en situation réelle avec la collaboration d'un fabriquant de ce type de matériau (tissu réfléchissant) depuis plusieurs décennies et d'un expert européen[72]. Ils ont pu démontrer que, considérant le déplacement roller, plusieurs paramètres sont à prendre en compte: l'identification, le positionnement optimal et le volume.

Parce qu'il est très difficile d'identifier un roller, il est nécessaire de le silhouetter avec des matières adéquates. Les parties en mouvement sont les plus intéressantes à équiper en rétroréfléchissant, à savoir les patins, les membres et le tronc du patineur ; parties qui accrochent le mieux la lumière et la renvoient donc le mieux. Il est nécessaire d'être équipé sur 360°, par exemple au moyen de patchs apposés sur les rollers devant, derrière et sur les côtés. La norme européenne EN 1150 définit un ordre de grandeur de surface minimum de matière rétroréfléchissante ou fluorescente nécessaire pour un piéton non professionnel.

Pour notre part, concernant la signalisation individuelle de nuit ou par visibilité réduite (brouillard, pénombre...), nous faisons aux rollers les recommandations suivantes:

- portez des vêtements clairs qui réfléchissent la lumière ;
- appliquez sur les rollers des bandes rétroréfléchissantes de classe 2, qui vous rendent visible à 160 m ;
- équipez-vous de brassards rétroréfléchissants au niveau des parties les plus mobiles: bras et jambes...
- ... ou du gilet fluorescent et rétroréfléchissant type «mission», particulièrement efficace pour une position stratégique lors d'un déplacement en groupe (guide ou «râteau»), ou d'autres vêtements équipés de tissus réfléchissants.

72 Philippe Peters, qui a participé à l'élaboration de plusieurs normes européennes.

Sachez que l'on peut trouver dans les magasins de sport, de détail ou en grande distribution les patchs rétro et les vêtements ou accessoires équipés.
Si le statut des rollers venait à changer, ces recommandations devraient certainement faire l'objet d'une réglementation spécifique. Et, pourquoi ne pas envisager, comme pour le vélo, un dispositif d'éclairage actif obligatoire?

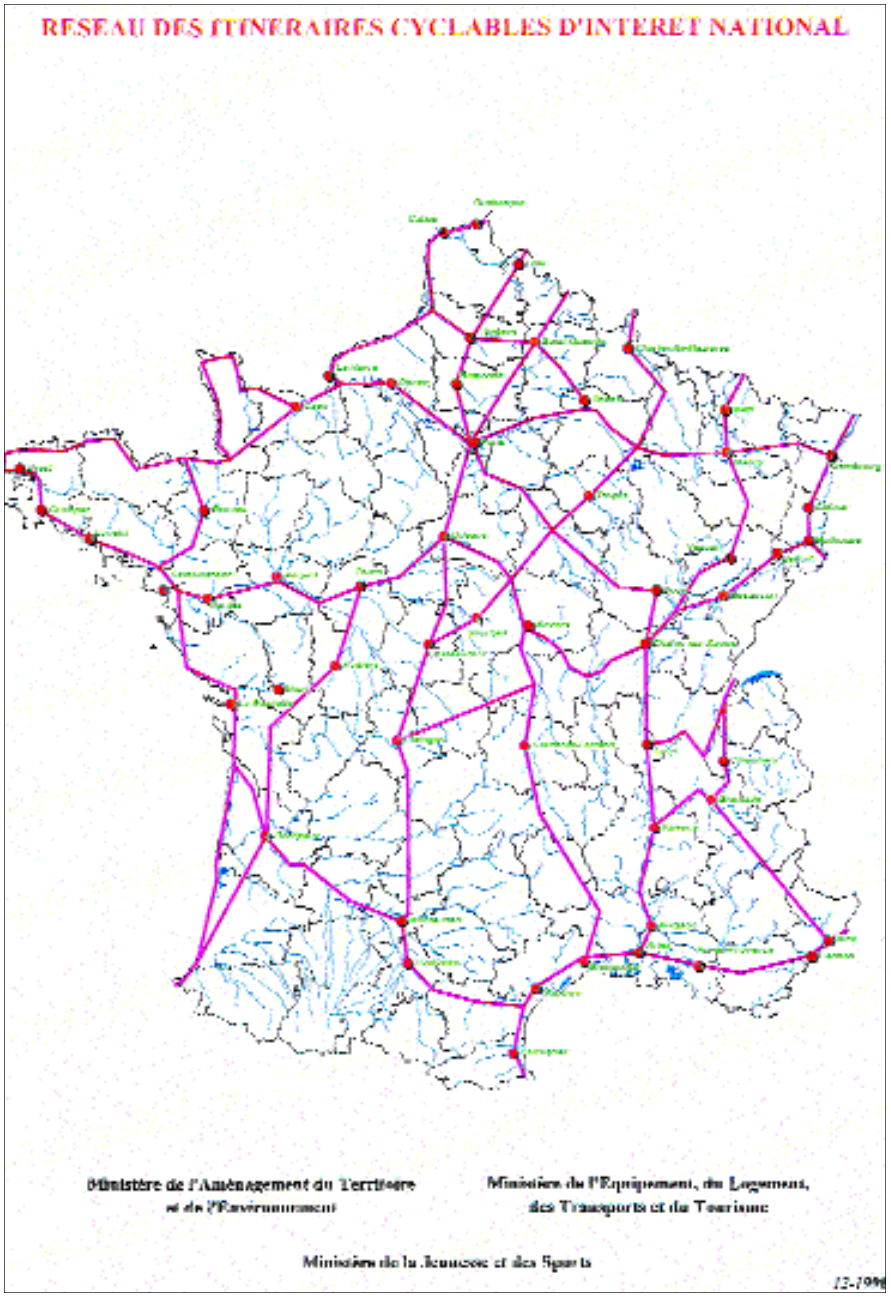
Les itinéraires randonnée longue distance en France et en Europe

La randonnée longue distance roller se développe aux côtés d'autres pratiques de sports et de loisirs telles que les randonnées pédestres, cyclistes ou équestres. Les grands itinéraires cyclables longue distance, en particulier les voies vertes, ouvrent de nouvelles et intéressantes perspectives pour le roller.

Le schéma national véloroutes et voies vertes
Le comité de suivi de la politique du vélo a été créé en 1994 à l'initiative conjointe du ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire et du ministère de l'équipement, des transports et du logement, dont dépend le tourisme, bientôt rejoints par le ministère de la jeunesse et des sports (février 1997). C'est dans ce cadre qu'a été proposé un schéma d'environ 9 000 km d'itinéraires cyclables d'intérêt national, adopté par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998. Ces itinéraires cyclables à moyenne ou longue distance portent le nom de véloroutes: ils peuvent emprunter successivement des routes à très faible circulation automobile, des aménagements cyclables en milieu urbain ou des itinéraires en site propre, les voies vertes. Dédiées aux circulations douces - piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, cavaliers... et rollers -, les voies vertes reprennent l'emprise d'anciens chemins de service (de halage) ou de voies ferrées déclassées, des chemins vicinaux, forestiers ou ruraux, ou encore des rues, des boulevards volontairement désaffectés... L'ensemble du schéma prévoit la réalisation de près de 4 000 km dans le cadre du XII[e] plan - contrats de plan État-régions. Un certain nombre de documents techniques à l'usage des maîtres d'ouvrages sont actuellement en cours.
Ces itinéraires répondent d'ores et déjà à une forte demande sociale en matière de pratique de randonnées et de circulations douces. Ils constituent une offre de circulation alternative aux autres modes de déplacement[73]. Ces itinéraires longues distances rejoindront les projets d'itinéraires européens proposés dans le cadre du projet EuroVélo ou par l'association européenne des voies vertes (AEVV) dans celui du projet REVER (réseau vert européen). Développé dans le cadre du programme Interreg IIc pour l'aire métropolitaine nord-ouest (AMNO), le projet REVER associe cinq pays européens (Belgique, France, Irlande, Luxembourg, Royaume-Uni). Pour la France, participent à ce programme Voies navigables de France (VNF), Réseau ferré de France (RFF), la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), diverses régions françaises, le ministère de la jeunesse et des sports, le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Le projet de réseau vert européen a été présenté au cours du colloque européen qui s'est tenu à Lille les 11 et 12 septembre 2000[74]. Tous ces projets s'inscrivent dans le cadre des préoccupations de la commission européenne, évoquées plus haut. Le roller doit pouvoir y trouver sa place.

73 On pourra utilement se référer au *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe*, paru en juin 2000. Voir références en bibliographie.

