



Les rollers : mode... de déplacement ?

Florent Parisot

► To cite this version:

Florent Parisot. Les rollers : mode... de déplacement ?. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1998, 123 p., illustrations, figures, graphiques, tableaux, 14 références bibliographiques. hal-02165542

HAL Id: hal-02165542

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02165542>

Submitted on 26 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Florent Parisot |

Les rollers, mode... de déplacement ?



Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement

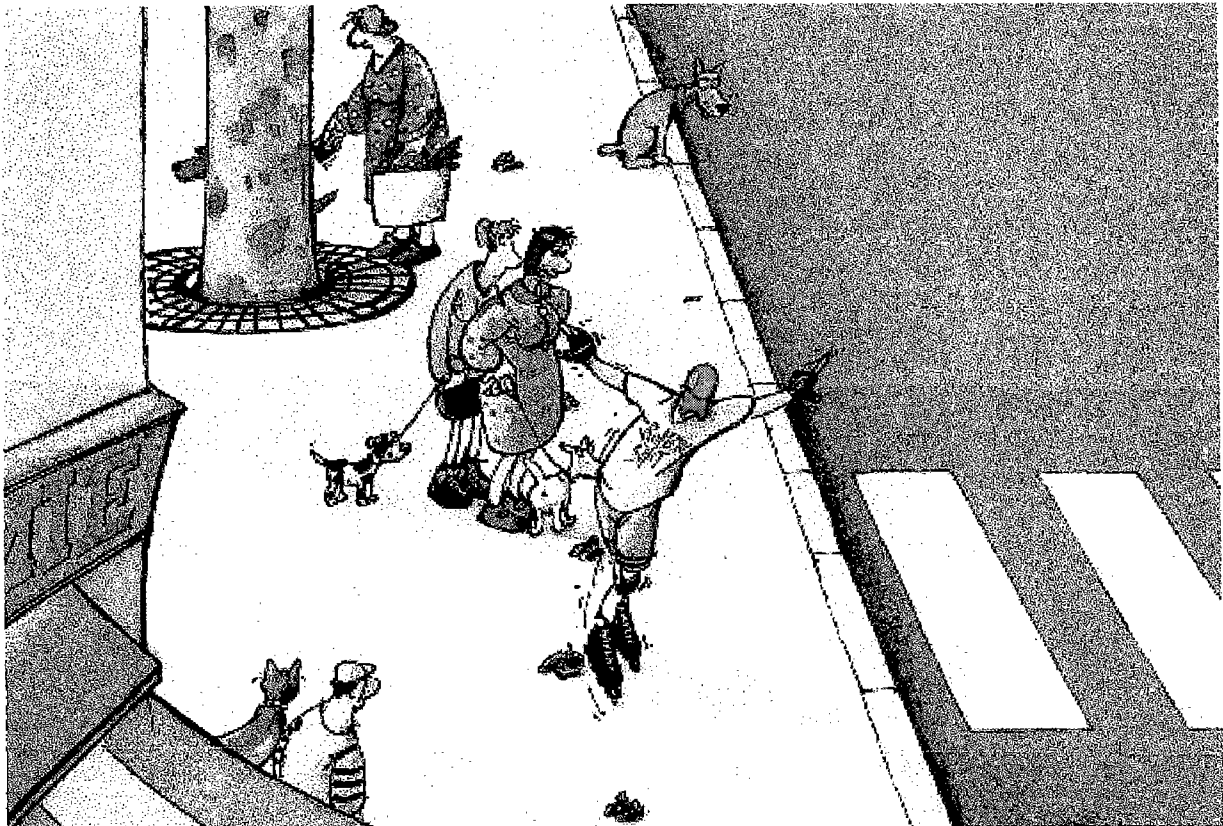


Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques

notice analytique

Organisme commanditaire : aucun			
Titre : Les rollers : mode... de déplacement?			
Sous-titre : sans		Langue : Français	
Auteur : Florent Parisot		Rédacteur : Florent Parisot	Date d'achèvement : 1997
Remarques préliminaires : La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie stipule, dans son article 14, que les collectivités devront promouvoir les « <i>modes de déplacement les plus économes en énergie et les moins polluants, en particulier la marche à pied, le vélo et les transports en commun</i> ». À n'en pas douter, le législateur aurait pu ajouter « <i>le roller</i> » si, précisément, les rollers ne souffraient d'un défaut de reconnaissance de la part des institutions... Le codé de la route ne fait pas de différence entre ces <i>piétons rapides</i> et... les autres, mais leur cohabitation sur les trottoirs n'est pas évidente. C'est la raison pour laquelle les responsables de l'association <i>Roller Squad Institut</i> (RSI) ont monté un groupe de travail - dont le Certu est membre - chargé de produire un livre blanc sur le roller et de faire des propositions. Dans cette optique, l'étude menée par Florent Parisot, dans le cadre d'un travail de fin d'études, constitue un outil précieux pour tous ceux qui s'interrogent sur la manière de prendre en compte le roller dans la problématique des déplacements urbains. <i>Nota bene:</i> les planches à roulettes - ou skate-boards, ou skates - ne sont pas concernées par la présente étude.			
Résumé : Fort d'au moins un million d'adeptes en France, le roller est devenu plus qu'une mode : un véritable phénomène de société. Et, pour un nombre croissant d'entre eux, c'est aussi un mode de déplacement urbain. Cette étude se propose d'aborder les rollers sous cet angle. Après avoir retracé l'histoire du roller, l'auteur présente les avantages les inconvénients liés à ce nouveau moyen de déplacement, utilisable réglementairement uniquement sur les trottoirs (puisque le patineur est assimilé à un piéton). Ce qui le conduit à faire des propositions d'ordre réglementaire, mais aussi en matière d'aménagements, en faveur d'une meilleure intégration du patineur dans la ville. Il est grand temps que les pouvoirs publics considèrent le roller autrement que comme un simple jeu : dans le contexte actuel, il serait en effet dommage de se priver d'un tel mode de déplacement, non polluant et bien peu consommateur d'espace.			
Mots clés : Rollers, patins à roues alignées, patineurs, piétons, cyclistes, sécurité, aménagement, mode de déplacement, partage de l'espace public.		Diffusion : Maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre en matière de déplacements urbains, d'aménagement urbain et d'aménagement d'espaces publics.	
Nombre de pages : 118 pages	Prix : 70 F	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

Les rollers : mode ... de déplacement urbain ?



Blachon. L'Equipe magazine, n°781, 22/03/97

Président de jury : Blanc-Thévenon Gyslaine
Maître de TFE : Wiplier Nicolas
Expert : Boichot Georges

Parisot Florent
42^{ème} promotion
VA Génie Civil
Soutenance du 23/06/97

Notice Analytique

	NOM		PRENOM
AUTEUR	PARISOT		FLORENT
TITRE DU TFE	LES ROLLERS : MODE...DE DEPLACEMENT URBAIN ?		
	ORGANISME D'AFFILIATION ET LOCALISATION		NOM (PRENOM)
MAITRE DE TFE	CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) LYON		WIPLIER (NICOLAS)
COLLATION	NB DE PAGES DU RAPPORT	NB D'ANNEXES (NB DE PAGES)	NB DE REF BIBLIO
	67	50	11
MOTS-CLES	rollers, patins à roues alignées, patineur, piéton, cycliste, sécurité, aménagement, mode de déplacement,		
TERMES GEOGRAPHIQUES	France : Lyon, Paris, Grenoble, Strasbourg Etranger : Canada, Allemagne, Etats-Unis, Belgique, Pays- Bas.		
RESUME	Fort d'un million d'adeptes en France, le roller est devenu un véritable phénomène de mode. Mais, pour certains, c'est aussi un mode de déplacement urbain. Cette étude se propose d'aborder les rollers sous cet angle. Après une description du phénomène roller, l'étude présente les avantages et les inconvénients liés à l'utilisation de ce nouveau moyen de déplacement, utilisable réglementairement uniquement sur les trottoirs, puisque le patineur est assimilé à un piéton. Enfin la réflexion conduit à des propositions (d'ordre réglementaire mais aussi en matière d'aménagements) en faveur d'une meilleure intégration du patineur dans la ville. Il paraît souhaitable que les pouvoirs publics considèrent aujourd'hui le roller autrement qu'un simple jeu : il serait en effet dommage de se priver d'un mode de déplacement non-polluant dans le contexte actuel.		

SOMMAIRE

NOTICE ANALYTIQUE	2
PRÉAMBULE	4
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : DESCRIPTION DU PHÉNOMÈNE ROLLER	7
I-1) UN PEU D'HISTOIRE : DU PATIN À GLACE AU PATIN À ROUES ALIGNÉES	8
I-2) QUELQUES CHIFFRES POUR MESURER L'AMPLEUR DU PHÉNOMÈNE	13
I-3) LES DIFFÉRENTES PRATIQUES DU ROLLER	16
I-3.1) Les pratiques FFRS (Fédération Française de Roller-Skating):	16
I-3.2) Les pratiques de rue :	17
I-3.3) La pratique « utilitaire » : du loisir au déplacement	20
DEUXIÈME PARTIE : ASPECTS LIÉS AU MODE DE DÉPLACEMENT URBAIN	22
II-1) ASPECT RÉGLEMENTAIRE	23
II-1.1) Le code de la route	23
II-1.2) Le code des communes	27
II-1.3) Le code civil	29
II-1.4) A qui est assimilé le patineur dans les autres pays?	29
II-2) POURQUOI UTILISER LES ROLLERS COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT ?	31
II-2.1) Qualités objectives	31
II-2.2) Qualités subjectives	35
II-3) LES INCONVÉNIENTS DES ROLLERS EN TANT QUE MODE DÉPLACEMENT	35
II-3.1) Limites objectives :	35
II-3.2) Limites subjectives	39
II-4) POINT DE VUE DES AUTRES USAGERS	40
II-5) ANALYSE ACCIDENTOLOGIQUE	42
II-5.1) Analyse du fichier accident de la préfecture de police de Paris	42
II-5.2) Etude de la direction générale de la Santé	44
TROISIÈME PARTIE : PROPOSITIONS D'ACTIONS	47
III-1) PROPOSITIONS D'ORDRE RÉGLEMENTAIRE	48
III-1.1) Peut-on assimiler le patineur à un cycliste ?	48
III-1.2) Doit-on continuer d'assimiler le patineur à un piéton ?	52
III-1.3) Faut-il modifier le code de la route ?	53
III-1.4) Actions locales	56
III-2) PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT	58
III-3) ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE PRÉVENTION	61
III-3.1) Actions de communication :	61
III-3.2) Actions préventives :	63
CONCLUSION	66
BIBLIOGRAPHIE	67
ANNEXES	

Préambule

Afin d'aider à la bonne compréhension de l'étude, il est nécessaire de définir le terme « rollers ».

