

Le roller, mode de déplacement à part entière ?

Le roller, une pratique urbaine aux multiples facettes

La vague du roller déferle tranquillement sur l'asphalte. Sur les rotatives et les écrans aussi. Les randonnées parisiennes du vendredi soir, notamment, ont marqué les esprits. Depuis, d'autres grandes villes comme Lyon ont emboîté le pas. Le roller est sorti spectaculairement de la sphère adolescente dans lequel il est resté longtemps confiné. Il n'est plus seulement un jeu, le street, pratiqué sur les spots, où rollers comme skaters réalisent toutes sortes de figures intégrant bordures, marches, murets, rampes, etc.

C'est aussi une forme de loisir, au même titre, par exemple, que le cyclotourisme. Pratique urbaine par excellence, le roller peut néanmoins se prêter, sous réserve d'un revêtement idoine, à la promenade champêtre - voir le succès des voies vertes comme l'ancienne voie ferrée Givry-Cluny (Saône-et-Loire).

Enfin, il représente un moyen de locomotion que tout un chacun peut, moyennant un apprentissage minimum, adopter. En ville, en fonction des différentes configurations (aménagement cyclables, feux, trafic...), un roller peut rouler de 8-10 à 15 km/h. C'est grosso modo la vitesse d'un cycliste¹. Les agglomérations importantes semblent avoir pris une longueur d'avance. On y voit un nombre croissant de rollers, sur les trottoirs parmi les piétons, ou sur la chaussée dans la circulation générale. En effet, "l'encombrement excessif de l'une ou l'autre des portions de l'espace public, soit par les piétons, soit par le trafic automobile, est l'une des principales raisons de ce choix alternatif, avant celle de la bonne qualité du sol".

On a parfois parlé, sans doute de façon quelque peu excessive, de phénomène de société. À telle enseigne qu'une brigade roller a même été créée à Paris en 1998 ! Il n'en demeure pas moins vrai que la pratique du roller renvoie à un certain mode de vie, à une façon nouvelle de vivre en ville — de vivre la ville devrait-on dire —, à une manière de se mouvoir dans l'espace urbain.

Le roller n'en cherche pas moins sa place

Certaines villes ont limité l'usage du roller dans des lieux particuliers, les skate-parks, certaines allant même jusqu'à l'interdire purement et simplement. La raison ? Le roller "pose problème" : il slalome sur les trottoirs et effraie les personnes âgées, dégrade le mobilier urbain... Le catching (qui consiste à s'accrocher à une voiture, un bus qui passe), pratique dangereuse, a pu lui faire également mauvaise presse. Bref, nouveau venu dans l'espace urbain, le roller dérange. De fait, ce n'est pas le moyen de transport qu'il faut mettre en cause, mais la difficulté à mettre en place, pour tout nouvel "entrant", un code de bonne conduite, de mixité d'usage d'un espace contraint. Il s'agit à la fois de comportement individuel et de définition d'un cadre (évolution nécessaire du code de la route). Loin de vouloir sous-estimer les problèmes d'insécurité liés aux rollers — dont une part est subjective, comme semblent nous le montrer les rares sta-

¹ Pour une vitesse donnée, l'effort développé par un roller est légèrement plus soutenu que par un cycliste. C'est, par exemple, une des raisons pour laquelle l'Auditorium de Lyon fait porter à ses clients programmes, billets, et autres abonnements par des coursiers en rollers pour des distances de quelques kilomètres et par des cyclistes pour de plus longues distances. Mais c'est aussi parce que pour les rollers, l'espace public périurbain est encore moins praticable (revêtements des trottoirs ou des chaussées) et plus dangereux (vitesses excessives des véhicules motorisés) qu'il ne l'est pour les cyclistes.

tistiques à notre disposition, voir ci-dessous —, force est de constater que ce qui pose réellement problème, c'est la place trop importante conquise sur l'espace public par l'automobile...

Les rollers souffrent en réalité d'un manque de reconnaissance. Le code de la route lui-même ne fait pas de différence entre ces piétons rapides² et... les autres. Conformément à son article R. 217, les rollers sont tenus de circuler sur les trottoirs, d'emprunter les passages piétons, etc³. La cohabitation des uns avec les autres n'est pas pour autant évidente, en raison principalement du différentiel de vitesses et de la "discrétion" du roller — on ne l'entend pas forcément arriver. Sur la chaussée, les choses ne se passent pas forcément mieux (vitesses, distances de freinage, nature des trajectoires sont différentes).

Les données sur la sécurité sont rares

Un nombre croissant de citoyens se déplacent en rollers. Pour autant et au jour d'aujourd'hui, il n'existe qu'à la ville de Paris des statistiques concernant spécifiquement l'accidentologie du roller. Lors de 32 accidents en 1996, au moins un roller a été impliqué (une seule fois avec un piéton) ; 25 accidents de ce type en 1997 (aucun ne concerne un piéton) et 9 en 1998 (dont une collision avec un piéton).

Cependant, la traumatologie du roller commence à être mieux connue et nous disposons d'ores et déjà d'analyses réalisées d'après des données hospitalières⁴. Ainsi, l'accident le plus fréquent est une chute par défaut de maîtrise ; il s'agit parfois d'une collision avec un objet (mobilier urbain), ou, très rarement, avec un piéton. L'implication d'une voiture est rare (simplement, peut-être, parce que seuls des rollers expérimentés se lancent sur la chaussée). Les accidents de roller touchent essentiellement les membres supérieurs, tout particulièrement les poignets ; s'il est une protection indispensable, c'est bien celle-là.

Le roller est un mode de déplacement conforme aux orientations de la loi sur l'air

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (n° 96-1236 du 30 décembre 1996) stipule que "le Plan des déplacements urbains (PDU) a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie". Aux côtés de la marche, du vélo, des transports en commun, le roller a sans conteste sa place en tant que mode alternatif à la voiture, "non polluant et économe en énergie".

Le roller, peu consommateur d'espace, s'accorde avec la réalisation d'un espace public convivial

Les impacts du roller ne sont pas seulement de l'ordre de la qualité de l'air. Le roller en tant que mode de déplacement alternatif à la voiture présente un certain nombre d'avantages incontestables, à l'instar du vélo. Entrent ici en ligne de compte une partie de ce qu'il est désormais convenu d'appeler les effets externes, habituellement financés par la collectivité. Le roller consomme très peu d'espace⁵. L'espace lié à la circulation et au stationnement des véhicules entraîne le plus souvent une dégradation esthétique de

² En réalité, le vélo a déjà emprunté cette terminologie, puisque vélocipède vient du lat. *velox* rapide et *pes*, *pedis* pied.

³ Hors agglomération, les rollers doivent donc rouler à gauche de la chaussée, avec les piétons.

⁴ Citons une étude américaine faite auprès d'un grand nombre de services d'urgences répartis sur l'ensemble du territoire américain ; une étude d'un service médical d'accueil à Lyon ; un recensement prospectif des accidents d'enfants à Genève.

⁵ Le gain d'espace de circulation est comparable à celui que présenterait un vélo. Quant à l'espace nécessaire au stationnement, il est d'environ 10 m² pour une auto sur voirie (jusqu'à 25 m² pour une place en parc), 1 à 2 m² pour un vélo, nu pour un roller...