74 Lors de son intervention à ce colloque, Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, a notamment déclaré: *«L'espace public doit (donc) se réorganiser, pour être partagé, pour ne plus être exclusivement adapté aux exigences de la voiture. Cela passe assurément par le développement de voies vertes qui attribuent aux non-motorisés un territoire, mais cela passe aussi en ville par un réaménagement en quartiers tranquilles où les non-motorisés sont prioritaires et, cela est incontournable, par une réduction de l'accès automobile. La voie verte n'est pas un sanctuaire résiduel pour les non-motorisés.» (...) «Le code de la route en France peut encore paraître faire des non-motorisés des usagers de seconde catégorie par rapport aux motorisés.»*
Gilles Garnier, chef de cabinet de Marie-George Buffet, ministre de la jeunesse et des sports, a pour sa part affirmé, lors de son allocution du 12 septembre 2000 : *«La pratique du vélo se développe en France depuis plusieurs années. On compte plus de 20 millions de vélos, des millions de cyclistes, dont plus de 110 000 à la fédération française de cyclotourisme, plus de 15 millions de randonneurs, près de 5 millions de rollers pour ne citer que ces activités de loisirs. Cette évolution des randonnées douces et de loisirs constitue actuellement un véritable phénomène de société auquel il faut pouvoir répondre. Ces pratiques ont été, d'ailleurs, largement évoquées dans les débats de la récente loi sur le sport en France.»*


RESEAU DES ITINERAIRES CYCLABLES D'INTERET NATIONAL
Ministère de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement
Ministère de l'Equipement, du Logement,
des Transports et du Tourisme
Ministère de la Jeunesse et des Sports
12-1998

Exemple de loisir et de tourisme de proximité, la voie verte de la côte chalonnaise à Cluny

Véritable opportunité pour le roller et la région, la voie verte de Givry (côte chalonnaise) à Cluny, conçue et réalisée à l'initiative du conseil général de Saône-et-Loire, offre une dorsale de 44 km réalisée sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée de la SNCF. En raison de la faiblesse et de la régularité des pentes, ce type de piste est particulièrement attractif pour les cyclistes et les patineurs... Ouverte depuis août 1997, la piste est très fréquentée par les cyclistes (50%) et les rollers (40%), mais aussi par les piétons (10%). Cet itinéraire «sécurisé» accueille en haute saison jusqu'à 7000 personnes par semaine. Il s'agit à la fois d'une fréquentation locale et touristique. D'anciens bâtiments ferroviaires (gares...) ont été réhabilités pour l'accueil des cyclistes et des autres usagers de la piste avec points d'information sur la région et location de vélos. Cette réhabilitation a été conçue de façon à rendre en même temps des services publics à la population locale, comme une bibliothèque municipale à Buxy ou un point accueil jeune à Givry.

Ceci permet de faire vivre ces lieux à l'année, à la fois pour les touristes et les habitants, d'autant que treize boucles concernant 52 communes complètent cette piste cyclable. Depuis son ouverture, les retombées économiques sont significatives pour les différents acteurs locaux de l'hébergement, de la restauration, du commerce, de la culture (musées...). Certains rollers viennent y randonner le week-end par le train (gares TGV au Creusot ou à Mâcon-Loché, ou TGV pour Chalon-sur-Saône) de Paris ou d'autres grandes villes. D'autres voies vertes sont prévues depuis lors. Ainsi, on peut mesurer l'importance qu'à terme un tel réseau de véloroutes et voies vertes, véritable maillage du territoire pour les circulations douces et les randonnées, offrira à de nombreux utilisateurs. Les rollers y trouvent naturellement leur place, dans d'excellentes conditions de continuité et de sécurité.

Source : Guide pratique de la Voie Verte Conseil Général de Saône et Loire

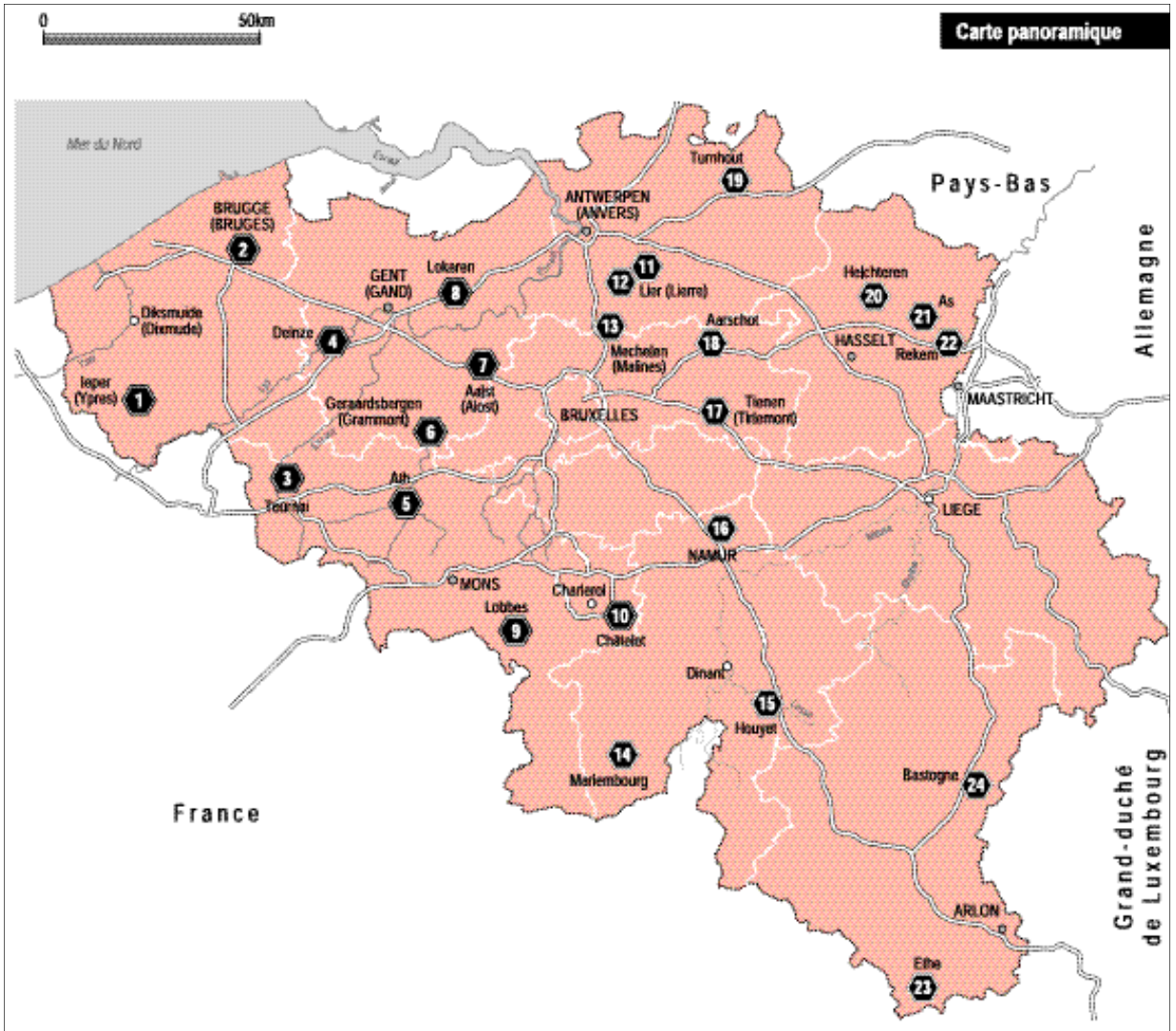
Les itinéraires roller en Belgique

Comme en France, le patineur est un piéton. Mais il existe une différence : lorsqu'il n'y a pas de trottoir ou s'il est impraticable, le patineur peut utiliser les pistes cyclables ; néanmoins, les cyclistes restent prioritaires… De plus, il existe dans toute la Belgique un grand nombre de voies non motorisées, essentiellement des «chemins du rail» (anciennes voies ferrées) et des chemins de halage dont la quasi-totalité est accessible aux piétons, cyclistes et rollers, mais aussi des traversées de villes en site propre, tant en région wallonne qu'en région flamande. Il est intéressant de noter que ces itinéraires longue distance sont empruntés aussi bien pour des déplacements de loisirs que pour des déplacements quotidiens. Par ailleurs, le RAVeL, réseau autonome[75] de voies lentes, est un projet mis en œuvre par la région wallonne dès 1995. Actuellement, 900 km de balades sont ouverts à l'ensemble des «usagers lents»[76]. Le RAVeL offrira à terme près de 2 000 km de voies sécurisées. Dans ce contexte, les associations *MD Sport ASBL* et *Chemins du rail ASBL* ont réalisé un guide «destiné au patineur à l'esprit ouvert et curieux», qui donne toutes sortes de conseils et d'indications pratiques (services offerts, bus, lieux à visiter…). Le guide propose dans toute la Belgique 24 balades nature choisies «pour leurs qualités techniques, mais aussi pour la beauté des paysages». Elles représentent 325 km d'itinéraires sécurisés propices à la pratique du roller, dont 150 sur le RAVel. Les parcours sont classés en trois catégories selon les caractéristiques des surfaces des voies vertes[77].

75 Un décret du gouvernement wallon de 1992 modifié en 1997 redéfinit la hiérarchisation des infrastructures routières en trois catégories incluant le RAVel: le réseau à grand gabarit (RGG, autoroutes, voies rapides), le réseau interurbain (RESI, axes interurbains) et le réseau autonome de voies lentes (RAVel, réservé aux usagers non motorisés). En effet, ce terme désigne un trajet exempt de circulation automobile. Le RAVeL est un réseau *autonome*, c'est-à-dire interdit aux véhicules à moteur sauf véhicules d'entretien et de secours (cf. *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe*, édité par l'association européenne des voies vertes).

76 Personne se déplaçant sans véhicule ou avec un véhicule non motorisé : piéton, cycliste, cavalier, personne à mobilité réduite, skieur de fond, patineur à roulette…

77 Catégorie 1 : lisses et confortables ; catégorie 2 : roulables mais «vibrantes» ou striées ; catégorie 3 : non roulables, chemins de liaison à parcourir à pied ou en marchant avec les patins.