Aujourd'hui, ce terme signifie, pour beaucoup, « patins à roues alignées ».

En réalité, les « rollers » désignent non seulement les patins à roues alignées - ou patins en ligne - , mais aussi les patins à roulettes traditionnels - ou quads.

La définition donnée par le nouveau dictionnaire « Le petit Robert » est la suivante :

*« **Roller** : n. m. - 1985 - de l'angl. rollerskate « patin à roulettes ».*

Patin à roulettes auquel est fixée une chaussure haute et rigide. Une paire de rollers. - faire du roller : patiner avec des rollers. »

Utiliser le terme rollers plutôt que patins à roues alignées, évite d'exclure de l'étude les patins traditionnels qui continueront à être utilisés par certains, malgré le développement actuel du patin à roues alignées. Il est cependant utile de préciser que le patin en ligne apparaît comme plus pratique pour des déplacements en ville car, d'une part, il s'accommode mieux à d'éventuelles petites irrégularités de surfaces et d'autre part, grâce à une transmission des efforts au sol plus efficace que celle des patins traditionnels la vitesse de déplacement est augmentée. Ce qui fait que beaucoup de passionnées du patin traditionnel se sont mis au patin en ligne.

Par contre, les planches à roulettes - ou skateboard - ne sont pas concernées par la présente étude. Elles sont en effet d'une utilisation plus difficile que les rollers pour des déplacements urbains et on envisage mal leur utilisation dans un but utilitaire comme cela peut être le cas pour les rollers.

*Tout au long de la présente étude, les pratiquants seront regroupés sous le terme **patineurs**, tandis que « **rollers** » désignera les patins.*

Pour mener à bien cette étude, le téléphone a été très utilisé...Certains interlocuteurs n'étaient pas très motivés pour s'exprimer sur le sujet. D'autres l'étaient plus, mais reconnaissaient cependant qu'ils ne pouvaient pas m'être d'un grand secours.

Aussi le contenu de cette étude est-il constitué d'une grande part de réflexion personnelle, issue de rencontres de patineurs et de ma propre expérience (de débutant) de la pratique urbaine dans Lyon. Pour cette raison, il sera fait référence plusieurs fois à cette ville au cours de cette étude.

Introduction

En décembre 1995, la France était paralysée par des grèves des transports en commun. Plus particulièrement, la ville de Paris comptait, chaque jour, ses kilomètres de bouchon, les parcours domicile-travail étant parfois plus longs que le temps de travail effectif. Les marchands de vélos furent alors dévalisés et l'on sembla redécouvrir la bicyclette comme mode de déplacement urbain pratique et rapide.

Au cours de cette période, la part des déplacements en vélo dans la capitale passa de 1% en temps normal à 13 %.

La bicyclette ne fut pas la seule à bénéficier d'un engouement soudain, engouement certes lié à des conditions quelque peu forcées.

En effet, cette paralysie des transports en commun fut propice à l'arrivée massive des rollers en ligne en France : les plus audacieux comprirent que ce moyen de se déplacer était efficace dans de telles circonstances, qu'ils pouvaient se faufiler entre les voitures (à l'arrêt...) et se rendre à leur travail en toute liberté et dans les temps.

Un an plus tard, était publiée au journal officiel la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)¹. Cette loi prévoit notamment des mesures visant à diminuer la pollution dans les grandes villes, notamment celle causée par la circulation automobile.

Elle insiste aussi sur la nécessité de développer les infrastructures de transports en commun et de promouvoir des modes de déplacement doux et alternatifs tels que la marche à pied ou le vélo. Les rollers peuvent-ils prétendre au même titre de mode de déplacement doux et alternatif ? La réponse est assurément oui si l'on se réfère à l'épisode de décembre 1995.

La France, comme beaucoup d'autres pays, se situe dans une période charnière quant à l'organisation des déplacements à l'intérieur de ses grandes villes. Ainsi un sondage de la Sofrès de novembre 1995² indique-t-il que 80% des personnes interrogées se déclarent favorables à la limitation de la circulation automobile au centre-ville. Il fait également ressortir que 96% sont « *plutôt d'accord* » pour que l'on facilite la circulation des vélos et que 50% estiment que « *la voiture en ville, c'est dépassé* ».

¹Loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996

²Enquête réalisée à la demande de l'Ademe, du Certu, du Gart, et de l'UTP, auprès de 1000 adultes de plus de 15 ans et de 20 maires de villes de plus de 30 000 habitants.

Tant d'opinions favorables pour le développement des modes doux et alternatifs ne peuvent laisser les pouvoirs publics insensibles.

Certes la démarche n'est pas aisée : depuis trente ans les villes se sont organisées pour la voiture, en créant des infrastructures routières, des parkings dans les centres-villes. A l'époque, la voiture était indissociable de la ville.

Depuis quelques années, on tend à revenir à des logiques différentes. L'organisation des déplacements ainsi que le développement de la ville doivent se faire dans un esprit de développement durable. Un engagement politique à tous les niveaux est nécessaire.

Dans cette optique, il convient de ne négliger aucune piste quant à une diminution de la circulation automobile à l'intérieur des villes. Mener dès maintenant une réflexion sur les potentialités des rollers comme mode de déplacement alternatif ou complémentaire, peut permettre à ce mode, certes marginal pour l'instant, de se développer durablement et dans des conditions de sécurité optimales pour tous.

L'étude qui suit a donc pour objectif d'analyser les rollers en temps que mode de déplacement urbain. Elle s'attachera, dans un premier temps, à décrire le phénomène roller. Dans un deuxième temps, elle analysera les aspects liés à sa pratique quotidienne en tant que moyen de déplacement. Enfin, la troisième partie sera consacrée aux actions envisageables pour permettre aux patineurs et aux autres usagers de circuler en toute sécurité.

Première partie : description du phénomène roller

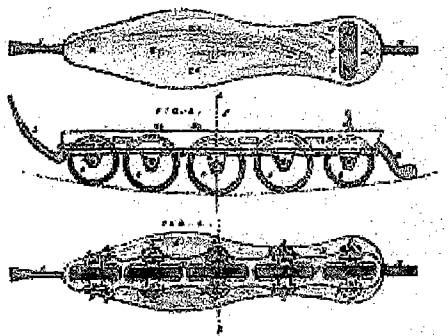
I-1) Un peu d'histoire : du patin à glace au patin à roues alignées

Le livre de Sam Nieswizski, « Rollermania » [1], est l'ouvrage de référence pour tout connaître sur l'histoire des patins à roulettes. La partie qui suit s'inspire très largement de cet auteur, connu dans le milieu du patinage sous le surnom de « pape du roller », tant ses connaissances dans le domaine sont reconnues.

La naissance du patin à roulettes...

L'ancêtre des rollers a été créé à la fin des années 1700 par un belge né en 1735, John Joseph Merlin. Fervent patineur à glace, il chercha à assouvir sa passion durant l'été en créant les premiers patins à roulettes.

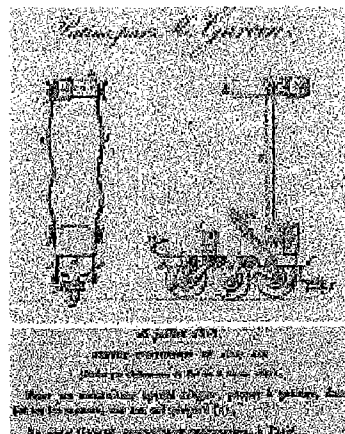
Cependant le premier brevet déposé pour cette invention est l'œuvre du Français Petitbled, en 1819. Ses patins étaient une évolution des patins à glace pour lesquels la lame d'acier était remplacée par 3 roues alignées (eh oui! déjà...). Mais il était pratiquement impossible de se diriger et de s'arrêter avec ces engins à roulettes.



Patins de Robert John Tyers(Rollermania)

Quatre ans plus tard en 1823, un Américain, Robert John Tyers, invente des patins qui se fixent directement aux chaussures. Ceux-ci possèdent 5 roues alignées et un frein à l'arrière qui peut éventuellement être remplacé par une sixième roue.

Il faut ensuite attendre cinq ans et l'année 1828 pour voir le français Garcin inventer lui aussi son modèle de patins à roulettes qu'il baptise le « cingar » (garcin en verlan...). Les siens présentent la particularité de posséder une tige métallique qui remonte le long de la cheville et se fixe en haut du mollet. On attribue parfois l'invention des patins à roulettes à cet inventeur.



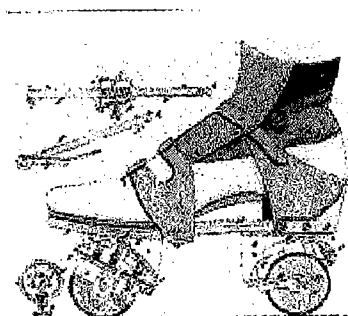
Patins de garcin : le cingar (Rollermania)

En 1848, Legrand crée des patins qui ont l'allure des patins à glace, avec toujours des roues alignées mais avec, pour la première fois, une possibilité de jumeler les roues à l'avant pour les débutants.

C'est aussi le dernier grand inventeur de la période 1760-1860. On peut constater que tous ces inventeurs poursuivaient le même but, à savoir, adapter le patin à glace pour le rendre utilisable toute l'année et sur toutes les surfaces. Les roues sont alignées et sont le plus souvent en bois.