Le RAVel, réseau autonome de voies lentes, et carte panoramique des 24 balades nature pour patineurs

source : Guide des randonnées Roller en Belgique (cf. bibliographie)

Le phénomène roller, un atout pour le tourisme à Paris et en Île-de-France

La région Île-de-France a élaboré en 1999 un schéma régional du tourisme et des loisirs pour les années 2000 à 2010. Pas moins de 133 réunions ont rassemblé plus de 1500 participants. La stratégie de développement touristique est donc issue d'un travail réalisé de façon très participative et notamment avec les associations agissant dans les domaines des loisirs, du sport, de la culture, de l'expression et du développement personnel…

Au moment du diagnostic, il y a eu unanimité pour reconnaître que le roller était devenu progressivement une pratique de loisirs majeure à Paris et en Île-de-France ces dernières années. En témoigne le succès populaire de la balade du vendredi soir, qui est la manifestation la plus frappante d'un phénomène plus large de multiplication des randonnées en roller et de pratique individuelle. Cet engouement est lié au succès des loisirs de glisse urbaine qui répondent indubitablement aux aspirations du public d'évoluer de façon plus libre, plus rapide, plus autonome et plus souple dans leur espace quotidien.

Cette évolution touche dorénavant le tourisme, comme en témoignent les très nombreuses demandes d'information de journalistes et des tour-opérateurs du monde entier reçues au comité régional du tourisme d'Île-de-France en 1999. Tous s'intéressent au phénomène et font désormais des balades en roller un must de tout séjour touristique à Paris. Ceci explique ainsi la présence de plus en plus forte de touristes, appareil de photos à la main, sur le parcours des randonnées parisiennes. La formidable atmosphère de convivialité qui règne dans ces moments d'échange entre les visiteurs et la population est un élément de satisfaction pour les touristes et de réussite de leur séjour en Île-de-France.

Encourager, promouvoir et valoriser la pratique du roller

Le schéma régional du tourisme et des loisirs d'Île-de-France propose plusieurs orientations stratégiques afin d'encourager, de promouvoir et de valoriser cette pratique de loisirs et cet élément d'attractivité touristique.

- En matière d'aménagement urbain, développer les voies spécifiques aux pratiques de glisse urbaine afin d'aboutir à un meilleur partage de la chaussée entre tous les modes de transport, favoriser la création d'espaces spécifiques dédiés à l'entraînement et répartis dans les quartiers de Paris, mais aussi des villes de la petite et de la grande couronne, favoriser la création d'une signalisation adéquate et de circuits urbains fixes.

- En matière de développement de produits, amener les professionnels - tour-opérateurs, agences de voyages, autocaristes... - à inclure dans leurs programmes la découverte de la pratique du roller ou une simple présence à des randonnées en tant que spectateur, dans une logique d'échange avec la population et de découverte originale du milieu urbain francilien.

- En matière de communication et de promotion, intégrer le roller dans la stratégie d'image, dans les actions de communication média et de relations presse afin d'illustrer l'effervescence créative de Paris et de la métropole francilienne, élément central de son positionnement touristique.

- En matière d'information, diffuser auprès du public francilien, et en particulier des jeunes, ainsi que des visiteurs extérieurs toutes les informations nécessaires à la pratique, aux conditions de sécurité, au calendrier et aux lieux de rendez-vous de randonnées en rollers en Île-de-France.

- En matière d'animation, soutenir la réalisation de manifestations de rollers et de loisirs de glisse urbaine à destination du public francilien et présentant une dimension internationale susceptible d'accroître la notoriété de l'Île-de-France dans ce domaine.

- En matière de statistiques, intégrer la pratique du roller dans les baromètres de pratique de loisirs en Île-de-France.

- En matière d'accessibilité aux loisirs pour tous les publics, proposer des parcours spécifiques aux personnes handicapées et aux jeunes en difficulté.

Ces recommandations s'adressent à tous les acteurs publics et privés du tourisme à Paris et en Île-de-France, et en particulier à l'État (jeunesse et sports, équipement, culture, tourisme), aux collectivités territoriales, aux organismes d'information (offices de tourisme), de promotion (comité régional et comités départementaux du tourisme) et d'observation touristique (observatoire régional du tourisme), aux partenaires socio-économiques (chambres consulaires...), aux transporteurs (RATP et SNCF), aux structures s'adressant aux jeunes (centre d'information et de documentation pédagogique, centre information jeunesse (CIJ), missions villes...), ainsi qu'aux entreprises intéressées.

Il faut souligner enfin que, dans ce domaine, la clef de la réussite réside dans un partenariat étroit avec les structures associatives qui sont en grande partie à l'origine de ce mouvement. Ce partenariat est susceptible d'entraîner la création de nombreux emplois-jeunes dans l'accompagnement et l'accueil des publics.

En conclusion, le phénomène roller peut, d'un point de vue du tourisme, contribuer au rajeunissement de l'image d'une destination, en l'occurrence Paris et Île-de-France, et, par conséquent, à la création de richesses et d'emplois régionaux. Cet exemple associant roller et tourisme urbain peut sans difficulté être adapté à d'autres contextes locaux et régionaux.

Réseau cyclable structurant d'Île-de-France

Plan de déplacements urbains : Réseau principal régional

IAURIF - Fond de plan : Carto-studio - oct. 98

Pour un plan municipal roller en cinq points

Nous avons vu qu'en l'absence de statut du roller, le PDU est un des premiers dispositifs permettant sa prise en compte. Dans le cas d'agglomérations de moins de 100 000 habitants, pour lesquelles l'établissement d'un PDU n'est pas obligatoire, les collectivités locales peuvent prendre diverses mesures en faveur du déplacement roller.

Mettre en place une instance de concertation comprenant notamment le milieu associatif roller est un préalable indispensable. Il sera plus facile de déterminer ensuite les «bonnes» actions en matière de choix d'itinéraires rollers, d'ouverture ou d'aménagement d'espaces rollers ou encore en matière d'accès aux transports en commun.

Monter avec le monde associatif roller une instance de concertation

Les actions à mettre en œuvre en faveur des rollers passent par une consultation permanente avec le milieu associatif. Que ce soit via des commissions de concertation municipales, des réunions relatives au plan de déplacements urbains, des commissions des transports ou de la vie associative... Ces échanges entre partenaires concernés doivent permettre de prendre en compte les attentes des rollers, au même titre que celles des autres usagers, et, en particulier, de favoriser la création de lieux adaptés aux différents niveaux de pratique, débutants compris. Tant pour le déplacement roller que pour la conception et la localisation des espaces spécifiques modulaires pour les jeunes ou spots, la concertation peut s'effectuer avec les associations de jeunes, comme à Rambouillet, ou, comme à Evian, avec les conseils municipaux des enfants et de jeunes, à titre d'exemple.

Inscrire des itinéraires urbains rollers dans les documents administratifs ou de planification

À partir du moment où il existe une volonté politique de reconnaître le roller, les services techniques des villes peuvent, en concertation avec le milieu associatif, adopter des grilles de lecture à l'usage des pratiquants, en fonction de leur niveau de pratique et des degrés de difficulté du terrain. La correspondance et l'adéquation avec les codes couleur et numérique permettent de hiérarchiser et d'organiser les déplacements rollers, en tenant compte :

- de l'utilisation effective de l'espace urbain par les rollers dans sa totalité,
- d'un repérage de la part des différents usagers de l'espace public,
- d'une maximisation de la sécurité.

Ainsi la prise en compte du roller peut se traduire par des propositions d'itinéraires à l'échelle de la ville et des quartiers, avec un souci constant de sécurité. Il convient de les reconnaître et de les inscrire, au même titre que d'autres itinéraires, dans les plans de déplacements ou les documents d'urbanisme. Ainsi des aménagements *ad hoc* pourront être proposés, à titre d'exemples, pour identifier l'*accès roller* et qualifier, en fonction du degré de difficulté, chaque espace, aire piétonne, piste cyclable, rue, etc. La municipalité dispose de plusieurs possibilités pour préciser l'usage de l'espace public : indication des voies et itinéraires dans les plans de localisation ou d'information de la ville, dans les guides, jalonnement spécifique,

panneaux vélo/roller - aujourd'hui non réglementaires -, etc. Des déclassements de voirie comme des usages temporaires de l'espace public peuvent compléter l'offre d'espaces dédiés aux rollers.

Compte tenu de l'évolution de la pratique roller en tant que déplacement utilitaire et de loisir, cette lisibilité de l'usage de la ville pour les rollers constitue une valeur ajoutée et une promotion pour celles qui développeraient les randonnées hebdomadaires, le tourisme urbain, des manifestations sportives...

Identifier l'accès roller		
Niveaux de pratique	**Code couleurs**	**Niveaux de difficultés des parcours**
Niveau zéro aucune expérience	Blanc	Accueil
Niveau 1 débutant	Jaune	Espaces protégés
Niveau 2 patineur débrouillé	Vert	Voies larges sans difficultés particulières
Niveau 3 patineur confirmé	Bleu	Parcours pluriel (divers)
Niveau 4 patineur expert	Rouge et +	Circuit avec difficultés particulières

Dans le cadre de ces réflexions et concertations avec les associations, des espaces spécifiques, aires d'apprentissage et modulaires, peuvent compléter l'offre roller.

Développer les espaces de pratiques, spots, espaces libres et autres espaces couverts dans la ville

Afin de compléter ce plan municipal roller, il est nécessaire de répondre à la demande sociale dans le cadre d'espaces dédiés à la pratique roller. Ces lieux appropriés pour l'initiation au roller d'une part, pour les activités ludiques et sportives d'autre part, doivent faire l'objet d'une consultation. Leur localisation doit tenir compte des espaces disponibles situés dans les quartiers et, au final, d'une bonne répartition dans la ville.

Les conditions d'encadrement doivent répondre aux exigences et normes en vigueur comme les conditions de sécurité et d'assurance tant pour les usagers que les collectivités locales. La FFRS a édité un document technique concernant la conception et l'aménagement de modules permettant de pratiquer le roller acrobatique ou agressif et le skate à l'usage des jeunes publics, dont les normes ont été évoquées au premier chapitre de cet ouvrage. Des collectivités locales comme Nantes ont réalisé des stades de roller, d'autres comme Strasbourg ont ouvert des aires de glisse.