Cette période a vu naître les premiers lieux aménagés pour la pratique du patinage à roulettes. On peut citer, par exemple, le gymnase construit en 1828 à l'initiative de Garcin. Le monde du spectacle se laisse également tenter par le patinage à roulettes : le premier spectacle sur roulettes, proposé par Robillon, a lieu en 1823 à Bordeaux. D'autres spectacles suivirent. Citons également l'introduction d'une scène de patinage à roulettes dans l'opéra « Le prophète » du compositeur Meyerbeer lors de la première représentation le 16 avril 1849 au Théâtre de la Nation, à Paris.

1860 : une nouvelle vague démarre



Patin de Plimpton (Rollermania)

1860 marque le début d'une nouvelle ère pour le patinage à roulettes : c'est l'apparition des premiers patins à 4 roues non-alignées. Son invention revient à l'Américain Plimpton qui fit fortune grâce à sa découverte. C'est, en effet, à son initiative que furent construits les premiers skating-rinks aux Etats-Unis et en Europe, patinoires réservées à la pratique du patinage à roulettes.

Ainsi comptait-on une soixantaine de skating-rinks à Londres en 1876 et une quinzaine à Paris.

Ces patinoires, souvent luxueuses, étaient fréquentées par l'aristocratie ou par des étudiants. Des bals y étaient organisés et ces lieux devenaient les endroits à la mode de l'époque. Il fallait y respecter le look vestimentaire qui accompagnait cette frénésie du patinage.

Cette mode fut relativement éphémère puisque, en 1880, il ne restait plus une seule patinoire à Paris.

1880 : apparition du roulement à bille

Le début des années 1880 est marquée par l'apparition d'une véritable révolution technologique, le roulement à bille.

En 1884, Levant Marvin Richardson, un Américain, utilise pour la première fois le procédé pour des patins à roulettes. Cette technique permet un meilleur roulement des roues et donc d'atteindre des vitesses plus élevées.

C'est le début d'un nouvel engouement pour le patinage à roulettes qui part des Etats-Unis et atteint rapidement l'Europe dès 1889. De nouvelles patinoires sont construites.

Parallèlement, cette fin de 19^{ème} siècle voit la naissance d'un nouveau type de patins dont les roues s'inspirent de la bicyclette. Ces patins sont d'ailleurs appelés cycles-patins ou patins-bicyclettes.

Ceux-ci étaient destinés à un usage sur trottoir et chaussée dont la surface ne permettait pas l'utilisation de patins traditionnels. Cependant leur maniabilité restait peut évidente.

Regain d'intérêt avant la première guerre mondiale...

Le début du 20^{ème} siècle, est plutôt une période creuse pour le patinage. Il faut attendre 1910 pour voir apparaître un regain d'intérêt pour celui-ci en provenance des Etats-Unis. Néanmoins, contrairement aux autres vagues, elle n'est pas liée à une découverte technologique mais à l'intérêt nouveau pour la pratique du sport en général. Entre 1900 et 1914, les patineurs parisiens disposaient de 12 patinoires pour exercer leur talent.

Les bals et spectacles sur roulettes étaient de nouveau à la mode.

C'est également à partir de 1910 que le patinage à roulettes en tant que sport se développa et s'organisa. La Fédération des Patineurs à Roulettes de France (F.P.R.F.) fut créée en 1910 et les premiers championnats de France furent organisés pour trois disciplines : les figures, la vitesse et le rink-hockey.

Cette nouvelle vague pour le patinage à roulettes durera jusqu'à la première guerre mondiale.

Une longue période creuse...

De 1918 à 1960, aucune nouveauté technologique ne vient bouleverser la pratique du patinage. On constate cependant un désaffection relative de la part des adultes au profit des enfants qui deviennent les principales « cibles » des fabricants de patins.

D'un point de vue sportif, la période de l'entre-deux guerres est marquée par la création d'une fédération internationale, chargée d'organiser les premiers championnats du monde.

Après la deuxième guerre mondiale, un nouveau sport spectacle sur roulettes fait son apparition en France, en provenance des Etats-Unis : il s'agit du roller-catch, sorte de course sur piste où les coups d'épaule sont autorisés, les croche-pieds interdits mais pratiqués. Ce spectacle relativement violent était très apprécié des spectateurs.

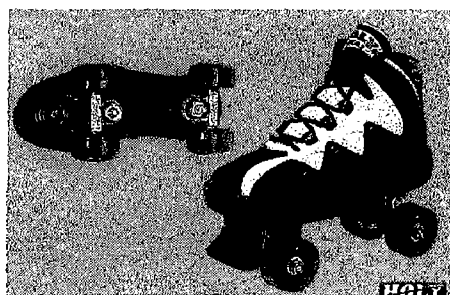
On vit également apparaître des spectacles moins violents tels que celui des « skating Vanities », troupe américaine composée essentiellement de patineuses avec quelques vedettes issues du patinage sur glace. Elles feront le tour du monde avec leur spectacle.

Durant cette période, l'intérêt pour le patinage à roulettes est relativement faible par rapport aux autres périodes décrites précédemment, plus encore en Europe qu'aux Etats-Unis.

Années 60/70 : les patins se perfectionnent...

Le début de années 60 fut marqué par l'invention du skateboard ou planche à roulettes qui entraîna un désaffection provisoire pour les patins à roulettes. Curieusement cette invention servit au patinage à roulettes dans les années 70 car les industriels eurent l'idée d'utiliser les roues des planches à roulettes pour les patins. Ces roues en matière plastique et plus larges que les roulettes traditionnelles permettaient de se déplacer sur des sols un peu moins réguliers, comme ceux de certaines places par exemple.

A la fin des années 70, cette nouveauté associée à un regain d'intérêt pour la pratique d'activités physiques et au mouvement écologique, permit au patinage de connaître un développement incontestable. Il s'en suivit le mouvement roller-disco des années 80, patinage pratiqué dans des discothèques ou sur les places publiques comme la dalle Montparnasse ou la place du Trocadéro.



Roller des années 80/90 (Holy)

1980 : la redécouverte du patin à roues alignées

Le début des années 80 voit également (re)naître les patins aux roues alignées aux Etats-Unis. C'est grâce à 2 hockeyeurs américains de Minneapolis, Scott et Brennan Olson, que les rollers en ligne tels qu'on les connaît aujourd'hui, sont apparus. L'utilisation de nouvelles matières comme le polyuréthane pour les roues et de chaussures proches de celles utilisées pour le ski, a permis peu à peu d'obtenir un matériel performant. Le début de la vogue actuelle était lancée aux Etats-Unis. Elle ne tarda pas à envahir le monde entier et notamment l'Europe.

Aujourd'hui les produits de haute technologie sont utilisés pour les rollers et les progrès, tant en matière de confort, de qualité de roulement ou de poids, sont constants.



Patin en ligne moderne(Rollerblade)

De toutes les vagues qu'a connues le patinage, la vague actuelle est la plus importante. Il n'y a jamais eu autant de pratiquants dans le monde. Cet engouement est sans doute dû en grande partie aux possibilités offertes par ces nouveaux patins à roues alignées : leur pratique ne nécessite pas d'espaces spécifiques, tels que les patinoires du début du siècle. La rue est devenue la plus grande patinoire du monde...

Cependant, pour bien évaluer l'ampleur du phénomène, il est intéressant de donner quelques chiffres significatifs.

I-2) Quelques chiffres pour mesurer l'ampleur du phénomène.

Les chiffres qui vont suivre sont issus de sources variées. Citons pour l'essentiel d'entre elles, la FIFAS (Fédération Française des Industries du Sport et des Loisirs), la revue professionnelle Sport Eco du 16 Septembre 1996, les vendeurs, et enfin Internet (sites français, anglais et allemand).

Les indications obtenues ne constituent pas une étude économique, ceci n'étant pas le sujet de la présente étude, mais elles permettent de mieux mesurer l'ampleur du phénomène.

Aux Etats-Unis pays d'où est partie la vogue actuelle, l'évolution du nombre de pratiquants est impressionnante.

Ainsi, alors que 12,6 millions de pratiquants étaient recensés aux USA en 1993, on en compte aujourd'hui 21 millions.

En terme de chiffre d'affaire, on est passé de 21 Millions de dollars en 1989 à 267 Millions en 93, pour atteindre 662 Millions en 1995³. La progression se poursuit.

Au Canada, pays du patin à glace, le roller en ligne connaît un succès considérable. La pratique se rapproche en effet de celle du patinage sur glace. Un article d'un journal québécois⁴ est éloquent à ce sujet : « *Les québécois, qui sont nés avec des patins aux pieds, n'ont pas tardé à s'enticher du patin à roues alignées. [...] ce ne sont plus uniquement les ados qui pillent les rayons des magasins d'articles de sport; ce sont les pères, les mères, les mon-oncles, les grands-pères et les grands-mères qui se font dorer la couenne au soleil d'été en zigzaguant sur les pistes asphaltées.* ».

Le nombre de pratiquants au Canada était estimé à 1,5 millions pour 1995, dont 300 000 environ pour la région Québécoise (en 1984, ils étaient 20 000 patineurs à roulettes)⁵.

En France, le roller en ligne connaît également un développement spectaculaire ces dernières années. Cependant, il n'est pas facile d'obtenir des chiffres précis sur les ventes de rollers en France. Normalement, la FIFAS est l'organisme habilité pour publier ces chiffres. Mais la section roller vient d'être créée (au début de l'année 1997), et il faudra attendre plusieurs mois avant d'obtenir des résultats fiables.

³Chiffres communiqués par la FIFAS.

⁴Journal *La Presse, Montréal*, Dimanche 2 Juillet 1995.

⁵Dossier « Patins à roues alignées » - Service de la circulation et du transport de la ville de Montréal - Consultable au Certu, service « Sécurité, voirie, espace public ».

Néanmoins, la FIFAS est en mesure de donner les indications suivantes :

il s'est vendu en France, en 1996, 1,5 millions de paires de rollers toutes distributions confondues -magasins de sport et supermarchés-, tous types confondus, c'est-à-dire, du modèle « Fisher Price » pour enfant de 2 ans, au modèle le plus sophistiqué de rollers en ligne. Les grandes marques de roller en ligne auraient vendues entre 600 000 et 700 000 paires de rollers en 1996.

De leur côté, les fabricants estiment qu'il existe entre 1 million et 1,5 millions de pratiquants en France et que l'on peut compter à moyen terme sur un nombre de 3,5 à 4 millions⁶.

La France n'est pas le pays d'Europe où la pratique du roller est la plus développée. En effet, c'est **en Allemagne** que le phénomène est le plus répandu, où le nombre de pratiquants est estimé à 5 millions.

Un fabricant de renom prévoit ainsi la vente de 30 000 paires de sa marque en 1997 pour la France, contre 800 000 en Allemagne⁶! Ce retard de la France est essentiellement dû au manque de structures adaptées pour la pratique dite « agressive » - pratique consistant à faire différentes figures sur des modules - structures très développées en Allemagne.

Actuellement une quinzaine de marques se partagent le « gâteau » roller en ligne, toutes disciplines confondues (Rollerblade, le premier fabricant au début des années 80, Roces, K2, Bauer, Oxygen, Razors, Technica, Ultra Wheels, RollerDerby, Risport, Crazy Creek, Hypno, Out, Koho, CCM, Doby).

L'année 1997 devrait voir d'autres grandes marques arriver sur le marché, signe que le marché du roller en ligne ne devrait pas être éphémère. Citons parmi ces nouveaux arrivants, les marques Rossignol, spécialiste des articles de la glisse hivernale, mais aussi Nike, dont l'image auprès des jeunes est très forte, ce qui devrait donner un coup de fouet supplémentaire au marché. D'autres marques devraient suivre l'exemple. Il s'agit notamment de Reebok, Salomon et Adidas.

⁶ Inline. *Sport Eco* , 16 Septembre 1996, p.14-16.

Comparaison avec les ventes de vélos :

A titre de comparaison, il est intéressant de donner quelques chiffres de vente de vélos en France.

En 1996, 2,257 millions de bicyclettes ont été vendues. Ce qui représente une chute de 21,3% par rapport à 1995 (2,867 millions)⁷.

Au plus fort de la vague VTT (Vélo Tout Terrain), en 1991, il s'est vendu 3,26 millions de bicyclettes, dont 1,3 millions de VTT [2].

On constate donc que le marché du roller en France représente, en terme quantitatif, un marché proche de celui des VTT en 1991.

Presse spécialisée :

En France, le développement de cette nouvelle activité s'est accompagnée de la sortie de trois revues spécialisées. Ces revues sont Rollermag et Crazy Roller, 2 mensuels et Roller Saga, un trimestriel. Elles présentent les différents types de matériels disponibles ou à venir, des manifestations rollers dans toute la France et ailleurs ou des conseils pratiques.

Internet :

Il existe de nombreux sites internationaux se rapportant aux rollers. Ils présentent essentiellement des résultats sportifs, notamment les sites des Etats-Unis.

Il existe peu de serveurs francophones. Le premier site français est né au début de l'année 1997 [3]. Il présente des informations sur les manifestations rollers ou des conseils.

⁷Gallois, Dominique. Le prix de la sécurité à vélo. *Journal « Le Monde »*, 29/04/97.

I-3) Les différentes pratiques du roller

Le roller est d'abord un loisir, mais il est aussi un sport avec de nombreuses disciplines gérées par la Fédération Française de Roller Skating (F.F.R.S.) qui assure l'organisation de compétitions.

Pour la pratique loisir, il existe également différentes « disciplines ». La première est une pratique que l'on peut assimiler à un sport de rue. La seconde est une pratique moins intensive baptisée fitness, qui se rapproche de la balade.

Mais on verra aussi que le roller est, pour certains, un excellent moyen de se déplacer en ville.

I-3.1) Les pratiques FFRS :

- Le patinage artistique et la danse : c'est l'équivalent du patinage sur glace en rollers;
- la course : cette discipline se pratique sur route ou sur piste. Les distances vont de 300 mètres au marathon... Dans cette discipline la France compte deux champions du monde (Arnaud Gicquel et Sandrine Plu). Sur piste, les vitesses peuvent atteindre 50 km/h;
- le rink-hockey : ce sport est né en 1877. Il se pratique avec une crosse et une balle. Cette discipline est à rapprocher du hockey sur glace. Les joueurs évoluent avec des patins traditionnels;
- le roller in-line hockey : avec l'apparition des rollers en ligne aux Etats-Unis est née cette nouvelle discipline qui se différencie très peu de la précédente, si ce n'est que les joueurs possèdent de nombreuses protections et bien sûr, des patins en ligne;
- le roller acrobatique : il comprend deux disciplines à savoir le slalom et le saut. Il se pratique avec des patins traditionnels ou avec des patins en ligne.

Toutes ces disciplines font l'objet de championnats ou de compétitions plus ou moins importantes.

La F.F.R.S. compte environ 21 000 licenciés répartis dans 402 clubs, ce qui est peu comparé aux 1,5 millions de pratiquants.

I-3.2) Les pratiques de rue :

Depuis une dizaine d'années, on assiste dans les pays occidentaux à une nouvelle pratique sportive communément appelée sport de rue. Cette pratique est considérée comme une nouvelle forme d'expression sociale. Le basket a connu un engouement sans précédent ces dernières années, grâce au développement du basket de rue et au soutien des grandes marques de chaussures de sport.

Le roller n'échappe pas à la règle, il est devenu le sport de rue à la mode.

Ainsi, le « **street** » désigne-t-il la discipline qui consiste à « user » le mobilier urbain, à descendre les escaliers ou leurs rampes.

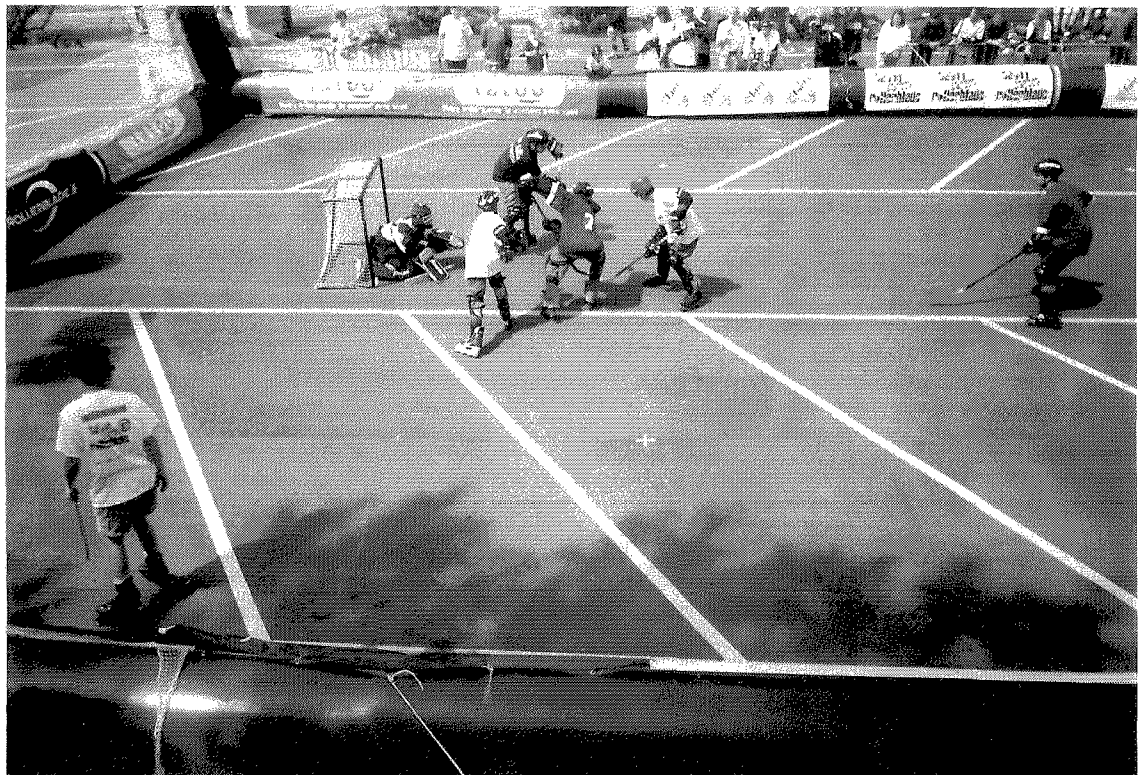


Descente d'escalier en arrière...



Muret utilisé par les rollers (et skate-boarders)

La rue devient le terrain de sport idéal. Les parkings servent de terrain pour la version rue du roller-hockey, le street-hockey.



Tournoi de street-hockey sur un parking

Plus qu'un sport, le street est une véritable culture, la culture dite « stunt ». Cette pratique est essentiellement le fait de jeunes de moins de 20 ans, de sexe masculin en grande majorité. Certains d'entre eux avouent vivre sur leurs rollers, ne les quittant pas de la journée et même de la nuit, pour des virées nocturnes dans les rues illuminées.

Leur tenue vestimentaire n'est pas choisie au hasard. Elle fait partie du look « streeter » : jean très large, sweat de même facture, casquette vissée sur la tête.

Ces pratiquants ont souvent mauvaise réputation du fait de leur pratique dite « agressive » qui aurait tendance à détériorer le mobilier urbain. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'il n'existe aucun lieu adapté pour ce genre de pratique, à savoir des rollerparks. Dans ces lieux, composés entre autres de rampes, les « riders » - terme désignant les adeptes de cette pratique - peuvent se défouler en toute sécurité, à l'écart des voitures et des piétons. Les figures effectuées sont très spectaculaires. Les pratiquants évoluent, en général, avec des protections (protèges-poignets, coudières, genouillères et casques).

Il existe encore peu d'espaces de ce type en France. De nombreuses associations se créent et s'organisent pour demander aux mairies de prendre en compte leur souhait et celui des jeunes.

Les grandes marques de rollers assurent l'organisation de « contests » (ou compétition) internationaux un peu partout dans le monde et notamment en Europe (Lausanne, Barcelone, Milan, Amsterdam,...).