Règlement intérieur d'un espace spécifique roller à l'usage des collectivités

Sur les espaces spécifiques, modulaires, couverts ou non, la ville se doit d'informer les utilisateurs. La communication fait partie intégrante du comportement ou d'une certaine démarche citoyenne ; elle va permettre de ne pas rester dans le non-dit, de reconnaître les compétences de chacun, d'induire un respect mutuel, de construire ensemble et de pérenniser les règles nécessaires et incontournables. Un règlement intérieur, établi en concertation, permettra

à chacun de comprendre les contraintes des autres et… de faire passer le message. Un espace d'information mixte, institutionnel et associatif, peut être ce lieu où chacun prendra ses responsabilités et aura donc droit à la parole. L'objectif est une meilleure appropriation de l'espace par les rollers.

Un règlement intérieur comprenant à la fois le message de la collectivité et de l'association est proposé ci-dessous. Chacun à sa manière y explique les règles pour que l'espace vive.

Exemple de règlement intérieur

Un règlement intérieur est nécessaire car il permet une prise de conscience des réalités et des contraintes. Il indique et définit les droits et les devoirs; en un mot il responsabilise, au sens large, chacun des acteurs.

Il peut être institué sous la forme d'arrêté d'après le code général des collectivités territoriales ou simplement être présenté comme condition *sine qua non* de l'utilisation des espaces.

Dans ce cadre nous proposons un canevas et quelques suggestions, sachant que les interdits seront employés le moins possible mais qu'il est nécessaire de définir clairement le mode d'utilisation afin de préserver la sécurité des utilisateurs et l'intégrité des installations.

Le message de la ville: droits et devoirs

1. *Activité*

Définition de la destination (activités de glisse à définir)

2. *Horaires si besoin*

3. *Accès*

Accès libre réservé aux patineurs à partir de 8 ans (sauf pour les activités encadrées); sont interdites toutes les activités pour lesquelles l'espace n'est pas destiné: jeux de ballons, véhicules à moteur, piétons, vélo, voitures d'enfants, voitures à pédales, tricycles, trottinettes, etc. L'accès est également interdit aux animaux domestiques ainsi qu'à toute personne en état d'ivresse ou en possession de boissons alcoolisées.

Il est interdit d'introduire tout emballage ou objet susceptibles de présenter un danger pour autrui du fait de son utilisation ou de sa présence, en particulier des objets en verre ou en métal.

4. *Responsabilité*

L'utilisation des installations est sous l'entière responsabilité des utilisateurs, des parents et accompagnateurs. La pratique s'effectue aux risques et périls des rollers.

La ville décline toute responsabilité pour tous les préjudices que pourraient subir les personnes présentes sur le site et les des installations, en particulier en cas d'accident ou de vol.

5. *Assurance*

La souscription d'une assurance en responsabilité civile pour les dommages causés aux autres utilisateurs ou aux installations, ainsi que la souscription d'un contrat d'assurance de personne offrant des garanties en cas de dommages corporels, sont vivement recommandées.

6. *Secours*

Afin de pouvoir prévenir les secours dans de bonnes conditions, les installations ne pourront être utilisées qu'à la condition de la présence au minimum de 2 personnes.

En cas d'accident, prévenir les pompiers: composer le 18, pour le commissariat le 17,

La cabine la plus proche se trouve à ……

7. *Protections*

Le port des protections appropriées est obligatoire: casque, coudières, genouillères, protège-poignets, etc.

8. *Organisation de l'espace*

Il appartient à chacun de respecter les flux et les règles de circulation (priorité à droite, dépassement à gauche).

9. *Solidarité*

Les règles de bonne conduite s'imposent à tous.

Chacun devant veiller à maintenir l'espace en bon état, faire du site un bon usage, conforme à sa destination et s'abstenir de toute pratique pouvant détériorer l'équipement.

Toute anomalie constatée (détériorations, dégâts, obstacles sur les modules, le terrain, l'environnement proche) pouvant présenter un danger ou non devra immédiatement et impérativement être signalée au n°…

10. *Il est interdit :*

- d'utiliser les surfaces inclinées lorsqu'elles sont mouillées,
- de pratiquer d'autres disciplines que celle prévues ci-dessus,
- d'escalader les équipements.

Le message associatif: la rollo attitude

1. Sur les modules, pour signaler tout départ, se placer aux extrémités (droite ou gauche), vérifier qu'aucun rider n'a posé son pied au copping[78] avant de placer le sien pour signaler son départ.
2. Pour les surfaces de saut : s'assurer que la surface de réception est libre.

En cas de table à double sens, vérifier qu'aucun rider ne risque de couper la trajectoire.

3. En plus de l'équipement traditionnel, certaines protections sont trop stylées:

- pour le travail du slide[79], les murets et les curbs (sorte de trottoir), les protège tibias,
- pour la rampe, les grosses genouillères,
- pour la fun box[80], le crash pad,
- pour les sauts périlleux, le casque.

4. Cet espace est le tien, respecte-le, défends-le et protège-le… Le casser ça craint !
5. Si tu ne veux pas prendre de pizzas, roule cool et protège-toi.
6. Rancard au parc pour la prochaine session !!

78 La barre de fer courbe qui recouvre la plate-forme de la rampe au niveau de l'angle, située le long des parties supérieures de la rampe.

79 Freinage en dérapage sur les roues.

80 Module de street rassemblant des plans inclinés, des plans courbes et des handrails, barres servant de main courante droite ou inclinée. Souvent le module principal d'une aire de street.

Proposer l'accès aux rollers des établissements publics et des espaces privés ouverts au public

Outre l'espace public, un certain nombre de lieux privés accueillant du public peuvent accepter les rollers. Il s'agit, notamment, des centres commerciaux ou galeries marchandes, à la condition de rouler au pas. Il pourrait en être de même des conditions d'accès à d'autres services publics ou privés, lieux d'activités sportives et de loisirs, musées...

Ouvrir les transports en commun (métro, bus, tramway...) aux rollers

Sous réserve de l'accord des propriétaires ou gestionnaires de ces espaces publics ou privés accueillant du public, les rollers peuvent avoir accès à ces différents modes de transports, «à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons[81]». Il s'ensuit que, si sa maîtrise technique est insuffisante, le roller doit, pour sa sécurité et celle d'autrui, déchausser à l'entrée et remettre ses patins à la sortie des lieux considérés.

L'expérience pilote de la ville d'Angoulême avec l'association locale Fox Roller Club et le service des transports du Grand Angoulême (STGA) se révèle très positive. Au vu du relief très accidenté d'Angoulême (succession de montées et de descentes) et à l'initiative de Jean-Luc Guibert, alors président de l'association Fox Roller Club, un droit d'usage est demandé auprès du STGA en proposant en cas de problème un accès autorisé, à condition de posséder la carte «laissez-passer». Cette carte, qui indique la maîtrise technique requise, est validée par l'association. Cette expérience pourrait être reprise dans d'autres villes françaises.

Rappel du code général des collectivités territoriales relatif au pouvoir de police du maire

Dans ce contexte, rappelons que le code général des collectivités territoriales[82] dans son article L. 2213-2, alinéa 1, fixe les pouvoirs de police de la circulation ; ainsi, le maire *«peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement*[83]*: 1° interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules...»*. C'est une lecture que certaines collectivités ont retenu pour interdire le roller sur tout ou partie de leur territoire. L'article L. 2213-4 permet, par arrêté motivé du maire, de *«soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public»*. Ainsi, peuvent être autorisés des voies, parcours et itinéraires en faveur des rollers, que le maire peut proposer dans un arrêté municipal, en partage ou non avec d'autres modes de déplacements, motorisés ou non, dans la continuité et la sécurité.

Dans l'attente d'une réglementation adaptée aux rollers - et, plus généralement aux *circulations douces* - et de la prise en compte des rollers dans les plans municipaux rollers et autres volets des plans de déplacements urbains, il serait donc des plus souhaitables que les collectivités puissent utiliser, à titre transitoire, cette possibilité en faveur du roller.

81 Par analogie avec les dispositions prises pour ouvrir les aires piétonnes aux cyclistes (décret du 13 septembre 1998).

82 Ces dispositions sont rappelées *in extenso* dans l'article L. 411-1 du nouveau code de la route, entré en vigueur le 1er juin 2001.

83 Cf. loi sur l'air et l'utilisation rationnelle del'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996.

Propositions relatives aux aspects législatifs et réglementaires en faveur du roller

En partant des textes en vigueur, nous avons listé les modifications qui nous paraissent être de nature à mieux prendre en compte le roller en tant qu'usager de l'espace urbain, au même titre que les autres usagers. Cet exercice est une proposition du groupe de travail qui n'engage pas l'administration et n'a pas été mise à l'épreuve auprès des autres catégories d'usagers de la voie publique. À cet égard, la loi sur l'air, le code de l'urbanisme, le code de la route... peuvent intégrer cette reconnaissance.
Ce sujet est d'actualité parlementaire, puisqu'un projet de loi visant à prendre en compte le roller comme moyen de déplacement a été déposé le 13 octobre 1999 à l'Assemblée nationale. Ce projet contient notamment une modification du 2e alinéa de l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (loti) et une modification de l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996.

Rappel de la directive-cadre européenne sur la qualité et l'amélioration de l'air et ses incidences

La directive-cadre européenne adoptée le 21 septembre 1996[84] oblige chaque État membre de l'Union européenne à assurer la surveillance de la qualité de l'air en conformité avec cette directive. Celle-ci propose que les villes de plus de 250 000 habitants soient tenues informées en cas de dépassement des normes prescrites et prévoient des mesures, notamment en matière de transports, pour améliorer la qualité de l'air. La directive-cadre découle des observations faites suite à des mesures de la pollution atmosphérique enregistrée, effectuées par la Commission européenne, notamment les fortes émissions de gaz mettant en danger la santé des populations.

Propositions concernant la législation et la réglementation françaises

Les propositions du groupe de travail roller ne concernent pas moins de cinq textes, et non des moindres puisqu'il s'agit de la loi sur l'air, de la loi d'orientation des transports intérieurs (loti), du code de l'urbanisme, du code de la route et du code pénal[85].

La loti

Nous proposons la modification suivante de l'article n° 28-1, 2e alinéa:
« Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et du roller et la marche à pied. »

La loi sur l'air

Afin que la France soit en conformité avec la directive-cadre européenne sur la qualité de l'air susvisée, la loi sur l'air[86] s'est traduite pour les collectivités par l'obligation de mettre en place des plans de déplacements urbains favorisant les transports publics, la marche et le vélo. Il va de soi que le roller, nouveau mode de déplacement, doit être intégré dans le texte de loi chaque fois qu'on cite la marche et le vélo, en particulier à l'article 14. À cet égard,

84 Référence 96/62/CE: JO L 296 du 21 novembre 1996.

85 Par ailleurs, une loi et un projet de loi alimentent actuellement des réflexions sur les modes de déplacements doux, en particulier le vélo. Il y a là une opportunité à saisir pour la prise en compte du roller...
La première est relative à la solidarité et au renouvellement urbains *(loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 dite «Loi SRU»)*. Son titre III *Mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable* conforte la place des déplacements doux, *«notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste»* (Section 1, art. 36), en améliorant *«la qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs»* (Section 1, art. 36 *bis*), ou encore en affectant également le versement transport *«au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo»* (Section 1, art. 39 *bis*).Quant au projet de loi sur l'usage du vélo, il préconise notamment l'élaboration d'un PDU simplifié et d'un schéma directeur vélo pour les villes de plus de 50 000 habitants.

86 Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, n° 96-1236 du 30 décembre 1996.

l'exemple de la prise en compte des rollers dans le plan de déplacements de la région Île-de-France, après consultation des associations, est, à nouveau, à souligner ici.
Nous proposons la modification suivante de l'article n° 20, 1er alinéa (titre VI):
«À compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires utilisables par les cyclistes et les rollers pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol, ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation».

Le code de l'urbanisme

Il semble nécessaire de prévoir des dispositions qui imposent aux villes d'une certaine importance l'aménagement d'espaces protégés spécialement équipés pour l'apprentissage de la pratique du roller, de la bicyclette et du skateboard (article L. 123-1, cf. mod. loi n° 94-112 du 9 février 1994, article 6).

Le code de la route

Nous proposons des modifications pour les dix articles suivants[87]:

Article R. 110-2 (anc. R. 1er)
Au quatrième tiret:
«Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, et aux pratiquants du roller par assimilation (usagers équipés d'engins à roulettes fixés indépendamment à chaque pied).»

Au dixième tiret:
«Le terme piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, et aux pratiquants roller par assimilation (usagers équipés d'engins à roulettes fixés indépendamment à chaque pied).»

Article R. 415-2 (anc. R. 4-2)
Au deuxième alinéa:
«Le conducteur d'un véhicule autre qu'un cycle, un roller *ou un cyclomoteur ne doit pas s'engager dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt définies à l'article R. 415-15 lorsque son véhicule risque d'y être immobilisé.»*

Article R. 414-4 (anc. R. 14)
Au IV :
«Pour effectuer le dépassement, [le conducteur] doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou trois roues, d'un roller, *d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.»*

Article R. 414-11 (anc. R. 17)
Aux deux premiers alinéas:
«Tout dépassement est interdit sur les chaussées à double sens de circulation, lorsque la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante, ce qui peut notamment être le cas dans un virage ou au sommet d'une côte, sauf si cette manœuvre laisse libre la partie de la chaussée située à gauche d'une ligne continue ou si, s'agissant de dépasser un véhicule à deux roues,

87 Les références indiquées sont celles du nouveau code de la route, entré en vigueur le 1er juin 2001. Entre parenthèses les références de l'ancien code. Signalons que les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus aumaire dans la commune sont fixées par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales (*in* Livre 4, *L'usage des voies, Art. L. 411-1).*

ou un roller, cette manœuvre laisse libre la moitié gauche de la chaussée.»
«Tout dépassement autre que celui des véhicules à deux roues et des rollers *est interdit aux intersections de routes, sauf pour les conducteurs abordant une intersection où les conducteurs circulant sur les autres routes doivent leur laisser le passage en application des articles R. 415-6, R. 415-7 et R. 415-8, ou lorsqu'ils abordent une intersection dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation ou par un agent de la circulation.»*

Article R. 415-4 (anc. R. 24)
Au III:
«Tout conducteur doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter, ainsi qu'aux cycles, rollers *et cyclomoteurs circulant sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.»*

Article R. 415-15 (anc. R. 28-1)
«Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peu décider de créer:
1° Sur les voies d'accès, des feux de signalisation décalés et distincts, l'un pour les cycles, les rollers *et les cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules;*
2° Sur les voies d'accès équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, rollers *et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules;*
3° Une voie réservée que les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs et les rollers *sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite.»*

Article R. 413-7 (anc. R. 189)
«Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car et les rollers *ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.*
Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.»

Article R. 413-8 (anc. R. 189)
«Il est interdit aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs et aux rollers *de se faire remorquer par un véhicule.»*

Article R. 431-9 (anc. R. 190)
Aux premier et au dernier alinéas:
«Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues et les rollers*, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.»*
«Les conducteurs de cycles et les rollers *peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.»*

Articles R. 313-4 à 313-6 (anc. R. 196)
Nous proposons d'insérer un alinéa supplémentaire:
« Tout roller doit être équipé dès la tombée de la nuit et lorsque les circonstances l'exigent de dispositifs rétroréfléchissants, visibles de l'avant, de l'arrière et latéralement. »

Article R. 313-31 (anc. R. 196)
« I. Le ministre chargé des transports fixe par arrêté [...] les caractéristiques précises des dispositifs rétroréfléchissants des rollers [...]».

Article R. 412-34 (anc. R. 217)
Au I :
« [...] Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle, et les pratiquants rollers sans limite d'âge *peuvent également utiliser [les trottoirs], sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. »*

Le code pénal

Parmi les dispositions relatives à l'usage de la voie publique, il convient de rappeler que le code pénal dans son article 223-1 prévoit que les usagers de la voie publique, quels qu'ils soient, doivent éviter par leur vitesse de créer des risques pour les autres usagers par la mise en danger d'autrui. Ceci induit la poursuite pénale devant le tribunal correctionnel en application de cet article. Ajoutons par ailleurs que la responsabilité civile peut être engagée selon l'article 1384 du code civil, le cas échéant pour responsabilité du fait des choses, sur la base de l'article 1384 , alinéa 1.
Rappelons qu'en l'état actuel de la législation le code de la route assimile le roller à un piéton et qu'il doit donc se conformer à un certain nombre d'obligations concernant la circulation: respecter les feux tricolores et traverser les chaussées sur les passages piétons - lorsqu'ils existent à moins de cinquante mètres. Tout manquement constaté par un agent de la force publique peut être sanctionné par une contravention de première classe pouvant aller de 75 à 250 F en vertu de l'article R. 412-43 (anc. R. 237) du nouveau code de la route. Si les rollers sont autorisés un jour à rouler sur la chaussée, comme nous le proposons, les amendes seront évidemment plus chères! (mêmes tarifs que pour un automobiliste en infraction…). Cependant, il y aura, le cas échéant, certainement lieu d'approfondir cette question, qui a commencé d'ailleurs à faire l'objet d'un débat lancé par des associations de cyclistes… Si l'atténuation des sanctions pour les cyclistes étaient à l'ordre du jour, cela pourrait valoir aussi pour les rollers.

Un mot sur le «catch», pratique qui consiste pour un roller à s'accrocher à une voiture ou à un bus: bien que très limitée, elle véhicule, si l'on ose dire, une bien mauvaise image… À juste titre, car elle est particulièrement dangereuse pour le «catcheur», mais aussi pour les autres usagers, à cause du possible effet de surprise. Et ce d'autant plus que le conducteur du véhicule ne se rend généralement compte de rien, en raison de la volonté de dissimulation délibérée du roller dans l'angle mort. En tout état de cause, un conducteur doit refuser catégoriquement toute «prise en charge» d'un roller et, le cas échéant, attendre, pour démarrer, que le roller «décroche». S'il réalise en roulant qu'un roller le «catche», le conducteur du véhicule pris au piège… n'a pas de solution-type de maîtrise de la situation. Tout est fonction des conditions de circulation, du nombre de véhicules sur la voie et du profil du terrain (problème des pentes, côtes, montées et descentes). Il peut, selon le cas et afin de réduire le risque d'accident, au mieux réduire sa vitesse progressivement, ou bien maintenir une vitesse qui «assure» tant bien que mal l'équilibre du roller avant de pouvoir s'arrêter dans de meilleures conditions. Catcheurs ou automobilistes complices, sachez que le code pénal punit cette pratique d'un an emprisonnement et de 100 000 F d'amende![88]

Rappel de la modification en cours du décret de 1955 relatif aux manifestations sportives sur la voie publique

Le cadre juridique des randonnées en roller est donné par le décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique[89]… pendant quelque temps encore. En effet, un projet de décret[90] prévoit notamment que «l'autorisation ou la déclaration ne [seront] pas requises pour l'organisation de [certaines[91]] manifestations sportives regroupant moins de *100* participants.» Au-delà de ce seuil mais en deçà de 1 000, une simple déclaration serait suffisante; tout cela fait encore l'objet de discussions.