En France, outre le grand rassemblement de Bercy ayant lieu au cours du mois de mars depuis 1996, des tournées dans les grandes villes sont organisées. Des tournois de street-hockey, des démonstrations de rampe et des séances d'initiation gratuites avec prêt du matériel sont en général au programme.

La pratique agressive est à rapprocher de la pratique du surf des neiges ou snowboard qui connaît également un engouement croissant auprès des jeunes depuis plusieurs années. Le roller devient une sorte de complément idéal à la pratique du surf, car il procure des sensations de glisse proche de celui-ci et ce, quelque soit la saison. Certains pratiquants n'hésitent pas à utiliser les bus ou les voitures comme remonte-pente pour ensuite dévaler les rues à vive allure, à la manière d'une descente en surf des neiges en hors-piste. Ce genre de pratique dangereuse est très marginale, mais il faut noter que c'est une image qui est souvent transmise par les médias pour son caractère sensationnel.

Beaucoup moins sensationnel, mais beaucoup moins marginale également, est la pratique dite « **fitness** » : les rollers sont utilisés pour se balader en famille, comme on le ferait avec des vélos, à la différence près qu'il faut choisir de bonnes surfaces.

Si les pratiques citées plus haut concernent essentiellement les adolescents de sexe masculin, il n'en est pas de même pour le fitness. S'il n'existe pas de statistiques sur le sujet, il apparaît, aux dires des vendeurs spécialisés, que les adultes se laissent autant tenter que les adolescents et les enfants. Cette pratique reste majoritairement masculine, mais les femmes sont bien plus présentes que pour « l'agressif ».

Des associations organisent des balades dans les parcs, sur les pistes cyclables ou dans les rues des villes, pour une nouvelle façon de découvrir celles-ci. C'est aussi pour certains le moyen de retrouver le plaisir de faire une activité physique.

De plus en plus, des manifestations sportives ou festives regroupent vélos et rollers.

I-3.3) La pratique « utilitaire » : du loisir au déplacement

Comme pour les VTT, la pratique fitness a conduit certains à utiliser leurs rollers pour leurs déplacements urbains au quotidien.

L'encombrement des rues, les grèves des transports en commun semblent pousser certains à rechercher des modes de déplacement alternatifs. Et pour certains d'entre eux, les rollers apparaissent comme une solution efficace. Ils les utilisent donc pour leur déplacements au quotidien, pour aller au travail ou à l'école. Ce choix est souvent le fait de jeunes adultes et notamment des étudiants.

Les patineurs urbains sont en général des gens épris de liberté qui profitent des capacités des rollers pour accommoder leur déplacement à leur état d'esprit. Ils roulent indifféremment sur trottoirs ou chaussées, pourvu que la voie soit libre et suffisamment lisse. Ils ne soucient pas de savoir si la circulation des patineurs est autorisée ou non sur ces différentes surfaces de l'espace public. Cependant, ce ne sont pas des « fous dangereux » ! Ils sont, au contraire, en général conscients de leur vulnérabilité :

« Le patineur n'est pas dans la même logique que l'automobiliste. Le conducteur enfermé dans l'habitacle de son véhicule a une relation avec l'extérieur essentiellement sous l'angle de l'efficacité. Tout ce qu'il perçoit dans la ville est conçu pour gérer les flux des véhicules dans cette logique. Le moindre élément perturbateur de cette normalité augmente son stress. Le patineur ou le cycliste est considéré comme un perturbateur qui n'a pas sa place sur la chaussée. »

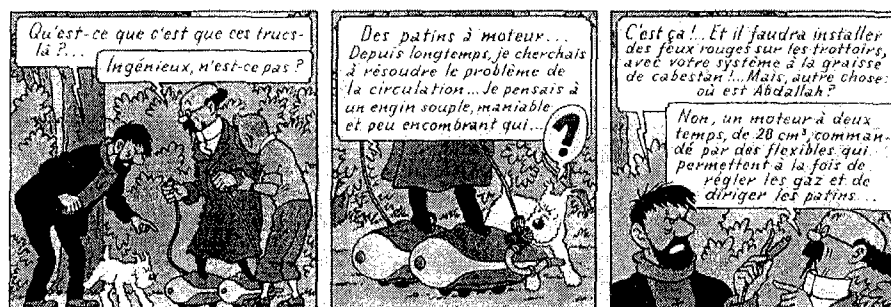
Le patineur est dans un état d'esprit tout à fait différent. Il est en prise directe avec la rue, conscient de la fragilité de son corps (protection des poignets, coudes, genoux et casque). Son attention doit être élevée, partagée entre le plaisir de la glisse, le franchissement des obstacles au sol, l'anticipation du cheminement entre les autres usagers et l'évaluation d'une distance adaptée pour un arrêt d'urgence. »⁸

Chez les plus jeunes la pratique en tant que mode déplacement existe également. En effet, chez ceux-ci, la pratique « agressive » est la plus prisée, même si tous ou presque commencent par le fitness. On pourrait donc supposer qu'ils ne sont pas intéressés par cette pratique. En fait, il le sont car pour se rendre sur une place publique ou dans un lieu aménagé pour la pratique agressive, ils utilisent en général leur rollers. Et si les distances ne le permettent pas, ils n'hésitent pas à utiliser les transports en commun rollers aux pieds, pour effectuer une partie de ce déplacement.

S'il n'existe à ce jour aucun chiffre concernant la part des déplacements effectués en rollers, il apparaît clairement que ceux-ci sont de plus en plus utilisés dans les grandes villes. Certes, cette part devrait rester modeste comparée à la part occupée par l'automobile. Mais il n'en demeure pas moins un mode de déplacement intéressant vis-à-vis de la lutte contre les encombrements urbains et la pollution qui en découle. Il mérite, à ce titre, certains égards de la part des pouvoirs publics.

⁸Boichot, Georges. Piéton rapide au quotidien, Colloque « Vulnérabilis » 14/15 Janvier 1997 (Communication écrite)

Deuxième partie : aspects liés au mode de déplacement urbain



Les aventures de Tintin - Album « Coke en stock » - Hergé - 1958

Cette partie a pour but d'analyser les rollers sous l'aspect mode de déplacement urbain. Il s'agira en premier lieu d'aborder le point de vue **réglementaire** : qu'est-ce qu'un patineur pour le code de la route? Le code des communes et le code civil interviennent également. Des informations concernant les autres pays seront également présentées. Ensuite les **attraits** et les **limites** liés à ce mode de déplacement ainsi que des données concernant les **accidents** de roller seront analysés.

II-1) Aspect réglementaire

II-1.1) Le code de la route

A aucun moment dans le code de la route n'apparaît une quelconque information concernant les patineurs. Ce vide est à l'origine d'une question auprès des instances ministérielles afin de clarifier la position qu'occupent ceux-ci dans l'espace public.

Une réponse ministérielle du 30 novembre 1987 précise donc que les patins à roulettes ne sont pas considérés comme un moyen de transport mais comme un jeu qui nécessite une autorisation préalable dans le cadre d'une course ou d'une épreuve sportive. Ainsi les patineurs sont-ils assimilés à des **piétons**⁹. En tant que tels, ils sont donc soumis aux articles R217 à R219-4 du code de la route.

Voyons, au regard de ces articles, les droits et les devoirs auxquels doivent se soumettre les patineurs. Cette analyse se fera grâce à un code de la route **annoté** [4] qui présente l'intérêt de donner des précisions intéressantes, par exemple sur le domaine d'application de tel ou tel article.

« Article R217 :

Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser à l'exclusion de la chaussée.

Sont assimilés aux piétons :

- 1) Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur;*
- 2) Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur;*
- 3) Les infirmes qui se déplacent à l'allure du pas dans une voiture roulante peuvent circuler sur les trottoirs ou les accotements et sont, dans ce cas, assimilés à des piétons. »*

⁹Réponse ministérielle du 30 Novembre 1987, J.O. Débat A. N. du 29/02/88, réponse Sénat 22/02/96

Il n'est pas fait état de façon claire aux patineurs dans cet article. Le choix d'assimiler le patineur à un piéton est-il basé sur le fait que l'on peut considérer les rollers comme un véhicule de petite dimension sans moteur? Difficile de répondre par l'affirmative quand on prend connaissance des exemples donnés dans le **commentaire** de cet article pour ce type de véhicule : *la brouette et le caddy...*

Cependant étant donné que les patineurs sont assimilés à des piétons, cet article nous apprend qu'ils doivent donc circuler exclusivement sur les trottoirs.

Toujours par rapport à ce même article R217, un autre commentaire apparaît comme très important pour les patineurs :

« Constitue un fait imprévisible et inévitable, qui exonère l'automobiliste de toute responsabilité, le fait, par un piéton, de quitter brusquement le trottoir et de s'engager sur la chaussée en se préoccupant uniquement d'un véhicule venant en sens inverse (C.A. Paris, 6-11-1954) »

Le patineur est très concerné par ce commentaire car il n'est pas rare pour eux de « quitter le trottoir brusquement » pour doubler des piétons et se retrouver ainsi sur la chaussée. Ils sont, dans ce cas, entièrement responsables si un véhicule circulant dans le même sens les renverse.

« Article R218 :

Par exception aux dispositions de l'article précédent, lorsqu' ils ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.

Les piétons qui se déplacent avec des objets encombrants peuvent également emprunter la chaussée, notamment si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de constituer une gêne importante aux autres piétons.

Les infirmes qui se déplacent dans une voiture roulante peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée. »

On peut se demander si le fait qu'un trottoir soit encombré par des piétons permet à un autre piéton plus rapide (par exemple un patineur...) d'emprunter la chaussée pour doubler ces piétons « lents » ?

« Article R218-1 :

Lorsqu' ils empruntent la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un de ses bords.

En dehors des agglomérations et sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières, ils doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche.

Toutefois, les infirmes se déplaçant dans une voiture roulante et les personnes poussant à la main un cycle, un cyclomoteur ou un motocycle doivent circuler près du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche. »

Les patineurs doivent donc circuler sur le bord de la chaussée lorsqu'ils empruntent celles-ci.

Il semble que le côté de circulation soit libre en agglomération au vue de cet article.