Qu'en est-il de certaines ordonnances du préfet de police de Paris?

L'ordonnance du 25 juillet 1862

L'article 113 de l'ordonnance du 25 juillet 1862 stipule que *«les jeux de palets, de tonneaux, de siam, de quilles, de volants, de toupies, sabots, bâtonnets, cerfs-volants, et tous autres susceptibles de gêner la circulation et d'occasionner des accidents sont interdits sur la voie publique»*.

Or un jugement du tribunal de police de Paris (8 juin 2000) considère que les rollers constituent avant tout de *«véritables moyens de locomotion au même titre que les vélocipèdes, les patinettes ou les trottinettes qui empruntent la chaussée»* ; qu'en tout état de cause ils ne sont pas susceptibles *«de gêner la circulation et d'occasionner des accidents»*. Un arrêt de la Cour de Cassation (7 février 2001) confirmera cette interprétation. (Vous trouverez l'intégralité de ces textes en annexe 3, p. 145). En conséquence, il n'est pas utile d'envisager une modification du texte.

88 Code pénal, parties législative et réglementaire, article 223-1 : «Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende.»

89 L'article R. 411-32 (anc. R. 234) du code de la route fixe les sanctions pour non respect de ces dispositions réglementaires.

90 Relatif à la réglementation des épreuves, compétitions ou manifestations à caractère sportif sur les voies ouvertes à la circulation publique, le nouveau décret abrogerait celui de 1955.

91 Les manifestations visées ici sont celles «excluant tout classement soit en fonction de la plus grande vitesse réalisée soit d'une moyenne imposée sur une partie quelconque du parcours, ne comportant pas l'engagement de véhicules à moteur».

L'ordonnance du 15 septembre 1971

Dans son article 13, l'ordonnance stipule notamment que dans toute voie ouverte à la circulation publique il est *«interdit de s'accrocher, de se suspendre à une quelconque partie d'un véhicule, de se tenir sur une partie extérieure quelconque d'un véhicule en marche»*. Remarquons cependant que l'interdiction de cette pratique, déjà sévèrement sanctionnée par le code pénal (cf. p. 83), ne semble efficace que si elle peut s'accompagner de la saisie… des patins à roulettes. Or, aucun arrêté d'aucune autorité locale ne peut instituer une telle saisie sans modification préalable du code de la route.

Les arrêtés du 3 juillet et du 8 août 2000

Comme indiqué p. 24, suite aux difficultés rencontrées à propos de la randonnée du vendredi soir, le préfet de police de Paris, dans son arrêté du 3 juillet 2000, a fixé les modalités d'usage de l'espace public lors des randonnées du vendredi mais aussi celles du dimanche après-midi : le choix se limite alors à quatre itinéraires prédéfinis… L'arrêté modificatif du 8 août 2000 a permis aux rollers de retrouver le choix de parcours *«non conformes à l'article 3»*, après *«accord exprès de l'autorité de police»*.

Les propositions faites ici à partir des textes en vigueur pour prendre en compte le roller comme véritable moyen de déplacement prendraient tout leur sens si l'ensemble des circulations douces étaient intégrées en tant que telles (marche, vélo, roller, trottinette…) dans les différents codes concernés et dans l'aménagement urbain en général…

Conclusion

Le développement permanent de la pratique du roller depuis ces dernières années touche l'ensemble des agglomérations françaises. Bien plus qu'un jeu d'adolescents, différente du seul phénomène de mode, la pratique du roller correspond à une évolution des pratiques urbaines conjuguée à une conception différente des façons de se déplacer en ville. Le roller se veut un citoyen urbain respectueux de son environnement et s'accorde à une manière plus détendue, plus saine et socialement moins coûteuse de vivre en ville.

Néanmoins, son statut juridique actuel ne permet pas de répondre aux besoins nouveaux constatés par l'ensemble des acteurs concernés par cette pratique multiforme en plein développement. Les éléments de réflexion, les propositions et suggestions que le groupe de travail roller a développés visent tous à accompagner, sans la déformer, cette transformation de la conception et de la manière de se déplacer. Les modifications juridiques nécessaires proposées sont de faible ampleur, aisément réalisables sans requérir une «révolution culturelle». Le predit 1996-2000, via son groupe «déplacements non motorisés», a d'ailleurs lancé début 2000 un appel à propositions pour *«une connaissance plus fine du déplacement à roller»*.

Les aménagements techniques qui doivent accompagner le développement de la pratique du roller sont peu coûteux, surtout en regard de ceux nécessaires à n'importe quel moyen de déplacement motorisé, et, moyennant quelques adaptations techniques, réalisables à court terme. L'ensemble de ces propositions peut guider les décideurs qui souhaiteront répondre aux attentes du nombre croissant des pratiquants du roller et, au-delà, à celles de nouveaux pratiquants de l'espace (circulations douces...).

Non polluant, ne réclamant aucun espace de stationnement, silencieuse, la pratique du roller s'avère - lorsqu'elle est effectuée dans des conditions normales de sécurité - un excellent moyen d'entretenir sa santé... et de préserver celle des autres habitants de la ville. Accessible dès le plus jeune âge et pour un coût faible, le roller apporte - avec la marche, le vélo et d'autres modes de déplacements non motorisés[92] - une réponse pertinente aux exigences de la ville contemporaine: moins de pollution, moins de bruit et un meilleur partage de l'espace public, c'est plus de place, de convivialité et ... de plaisir pour le citadin.

92 La «patinette», par exemple, qui au cours de l'année 2000, s'est fait une place remarquée dans l'espace public. Cette micro-trottinette, sortie de nos greniers et remise au goût du jour (très design, cadre inox, roues translucides et colorées...), intergénérationnelle et particulièrement ludique, ne nécessite aucun apprentissage. Voir par ailleurs le jugement du tribunal de police de Paris du 8 juin 2000 (annexe 3). Il prend acte que le roller est pour ses adeptes *«un véritable moyen de locomotion au même titre que les vélocipèdes, les patinettes ou les trottinettes qui empruntent la chaussée.»*

Bibliographie

Association européenne des voies vertes (AEVV), avec le soutien de la Commission Européenne (direction générale environnement), 2000, *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe: exemples de réalisations urbaines et périurbaines,* Namur (Belgique), AEVV.

Association française de développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V), 2000, *Catalogue touristique 2000*, Le Havre, AF3V, 16 p. (principaux aménagements vélo et roller loisir en France).

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et comité français d'éducation pour la santé (CFES), 2000, *Prévention des accidents de roller et de vélo,* dossier de presse, 23 p.

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

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), 1996, *Complémentarité des modes de transport, projet d'agglomération et schéma de voirie,* Lyon, Certu, 93 p.

Centre d'études des transports urbains (Cétur), 1994, *Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine,* Bagneux, Cétur, 368 p.

Commission de la sécurité des consommateurs (C.S.C.), 2000, *Avis relatif à la pratique du patin à roulettes (roller quad), du patin en ligne (roller in line) et de la planche à roulettes (skateboard),* Paris, 24 p.

Dron Dominique et Cohen de Lara Michel, 2000, *Pour une politique soutenable des transports,* rapport au ministre de l'environnement, nouvelle édition actualisée, La documentation française, 413 p.

Duguet Anca, Jacob Christian, Py Nadège, Beigbeder Céline et Nolorgues Laurence, mars 2000, *Les aménagements cyclables en Île-de-France: évolutions récentes, perspectives d'avenir,* rapport de synthèse institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF), contrat d'objectifs État-IAURIF.

Docteur Duval Christine, Pocquet Korine, 1996, *Accidents de rollers et de patins à roulettes, 932 cas, juillet 1986 - juillet 1994,* rapport European Home and Leisure Accident Surveillance System (EHLASS), Paris, ministère du travail et des affaires sociales, direction générale de la santé.

Dutrannois Christophe et Perrin Gilbert, 2000, *Guide des randonnées roller en Belgique, 24 balades nature pour les patineurs,* MD sport ASBL, Chemins du rail ASBL, éditions Lannos s.a., Tielt, Belgique, 206 p.

Fédération française de roller skating (FFRS), 1998, *Roller skating : de l'initiation au perfectionnement,* éditions EPS.

Groupement des autorités responsables de transport (Gart) - union des transports publics (UTP), 1994, *Quels déplacements ? pour quelle ville ? pour quel territoire ?*

Groupement des autorités responsables de transport (Gart), 2000, *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo…*, Paris, Gart, 125 p.

INRA Europe, 1995, *Les Européens et l'environnement,* Commission européenne, Eurobaromètre.

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra), 1996, *Évaluation monétaire des impacts des transports sur l'environnement,* rapport d'étude n°1, Bagneux, Setra, 126 p.

Jacquey Bénédicte, Siméonidis François, Weisman Eric, Meurant-Danhauser Georges, Djian Emmanuel et Ginsburg Oren, 1995, *L'asphyxie des grandes villes à l'horizon 2000, les cas de Bonn, Francfort, Genève,* Clermont-Ferrand, Éditions Ville de Clermont-Ferrand, Bourses d'exploration de Clermont-Ferrand, 271 p.

Lambert J. et Lamure Claude, 1996, *Évaluation monétaire des impacts des transports sur l'environnement. Analyse bibliographique et raisonnée des méthodes et des applications,* Inrets/Setra.

Lamure Claude, 1995, *Quelle automobile dans la ville ?* Le développement durable, Lyon, 336 p.

Lamure Claude et Lambert J., 1993, *Impact des transports terrestres sur l'environnement, méthode d'évaluation,* synthèse Inrets n° 23, Lyon, Inrets.