Les articles R219, R219-1 à R219-3 traitent de la traversée des chaussées.

« Article R. 219 :

Les piétons ne doivent traverser la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger immédiat, en tenant compte notamment de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir. »

« Article R. 219-1 :

Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par un agent chargé de la circulation ou par des signaux lumineux, les piétons ne doivent traverser qu'après le signal le permettant.

Lorsque la traversée d'une voie ferrée est réglée par un feu rouge clignotant, il est interdit aux piétons de traverser cette voie ferrée pendant toute la durée de fonctionnement de ce feu. »

Article R. 219-2 :

Hors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe.

Il est interdit aux piétons de circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à leur intention leur permettant la traversée directe.

Ils doivent contourner la place ou l'intersection en traversant autant de chaussées qu'il est nécessaire. »

« Article R. 219-3 :

Lorsque la chaussée est divisée en plusieurs parties par un ou plusieurs refuges ou terre-pleins, les piétons parvenus à l'un de ceux-ci ne doivent s'engager sur la partie suivante de la chaussée qu'en respectant les règles prévues par les articles qui précèdent. »

Les patineurs, comme les piétons, doivent donc traverser aux endroits prévus à cet effet. Lorsque ces équipements n'existent pas, la traversée doit d'effectuer perpendiculairement à la circulation. Le respect de ces prérogatives est tout à fait possible de la part des patineurs.

L'article R219-4 traite de la circulation des « convois » de piétons. Il n'est pas explicité car il ne présente pas d'intérêt dans le cadre de la présente analyse.

Le non-respect de l'ensemble des articles cités est réprimé par l'article R237 :

« Article R237 :

Ceux qui auront contrevenu aux dispositions spéciales du livre I^{er} concernant la circulation des piétons seront punis d'une amende correspondant à la première classe de contraventions. »

En clair, un piéton et donc un patineur risquent une amende de **30 francs** s'ils ne respectent pas les dispositions du code de la route.

En matière de réglementation de la circulation, le code de la route prévoit également dans son article R225 qu'il peut exister des dispositions particulières en sus de ces propres articles :

« Article R225 :

Les dispositions du présent code (de la route) ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, aux présidents de conseil général et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public »

Cet article permet d'enchaîner sur le code des communes qui est « complémentaire » de cet article.

II-1.2) Le code des communes

L'article L131-3 du code des communes prévoit que *« le maire a la police de la circulation sur les routes nationales, les chemins départementaux et les voies de circulation à l'intérieur des agglomérations [...] »*

En clair, cela signifie qu'il peut exister un traitement particulier des usagers de la voirie, et notamment des patineurs, pour chaque commune de France.

C'est pourquoi la pratique du roller est interdite ou limitée dans certaines villes.

Le cas de Lyon :

A Lyon un arrêté stipule qu' *« il est interdit de se livrer dans la rue (chaussée et trottoirs) sans autorisation spéciale, à des jeux, notamment aux boules, patin et planches à roulettes, etc... lorsque, compte tenu des circonstances de temps et de lieux, ils sont de nature à compromettre la sécurité et à gêner la circulation des piétons et des véhicules. »*

Cet article est sujet à interprétation car il semble que l'on soit autorisé à circuler en rollers dès lors que *« les circonstances de temps et de lieu ne sont pas de nature à compromettre la sécurité et à gêner la circulation des piétons et des véhicules »*. Mais comment évaluer ces circonstances ?

Le cas de Grenoble :

La circulation des patineurs est interdite à Grenoble par un arrêté du 14 novembre 1994 qui précise en son article 2 que *« L'usage de patins, planches et skis à roulettes est interdit dans les rues, quais, places, jardins publics, pistes et bandes cyclables, voies publiques (trottoirs compris) de la ville de Grenoble »*.

Cette fois, il n'y a pas de confusion possible : il est interdit de circuler en roller à Grenoble. Pourtant, cette pratique existe. La mairie questionnée sur le sujet répond que, malgré cet arrêté émanant de la précédente équipe dirigeante, la pratique du roller est en fait tolérée.

Le cas de Paris :

A Paris, la situation est particulière. Le pouvoir de police n'est pas exercé par le maire mais par le préfet de police qui peut limiter ou interdire l'accès à certains lieux par des ordonnances. Citons par exemple les voies publiques souterraines du Forum des Halles ou plus récemment la dalle Montparnasse qui sont interdites à la circulation des patineurs.

Ces interdictions de circuler sont contraires au jugement rendu le 21 janvier 1984, qui « dissocie, sur le plan de la qualification, la pratique du patin et de la planche à roulette dans la capitale. Dans la capitale la pratique de la planche à roulettes est assimilé à un jeu dangereux au sens de l'article 113 de l'ordonnance du préfet de police du 25 juillet 1862.

Il convient d'en déduire que la circulation des patineurs sur la voie publique peut être limitée mais non point interdite par l'autorité municipale. »¹⁰

Théoriquement, il est donc interdit d'interdire la circulation des patineurs en ville...

Dans les transports en commun :

Pour ce qui concerne des espaces particuliers comme les couloirs du métro par exemple il faut se référer aux règlements intérieurs des espaces concernés. Il est ainsi interdit de circuler dans les couloirs du métro en rollers.

Par exemple à Paris, les rollers ne sont pas explicitement cités dans le règlement intérieur de la RATP, mais c'est l'article relatif à « l'entrave à la circulation dans les couloirs, escaliers, entrées et sorties de voitures » qui s'applique dans ce cas (Titre III, article 5).

A Lyon, les rollers sont également interdits dans les transports en commun. L'utilisateur éventuel est informé par un panneau à l'entrée des bouches de métro.



Bouche de métro lyonnaise (interdite aux rollers, vélos, chiens,...)

¹⁰Cette précision est apporté dans la réponse ministérielle du 30 novembre 1987

Un responsable des TCL (Transport en Commun Lyonnais), organisme chargé du fonctionnement des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise, affirme que cette mesure vise à assurer la sécurité des usagers (celle des patineurs et des autres), un patineur dévalant les escaliers d'accès au métro et perdant la maîtrise de ses rollers pourrait causer des dommages aux usagers en attente sur le quai...

II-1.3) Le code civil

Le code civil est le troisième code auquel il convient d'avoir recours pour être complet sur la réglementation s'appliquant actuellement aux patineurs.

Ainsi, par exemple, en cas d'accident sur un trottoir causé par un patineur circulant à vitesse élevée, la responsabilité civile de celui-ci est-elle engagée sur la base de l'article 1382 du code civil et, le cas échéant, pour responsabilité du fait des choses¹¹ sur la base de l'article 1384, alinéa 1 du même code.

Comme pour tout accident de la vie courante, tout citoyen possède une assurance responsabilité civile qui assurera la prise en charge des frais occasionnés par l'accident. Cependant, dans le cas où il existe un arrêté interdisant la pratique du roller sur la commune où s'est produit l'accident, le patineur risque de perdre ses droits vis-à-vis de son assurance, si celle-ci est informée de l'interdiction, et de devoir prendre en charge lui-même les frais.

Pour résumer cette partie sur l'aspect réglementaire, il faut retenir que le patineur est assimilé à un **piéton** pour le code de la route et doit donc circuler sur les trottoirs. Cependant, au vu des pouvoirs conférés au maire par rapport à la police de la circulation, sa pratique peut être **interdite** ou **limitée** dans certaines villes. Dans les faits la présence des patineurs en ville s'intensifie. Elle est plus ou moins **tolérée** suivant les lieux et les pratiques.

II-1.4) A qui est assimilé le patineur dans les autres pays?

Chez nos voisins européens, les patineurs sont également assimilés à des piétons. C'est par exemple le cas en **Allemagne** [5] ou en **Belgique**¹². Comme en France, il existe des interdictions locales, comme c'est le cas à Bruxelles.

En Amérique du Nord, la législation est peu différente.

¹¹ Responsabilité du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde.

¹² Les huit roues du nouvel usager. *Revue belge « Via segura »*, novembre/décembre 1996, p.16.

Au **Canada**, le code de la sécurité routière interdit les patineurs sur la « chaussée ». Étant donné que le terme chaussée n'inclut ni les trottoirs, ni les pistes cyclables, les patineurs peuvent les emprunter. Mais il peut exister des règlements locaux qui interdisent la circulation, y compris sur trottoirs et pistes cyclables¹³.

Aux **Etats-Unis**, la réglementation varie d'un état à l'autre, et à l'intérieur de chaque état, les villes peuvent également réglementer la pratique du roller. Par exemple, dans l'état de Floride, la pratique est autorisée sur les trottoirs seulement, les patineurs étant assimilés à des piétons. Autre exemple intéressant, le cas de la ville de « The Dalles » de l'état de l'Oregon, où une ordonnance assimile officiellement les patineurs à des cyclistes [6].

¹³Dossier « Patins à roues alignées » - Service de la circulation et du transport de la ville de Montréal - Consultable au Certu

II-2) Pourquoi utiliser les rollers comme moyen de déplacement ?

II-2.1) Qualités objectives.

A) C'est pratique pour soi car :

1) Les rollers permettent une grande mobilité :

L' encombrement faible des rollers permet à son utilisateur de se faufiler dans des espaces réduits, pour peu que la nature du revêtement au sol s'y prête (c'est-à-dire suffisamment lisse). Cet avantage permet aux patineurs de s'affranchir des embouteillages aux heures de pointe.

2) Les rollers permettent des déplacements rapides :

Une étude réalisée en Allemagne [5] montre que la vitesse pratiquée par les patineurs est proche de celle des cyclistes. Cette étude est basée sur l'observation des patineurs, cyclistes et piétons dans une rue piétonne et une piste cyclable autour du lac Maschsees, à Hanovre. L'auteur a ainsi constaté que la vitesse moyenne des patineurs et des cyclistes dans la rue piétonne était de 10km/h.

Sur la piste cyclable la vitesse moyenne de patineurs était de 16km/h, celle des cyclistes de 19km/h.

En France, il n'existe pas d'étude de ce genre. Les pratiquants questionnés affirment souvent que leur vitesse est effectivement proche de celle des cyclistes, sans connaître réellement celle-ci. D'après les déplacements effectués et leur temps de parcours on constate souvent une vitesse moyenne comprise entre 10 et 15km/h, avec une utilisation mixte trottoirs/chaussées ou pistes cyclables quand elles existent.

En tout état de cause, il constitue un mode de déplacement urbain suffisamment rapide pour que la police hollandaise ait décidé au cours du mois d'avril 1997 d'équiper une de ses patrouilles de rollers pour parcourir les rues d'Amsterdam¹⁴.

¹⁴A Amsterdam, la police est montée en patins. *Journal belge « Le Soir »*, 7/8 mai 1997, p.22.

Dans un registre un peu différent mais tout aussi évocateur, les grands supermarchés l'ont également adoptés depuis un certain temps. Lorsqu'il est nécessaire d'aller vérifier un prix en rayon, la caissière appelle un (une) patineur qui slalome entre les clients et leur caddy à la recherche du prix tant attendu... Leur dextérité fait souvent l'admiration des clients, mais peu à peu ceux-ci n'y prêtent plus guère attention, preuve de leur intégration réussie. Et pourtant les allées des supermarchés sont parfois plus encombrées que les trottoirs de la rue.

3) Les rollers laissent les mains libres :

Patiner laisse les mains libres. Cela permet, par exemple, aux patineurs de supermarché cités plus haut de rapporter des articles en rayon ou encore d'utiliser un talkie-walkie.

Dans la rue, cela peut servir à se protéger d'une éventuelle chute. De plus, diverses actions qui apportent un certain agrément aux déplacements en rollers sont possibles. On peut, par exemple, acheter son journal sans quitter ses rollers, retirer de l'argent à un distributeur ou encore tenir la main de son ami(e). Ceci ajoute à la convivialité de ce mode déplacement.

4) Les rollers sont économiques :

Les rollers constituent un mode déplacement relativement peu cher. L'investissement initial est proche de celui d'une bicyclette. Il faut, en effet, compter entre 1000 francs et 1500 francs pour une bonne paire de rollers, auquel il faudra ajouter pour l'année des frais d'entretien : remplacement des roues, des roulements à billes et du frein, ceci représentant entre 500 et 1000 francs pour l'année, selon l'usage que l'on fait de ses rollers. Il faut également prévoir l'achat de protections (environ 200 francs par an).

De plus, grâce à leur faible encombrement, les rollers ne nécessitent évidemment pas de parkings ou de place de stationnement, ni même d'équipements spéciaux comme il en existe pour les deux roues. Il suffit de prévoir d'autres chaussures au bureau ou au lieu de destination d'un rendez-vous. Un sac à dos approprié permet de ranger ses chaussures ou ses rollers. Cet aspect présente en outre un grand intérêt puisqu'il évite le vol. Les utilisateurs de bicyclette sont souvent confrontés à ce problème et il peut rebuter certains utilisateurs potentiels (une enquête réalisée à Paris ¹⁵ indique que 20% des propriétaires de bicyclette ne l'utilisent pas pour leurs déplacements à cause de cela).

¹⁵ Mairie de Paris, commission « Deux roues dans la cité », enquête d'opinion sur les 2 roues à Paris, Avril 1991.

5) Les rollers sont complémentaires :

Le fait de pouvoir ranger ses rollers dans un sac à dos offre à son utilisateur une grande liberté de choix de ses modes déplacement. Ainsi les rollers sont-ils utilisés par certains comme complément à d'autres modes de déplacement sur une plus ou moins longue distance (train, avion, bus, métro, voiture). Il faut noter que certains n'hésitent pas à conserver les rollers au pieds dans les transports en commun, soit parce qu'ils ne savent pas que cela est interdit (voir II-1), soit parce qu'ils attendent qu'on leur demande de les enlever, considérant qu'ils ne constituent pas une gêne pour les autres usagers et que le fait d'enlever leurs rollers est une perte de temps injustifiée. Selon Georges Boichot, architecte et « patineur urbain », *« le patinage est une extension de la marche qui s'adapte à toutes les pratiques de la ville, y compris l'accès aux transports en commun. »*

La complémentarité entre les modes de transport est un point important pour la collectivité car elle *« est la condition d'un coût global minoré, pour une satisfaction collective maximale »* [7].

Dans le même ordre d'idée, le roller peut également aider au développement du covoiturage (plusieurs passagers pour la même voiture) qui est une des pistes proposées dans la loi sur l'air du 30 décembre 1996 pour limiter la voiture en ville. En effet, on peut très bien envisager de terminer ou de commencer un trajet en rollers pour éviter aux autres passagers de faire un détour ou de se rendre en plein centre-ville par exemple. Et contrairement au transport public, on peut envisager de conserver ses rollers dans la voiture de son chauffeur... Cette association rollers-voiture apparaît plus simple qu'une association vélo-voiture pour des raisons d'encombrement matériel évident.

6) Les rollers permettent de s'entretenir physiquement :

La pratique du roller en milieu urbain demande un effort physique comparable à celui d'un cycliste. Utiliser quotidiennement ses rollers pour ses déplacements devient un bon moyen de s'entretenir physiquement.

B) C'est bénéfique pour la collectivité car :

1) Les rollers sont non-polluants :

Les rollers ne sont pas seulement pratiques. Comme la bicyclette et la marche à pied, les rollers constituent un mode de déplacement **non-polluant**. A l'heure actuelle, la pollution est un des problèmes majeurs des villes. D'ailleurs des budgets conséquents sont utilisés pour mettre au point des modes de déplacement urbain propre.

Ainsi la voiture électrique est-elle souvent présentée comme le mode de déplacement d'avenir dans nos villes. Il est certain que du point de vue de la pollution, la voiture électrique apporte un début de réponse, nonobstant la pollution induite par l'utilisation de l'énergie nucléaire (la question des déchets nucléaires reste entière). Restera le problème de la consommation de l'espace....

2) Les patineurs sont peu consommateurs d'espace :

Il est admis que la surface utilisée au **repos** par personne transportée est de 8 m² pour la voiture particulière alors qu'il n'est que de 1,5m² pour la bicyclette et de 0,3m² pour le piéton¹⁶. Pour les patineurs, on peut considérer que la surface utilisée au repos est similaire à celle des piétons.

3) Les patineurs sont silencieux :

Comme les cyclistes, les patineurs sont silencieux et ceci constitue une qualité intéressante en milieu urbain pour les riverains. Cependant, cela peut générer des manoeuvres inappropriées et dangereuses de la part des autres usagers et notamment des piétons, lorsqu'ils s'aperçoivent de la présence des patineurs. Cette remarque s'applique également aux vélos et aux véhicules électriques (2 roues ou voiture).

4) La prise en compte des patineurs dans la circulation ne coûte pas chère :

Les aménagements spécifiques aux patineurs pour leur circulation dans la ville n'étant pas indispensables (voir troisième partie), le coût est très faible pour la collectivité.

Les thèmes développés précédemment constituent des aspects objectifs de l'utilisation des rollers en tant que mode déplacement. L'analyse de critères plus subjectifs ne manquent pas d'intérêt.

¹⁶Schmider, André, rapporteur de la sous-commission « Transports urbains » au Conseil Economique et Social, article « L'espace urbain, un bien public », revue « *Métropolis* », p55-57.

II-2.2) Qualités subjectives

La pratique du roller procure un réel **plaisir** : Grâce aux rollers, rentrer du travail après une journée usante et stressante devient un moment de plaisir et de détente. Au contraire, affronter les embouteillages au volant de sa voiture ou les rames de métro bondées peut constituer un stress et une angoisse supplémentaires. Cette affirmation peut paraître exagérée pour quiconque ne pratique pas le roller.

La **liberté** peut également être associée à ce mode déplacement. Les aspects purement matériels développés au début de cette partie (le côté pratique, la rapidité, ...) en sont les principales explications, mais il existe une part qui est liée à la pratique elle-même. Au contraire, la voiture, symbole de la liberté dans les années 70, n'est plus synonyme de liberté dans les centres-villes, comme le reconnaissait le ministre de l'Environnement dans un interview paru le 24 avril 1997 dans l'Argus Automobile: *« La voiture est un mode merveilleux de déplacement, quand c'est un outil de liberté. En ville, ce n'est plus le cas »*.

II-3) Les inconvénients des rollers en tant que mode déplacement

II-3.1) Limites objectives :

1) Les déplacements sont limités (« autonomie » restreinte)

Les rollers ne peuvent servir, en tant que mode déplacement, que pour des parcours urbains, pour des distances n'excédant pas 5 ou 6 km, sachant que la « distance idéale » se situe entre **2 et 3 km**.

A ce titre, il est bon de signaler qu'en Ile-de-France, plus de la moitié des déplacements effectués en voiture particulière font moins de 3 km¹⁷. Le type de déplacement tout à fait réalisable en rollers...surtout lorsqu'on connaît le taux d'occupation de ces voitures qui est de l'ordre de 1,3¹⁸.

¹⁷Verrier (Denis) - *Note rapide sur les transports*; n°2, mai 1996.

¹⁸Le taux d'occupation varie de 1,25 à 1,40 suivant les villes (résultats issus des enquêtes-ménages)

2) Les patineurs doivent parfaitement maîtriser leurs rollers

Outre le problème de distance, l'utilisation des rollers en milieu urbain nécessite une maîtrise parfaite de ceux-ci. Ceci est certes vrai pour tous les modes de déplacement individuels et notamment pour le vélo, dont la pratique urbaine n'est pas la même que celle pratiquée le long d'un lac sur une piste cyclable, par exemple.

Pour les rollers, l'apprentissage de certaines techniques nécessite du temps avant de se lancer à l'assaut du bitume. Le **freinage** est sans doute la plus importante et la plus difficile à acquérir. Les rollers sont en général équipés de freins à l'arrière (à l'avant sur les patins traditionnels) qui sont formés d'un « patin » en caoutchouc qu'il suffit de faire frotter sur la surface de roulement pour obtenir le freinage désiré. Pour des raisons d'équilibre, ce frein n'est posé que sur un des deux rollers. Le freinage obtenu par ce système n'est pas d'une grande efficacité lorsque la vitesse est élevée. Il permet cependant une décélération qui peut suffire pour effectuer une manoeuvre d'évitement par exemple.