Loret Alain et Waser Anne-Marie (sous la direction de), 2001, *Glisse urbaine. L'esprit roller : liberté, apesanteur, insoumission,* Autrement, 260 p.

Moullec Yves-Laurent, 2000, *L'impact du roller sur la ville,* Paris, Institut français d'urbanisme (mémoire de DESS deuxième année, juillet 2000 ; directeur de mémoire : Jarreau Philippe), 99 p.

Nieswizski Sam, 1991, *Rollermania,* Paris, Gallimard, collection Découvertes, Sports et jeux, 128 p.

Parisot Florent, 1998, *Les rollers, mode… de déplacement ?*, Collections du Certu, 67 p.

Pou Kam Rang, 2000, *La traumatologie aiguë des patins sur roues (rollers, patins à roulettes, planches à roulettes), étude épidémiologique rétrospective à propos de 292 cas,* thèse soutenue publiquement à l'université Joseph Fourier, faculté de médecine de Grenoble, 59 p.

Predit, 2000, *Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée,* Actes du séminaire du 17 décembre 1999, édition Amarcande, 75 p.

Thuriot Marion et Rodriguez Serge, 1998, *Vivre en roller,* éditions Chiron.

Thuriot Marion et Rodriguez Serge, 1999, *Le roller à Paris,* collection *Paris est à nous,* éditions Parigramme.

Zawadynski Sophia Veronika, 2000, *Traumatismes en patins à roulettes, patins à roues alignées et planches à roulettes,* thèse préparée sous la direction du Docteur Alain Lironi, Genève, faculté de médecine de l'université de Genève, 70 p.

Articles

Beauvais Jean-Marie, octobre-décembre 1993, Le coût des transports urbains: nouvelles évaluations, *Transports urbains,* n° 81, p. 17-20.

Bonnafous Alain, novembre-décembre l994, Coûts environnementaux de transport routier et tarification d'usage des infrastructures, *Transports,* n° 368, p. 406-417.

Hathchuel Georges et Loisel Jean-Pierre, juin 1997, Les Français préfèrent l'automobile mais sont d'accord pour en limiter l'usage en ville, *Consommation et modes de vie,* n° 119, Credoc.

Sivardière Jean, avril-juin 1995, Politique des transports: de nouveaux objectifs, *Transports urbains,* n° 87.

Glossaire

Abec : unité de mesure de l'alésage d'un roulement.

Accolade : l'accolade consiste à tourner autour du piéton en posant les mains sur ses épaules.

Accroupie : action qui consiste à fléchir les jambes au maximum afin d'être baissé, voire presque assis sur ses talons.

Active Brake Technology : système de freinage perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol. Il a été mis au point par Rollerblade.

Agressive : désigne l'ensemble des pratiques de roller acrobatique, street, rampe, saut, slalom. À l'origine le terme désignait surtout le street puis il est devenu générique pour toutes les disciplines comportant une importante prise de risques.

Agressive light : désigne le saut ou le slalom. L'adjectif marque la condescendance affectueuse des streeters et rampeurs à l'égard des pionniers de l'acrobatique, les adeptes de saut et de slalom.

Aigle : technique de rouler les talons face à face.

Aigle simple : action d'avancer en gardant les pieds ouverts à 180°, les roues dans le même axe, mais en passant alternativement : carres à plats, carres externes, carres à plats, carres internes et ainsi de suite, pour se propulser.

Aigle croisé : action de croiser et décroiser les jambes en roulant en position de l'aigle simple.

Aigle royal : figure qui consiste à rouler les talons face à face, sur les roues arrière des patins.

À la russe : descendre des marches une à une, les pieds en canard avec une maîtrise totale de la descente. Le rythme de descente sera à la mesure de votre aisance.

Ange du bitume : randonneur ou hockeyeur de haut niveau se comportant très courtoisement lors de ses déplacements (ne pas confondre avec catcheurs et caillera).

Antirocker : roue très petite et très dure, se fixant au centre de la platine pour permettre l'exécution des figures d'agressive.

Autorock : système de rockering rapide mis au point par la marque Oxigen.

Axe autobloquant : axe conçu pour permettre l'utilisation d'une seule clé et pour éviter tout desserrage.

Axe médian : c'est l'axe qui passe entre les pieds du patineur de l'arrière vers l'avant.

Bachslide Plate : protection latérale centrale de la chaussure.

Baggy : pantalon ou bermuda très large porté par les riders d'agressive, permettant de dissimuler les protections et laissant une grande aisance de mouvement. Permet accessoirement (top look) de dévoiler votre joli caleçon vu qu'il est plus chébran de le porter au bas des reins.

BIF: brevet d'initiateur fédéral, autorisant l'enseignement du roller.

Bob-run speed-skating : épreuve de descente sur piste de bobsleigh.

Boîte aux lettres: action de mettre les deux patins sur la même ligne, en se laissant rouler.

Buggy rollin : combinaison équipée de 27 roues permettant de rouler sur toutes les faces.

Caillera : racaille, en verlan; désigne ceux qui se conduisent mal, provoquent des incidents...

Came-back : gourde souple à dos muni d'un tuyau permettant de boire tout en roulant.

Carre: cf. *«prise de carre»*.

Catcher : s'accrocher derrière un véhicule.

Changement de carre : passage d'une carre à l'autre.

Châssis (ou platine) : lame où l'on fixe les roues et la chaussure.

Ciseau : action qui consiste à mettre un roller un peu plus en avant que l'autre, la roue arrière du roller avant est à peu près au niveau de la roue avant du roller arrière, l'écartement est égal ou inférieur à la largeur du bassin.

Collier : désigne la partie de la chaussure ou de la coque, au niveau du cou-de-pied.

City-roller : modèle de roller muni de platine amovible (ou Step-in).

Clé scorpion (ou clé éléphant) : outil réunissant les clés nécessaires au dépannage de vos rollers.

Coping : sur une rampe, désigne la barre de fer courbe qui recouvre la plate-forme au niveau de l'angle situé sur le long des deux parties supérieures.

Coques: chaussures rigides ressemblant aux chaussures utilisées pour le ski.

Clap : action de cogner les protège-poignets l'un contre l'autre.

Courbe : trajectoire décrite par un patineur en carre.

Crochets: boucles de serrage permettant la fermeture de la coque.

Croisé : action de croiser les jambes en roulant.

Daffy : position en boîte aux lettres pendant laquelle le patin avant roule sur les roues arrière et le patin arrière roule sur les roues avant.

Décroisé : action de décroiser les jambes après avoir effectué un croisé.

Dedans : courbe décrite par un patineur résultant de la pression latérale exercée à l'intérieur du ou des patins.

Dehors : courbe décrite par un patineur résultant de la pression latérale exercée à l'extérieur du ou des patins.

Déséquilibre permanent : désigne un patineur tout débutant.

Dévoreurs de bitume : randonneurs pensant essentiellement à engranger des kilomètres. Leur cri de guerre est *«rouler, rouler, rouler»*; ils ne se souviennent généralement pas de leurs trajets mais savent toujours vous dire qu'ils ont roulé au moins soixante kilomètres. Physiques et résistants.

Disc Brake System : système de freinage perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par Ultra Wheels.

Dual Braking System : système de freinage perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par Roces.

Entretoise : cylindre s'intercalant dans une roue entre les deux roulements, pour une meilleure glisse.

Épervier : c'est un jeu de poursuite qui permet d'apprendre l'esquive et de travailler ses accélérations.

Fakir : figure de slalom qui consiste à rouler entre les plots sur une jambe, l'autre étant repliée et maintenue au niveau de la taille.

Fitness : désigne une pratique loisir. En anglais, désigne la forme, la condition physique. Ce terme semble apparu en France en même temps que les rollers en ligne.

Foot-strap : sangle amovible renforcée qui se fixe sur le cou-de-pied et s'avère très utile à son maintien. Indispensable pour les pratiques un peu sauvages.

Force Multiplier : système de freinage perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par Bauer.

Freinage-tampon : freinage qui s'effectue à l'aide du tampon de frein situé à l'arrière d'un des deux patins.

Fun-Box : module de street rassemblant des plans inclinés, des plans courbes et des handrails. Souvent le module principal d'une aire de street.

Glissade : action de se laisser porter sur deux ou un appui, en roulant, après une propulsion vers l'avant ou l'arrière.

Grinds-grinds: mordus de street et fervents raboteurs de mobilier urbain. L'appellation évoque à la fois leur accessoire favori et le bruit qu'ils émettent inlassablement au cours de leurs tricks. Voir aussi randos bûcherons.

Grind plate : plaque de protection latérale de la platine.

Hand-Rail : barre servant de main courante droite ou inclinée.

Hydraulique Braking System : système de freinage hydraulique perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par K2.

Hyper Walk : système qui se place entre la première et la deuxième roue pour les immobiliser.

In Line : roller équipé de roues disposées en ligne.

King-Rail : rail en hauteur et en pente.

Lighter : lampe, fixe ou clignotante, qui se clipse derrière le patin. Certains le mettent à la ceinture.

Max Levage : levier maximum, système de freinage sophistiqué permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par Bauer.

Mobilier Urbain : désigne le niveau d'un patineur ayant besoin de la signalisation verticale du mobilier urbain, poteaux, feux tricolores, lampadaires, aubergines (oh, pardon ! madame), pour s'arrêter.

No pads: mode qui consiste à ne porter aucune protection.

Noyau : partie centrale et fondamentale d'une roue.

Nylon : fibre synthétique plastique obtenue à partir du goudron, utilisée dans la composition du noyau de la roue.

Papillon : figure de saut qui consiste à plier les jambes devant, en tailleur.

Patin d'appui : le patin ou la jambe qui porte le poids du corps du patineur ; on peut patiner sur un ou deux appuis.

Patin directeur : le patin qui gère la trajectoire (c'est le plus souvent le patin d'appui).

Patinette : action de pousser sur la même jambe, l'autre restant directrice (emprunté au skate ou à la trottinette).

Patin fermé : se dit de la position du pied résultant de la rotation interne de la cheville.

Patin libre : le patin ou la jambe qui ne supporte pas le poids du corps du patineur mais qui participe à son équilibre.

Patin ouvert : se dit de la position du pied résultant de la rotation externe de la jambe.

Patin tampon : patin servant de ralentisseur lors du freinage en T, celui qui effectue une raclette, action consistant à frotter le train roulant contre le sol.

Pépito : le palet du hockey. On dit «taquiner le pépito».

Petit Aigle : action qui consiste à glisser sur deux appuis, carres internes (carres dedans), pieds ouverts et jambes écartées, en formant un cercle, le patineur glissant face au cercle décrit.

Petite voiture : position accroupie en ciseau, le poids du corps est sur le pied avant tandis que le pied arrière est posé au sol talon relevé, les roues avant en contact avec le sol.

Pied Amont ou Pied Arrière : pied qui se trouve derrière lors de l'exécution de la figure.

Pied Aval ou Pied Avant : pied qui se trouve devant lors de l'exécution de la figure.

Pied naturel : le pied avec lequel vous avez le plus de dextérité.

Pied opposite : le pied avec lequel vous avez le moins de dextérité.

Pizza : chute, ainsi appelée parce qu'elle a laissé des traces rouges sur la peau.

Platine : partie du patin recevant les roues pour le in line ou les trucks pour le quad.

Polyuréthanne : grâce à ce polymère thermoplastique qui confère aux roues un certain pouvoir d'amortissement et leur permet ainsi de supporter (presque) n'importe quelle irrégularité, le roller est devenu véritablement urbain.

Power Braking System : système de freinage perfectionné permettant de garder les 4 roues au sol, mis au point par Oxygen.

Power Stroke : littéralement *foulée puissante*. Platine dont la roue avant est articulée par la compression d'un ressort (chez Tecnica).

Prise de carre : désigne l'action de mettre en contact avec le sol la partie des roues dont on se sert pour patiner ou effectuer des changements de directions; les carres peuvent être internes, externes ou à plat (sur un ou deux appuis).

Propulsion : résultante de toute action provoquant un déplacement.

Quad : rollers équipés de roues disposées en rectangle. Les irréductibles lui vouent un culte d'autant plus intéressant que les commerciaux parient sur sa disparition.

Raclette: Action consistant à frotter le train roulant contre le sol.

Rak-rak : streeters reconnaissables au look et au bruit, de nombreux bancs de Paname ne sont pas prêts d'oublier les infatigables rak-rak (voir aussi grinds-grinds).

Rampe : module en «demi-pipe» (half-pipe), servant à effectuer des figures acrobatiques.

Rampeur : utilisateur de rampe.

Randos bûcherons: désigne les streeters qui se servent des bancs et autre mobilier urbain pour exécuter leurs figures (voir aussi grinds-grinds).

Rando catch : s'accrocher aux véhicules motorisés pour se faire tracter.

Raps : platine à propulsion prolongée (chez Rotrax).

Recap : coque de remplacement pour genouillère.

Riders : nouvel anglicisme en vogue pour désigner les rollers, avec une tonalité différente en fonction des tribus qui l'utilisent, de l'anarchie au développement durable! Mais le terme, qui désigne à la base des skaters, s'applique surtout aux pratiquants d'agressive.

Rilsan : fibre synthétique plastique obtenue à partir d'huile de ricin, utilisée dans la composition du noyau de la roue.

Rockering : système permettant de régler le nombre de roues en contact avec le sol.

Rocket air : figure de rampe qui consiste, une fois en l'air, à tendre les jambes vers l'extérieur de la rampe en agrippant un patin.

Serpillière : chute violente sur le ventre.

Shock Absortion system : système d'absorption des chocs monté sur la platine (chez Roces).

Shore : unité de mesure de la dureté d'une roue.

Slap : en hockey, désigne un tir puissant dans les buts.

Shifty: figure de street consistant à glisser sur une barre, pieds parallèles, la coque du patin en contact avec la barre.

Slide : freinage en dérapage sur les roues. En agressive, glisse sur une barre.

Soft-boot : chaussure souple d'in line.

Soulevé : comme son nom l'indique, cela consiste à décoller le piéton de terre et à faire un bout de chemin ensemble (cette technique est surtout valable face à un enfant ou... à un mannequin filiforme).

Soul plate : plaque de protection des rivets de la platine, permettant une glisse perpendiculaire.

Spacer : petite pièce qui se place à l'intérieur du châssis, pour empêcher les roulements d'être en contact avec la platine.

Spine : deux tremplins courbes (bank) en opposition, reliés par un copping.

Splints : barre de remplacement pour les protège-poignets (chez Hatch Gear).

Street : discipline acrobatique se pratiquant essentiellement dans la rue sur du mobilier urbain ou dans des espaces spécifiques sur des modules.

Stunt : nom générique désignant la pratique du street et de la rampe.

Surnoyau ou gomme : partie en polyuréthanne s'incorporant au noyau.

Tac-Tac : technique de descente très rapide de marches.

Top Strap : lanière velcro assurant le maintien du haut du pied.

Traditionnel : désigne le patin comportant quatre roues en rectangle (voir aussi quad).

Truck : partie métallique qui supporte l'essieu recevant les deux roues (pour quad).

Unity : figure aussi bien utilisée en rampe qu'en street. Elle consiste à effectuer un slide les pieds croisés.

Univers : l'univers, c'est l'espace roller que l'on se reconnaît : la ville à «chevaucher» pour un streeter, la moindre parcelle de bitume pour un randonneur… Et quand vous «zappez», vous changez d'univers!

Uréthanne : matériau composant la bande de roulement d'une roue.

Varioline : platine dont l'emplacement des roues est réglable (chez Trezeta).

Ventouse : action de plaquer les mains contre la carrosserie d'une voiture afin d'éviter une collision.

Waterjump : pratique de saut utilisant un tremplin et une réception dans l'eau (piscine, bassin, lac…), ce qui permet de développer les figures en l'air (*aerials*).

Wax : paraffine additionnée à du silicone que l'on applique sur le support sur lequel on veut glisser. Accessoire des streeters.

Xsocks : chaussettes créées pour le patinage car elles réduisent la pression aux endroits où les chocs et les frottements sont les plus fréquents.

Y : figure de patinage artistique qui consiste à saisir la jambe libre tout en la levant sur le côté vers le ciel en dessinant avec le corps un Y.

Zoulou : figure de saut, une jambe repliée horizontalement, l'autre jambe en écart latéral, torse de face.

Illustrations

MJS/Jean Gorguet - Les randonnées urbaines traduisent un engouement grandissant pour le roller.

RSI/Adeline Le Men – Attention ! l'asphalte mouillé requiert une certaine maîtrise...

RSI/Adeline Le Men – De nombreuses manifestations, initiations ou démonstrations, en prenant place au cœur des villes, contribuent au développement du roller et à l'animation urbaine.

Certu/Nicolas Wiplier – Entre rampes et panneaux de basket de rue, les jeunes utilisateurs s'exposent au regard des passants.

Certu/Nicolas Wiplier – Pratique aujourd'hui interdite, rouler avec ses patins sur la chaussée…c'est peut-être pour demain, lorsque nous aurons appris à mieux partager l'espace public, dans le cadre d'une circulation réellement modérée.

Certu/Jacques Robin – Quel que soit son niveau, le roller se doit de porter des protections, genouillères, coudières et surtout protège-poignets (voire casque), efficaces en cas de chute.

Certu/Nicolas Wiplier – Les rollers, parce qu'on les assimile à des piétons, sont tenus de traverser la chaussée sur les passages piétons… Ce qui ne les dispensent pas de porter des protections.

Certu/Nicolas Wiplier – Les espaces publics protégés peu fréquentés (aires piétonnes, places…), sont propices à l'apprentissage du roller.

RSI/Adeline Le Men – Vêtements clairs, bandes et brassards rétroréfléchissants sont vivement recommandés; si les rollers acquerraient un statut, ils pourraient même devenir obligatoires...

AF3V – Sous réserve de largeur suffisante, environ 1,60 m, et de revêtement lisse, les pistes cyclables, aujourd'hui exclusivement réservées aux cyclistes, pourraient, demain, être ouvertes aux rollers.

MJS/Jean Gorguet – Le roller, «piéton rapide», adepte de la glisse urbaine.

AF3V –Anciens chemins de halage, voies ferrées et voies vertes constituent des lieux privilégiés pour les déplacements non motorisés, marche, vélo, roller, etc.; encore faut-il un revêtement de sol adapté (lisse, adhérence appropriée...).

Mairie de Paris / Direction de la Voirie et des Déplacements - Exemple de voie bus existante, étendue aux vélos et... pourquoi pas aux rollers, sous réserve, bien entendu, que ces derniers soient autorisés à rouler sur la chaussée. Cependant, il est préférable de porter ladite voie à 4,50 m environ (marquage compris, caniveau non compris) de façon à ce que les bus et les vélos puissent se doubler sans avoir à en sortir ; le pictogramme vélo est alors normalement situé à droite de l'inscription «BUS».

Mairie de Paris / Direction de la Voirie et des Déplacements - Exemple de sas vélo qui pourrait être utilisé par les rollers, sous réserve, bien entendu, qu'ils soient autorisés à rouler sur la chaussée.