Le patineur fonctionne, en effet, dans une logique d'évitement : il recherche constamment le meilleur endroit pour circuler. Ceci nécessite une certaine agilité mais surtout une certaine concentration car l'anticipation est essentielle. Seule l'expérience de la pratique urbaine permet d'acquérir ces « réflexes ».

Il existe cependant des techniques de freinage autres que celle décrite précédemment.

Une d'elles est appelée freinage en « T ». Elle s'inspire du patin à glace. Il « suffit » de mettre un patin pratiquement en perpendiculaire de l'autre et laisser frotter ses roues sur le sol. C'est un freinage assez efficace mais qui présente l'inconvénient d'user les roues.

Si l'arrêt est obligatoire le patineur peut effectuer un demi-tour sur lui-même, ce qui lui permet un arrêt quasi-immédiat. Cette technique nécessite cependant un certain espace pour effectuer la manoeuvre.

La non maîtrise du freinage est sans doute ce qui rebute le plus les patineurs débutants à utiliser leurs rollers dans leurs déplacements urbains. Cependant, ce n'est malheureusement pas le cas de tous. Certains se lancent dans la rue à des vitesses élevées sans maîtriser ces techniques indispensables.

Les premiers déplacements en ville doivent s'effectuer avec beaucoup de prudence, en adaptant sa vitesse à son niveau.

On a là une similitude avec le ski où certains débutants dévalent les pistes sans être capable de s'arrêter ou d'éviter les autres skieurs.

3) La surface des revêtements doit être lisse et sèche:

Le patineur a besoin de surfaces **lisses et sèches** pour pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions. C'est le cas dans les villes où le bitume est le matériau le plus utilisé

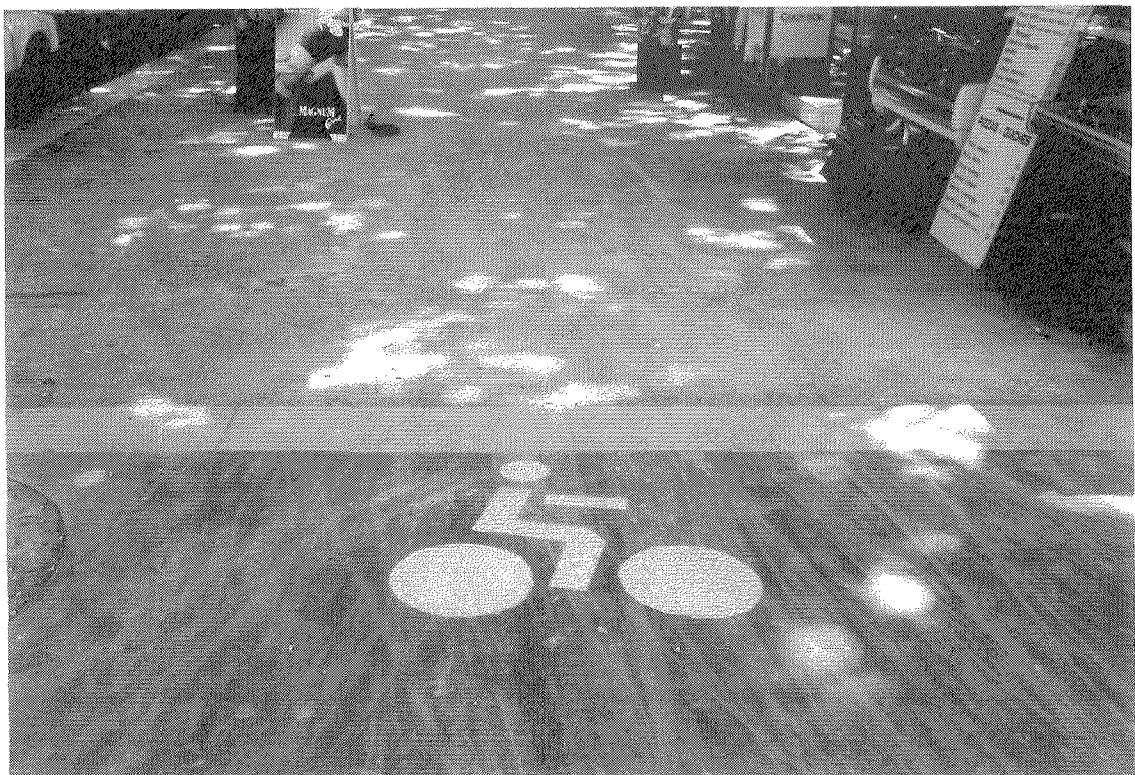
pour tous les espaces de circulation. Cependant il existe des cas particuliers où la pratique est presque impossible.

Ainsi les espaces en pavés, sont peu propices à la circulation des patineurs.



Cheminement piéton « anti-patineur »

Il en va de même des cheminements réalisés en « gore ».



Piste exclusivement cyclable...

De plus, les trous ou excroissances (conséquences d'un mauvais entretien de la voirie, trottoir compris) constituent également des désagréments encore plus importants pour les patineurs que pour les cyclistes ou les piétons, du fait notamment du faible diamètre des roues des rollers.

La pluie constitue un autre ennemi du patineur. Il est, en effet, fortement déconseillé de se déplacer sur des **surfaces mouillées** pour des raisons évidentes de « tenue de route ». Le freinage, déjà peu évident en temps normal, s'avère peu efficace sur surface mouillée. Les appuis sont lâches. Dans ces conditions, la pratique n'est pas impossible mais dangereuse et la plus grande prudence est nécessaire.

4) La circulation en montée et en descente est difficile :

Les fortes pentes se montrent peu favorables à la pratique du roller, surtout pour des déplacements au quotidien. Cela est possible mais nécessite une bonne condition physique, surtout pour les montées, et une parfaite maîtrise, surtout pour les descentes. Dans les deux cas, le patineur a besoin d'un espace relativement large, ce qui lui impose la plupart du temps d'utiliser la chaussée.

Il faut noter que les cyclistes sont confrontés au même problème. Les montées à vélo sont loin d'être évidentes et les descentes nécessitent de bien maîtriser son vélo et d'avoir des freins en bon état.

Il faut noter cependant, que pour un bon cycliste ou un bon patineur, la descente constitue un réel moment de plaisir.

4) La circulation en ville peut être désagréable... :

Pour circuler sur le plat, l'effort physique est moins important que dans les montées mais il est tout de même nécessaire. Et effectuer un effort physique en milieu urbain s'avère parfois dangereux pour la santé, du fait de la pollution atmosphérique. Comme les cyclistes et les piétons, les patineurs subissent de plein fouet la pollution automobile.

Se protéger par des masques est une démarche pas évidente, surtout que leur efficacité est loin d'être prouvée¹⁹.

5) Les rollers sont un mode de transport individuel :

Les rollers ne permettent le transport que de son seul utilisateur, à l'inverse du vélo qui autorise le transport d'un enfant dans un siège approprié. Mais, en contrepartie, le patineur peut pousser une poussette d'enfant du fait qu'il a les mains libres (les plus passionnés peuvent d'ailleurs se procurer un nouveau type de poussette en provenance des Etats-Unis, spécialement étudiée pour les patineurs).

¹⁹Une enquête du magazine « 60 Millions de consommateurs » de mars 1997 indique que les tests effectués en laboratoire montrent la totale inutilité de cinq masques parmi les six testés.

II-3.2) Limites subjectives.

Par temps chaud, l'effort physique nécessaire peut entraîner des désagréments (transpiration) qui imposent aux pratiquants de prévoir des **vêtements de rechange** voire de se doucher. Cet aspect contraignant peut rebuter. De même par temps humide, outre le désagrément causé par une perte des appuis (voir II-3.1), se déplacer en rollers, comme en vélo, peut s'avérer désagréable. Il en est de même par temps froid.

L'**image** dont bénéficie le roller constitue un point qui ne joue pas en sa faveur. Elle est souvent associée à celle d'un adolescent étrangement vêtu, circulant à vive allure et renversant grand-mères et petits enfants sur les trottoirs, lorsqu'ils ne s'accrochent pas aux voitures ou au bus. Si l'on en croit les statistiques portant sur les accidents de rollers - patins à roulettes et patins en ligne (voir au II-5.2)- sur 932 accidents recensés seulement 4 % représentent des collisions, le plus souvent contre des obstacles fixes. Et donc l'image négative véhiculée n'apparaît pas justifiée.

Elle est bien présente pourtant si l'on se réfère à quelques entretiens ayant eu lieu dans le cadre de la présente étude : « *Je connais quelqu'un qui s'est fait renverser par un jeune en rollers sur le trottoir* ». A la question « *Pouvez me préciser les circonstances de l'accident, c'est très intéressant pour mon étude ?* » la réponse la plus courante fut « *En fait, je sais pas bien c'est un(e) ami(e) qui me l'a dit* »...

Sans doute existe-t-il certaines pratiques condamnables qui sont le fait d'une minorité de pratiquants. On retrouve ici l'image du surfer des neiges, dont une partie des pratiquants contribuent à donner une image très négative, notamment vis-à-vis des skieurs.

Au-delà de cette image du patineur, il convient d'évoquer le **blocage culturel** que risque de subir le roller. En France, il paraît déjà saugrenu aux yeux de certains de se déplacer en vélo alors en rollers, comment l'imaginer. Même l'utilisateur potentiel hésite à franchir le pas de peur de ne pas être pris au sérieux, ceci pouvant lui causer du tort par rapport à son activité professionnelle.

Depuis quelques années, la tendance commence à s'inverser et le vélo est mieux considéré. Les associations de cyclistes luttent depuis une vingtaine d'années pour obtenir cette considération. Le club des villes cyclables continue à travailler pour « *tenter de retirer l'image de doux dingue qui colle aux cyclistes.* »²⁰

L'assimilation des patineurs par tous nécessitera sans doute semblable démarche de la part des associations.

²⁰Gauthier (Charles), président du club des villes cyclables. Le club change de braquet, revue « *Circuler* », mai-juin 1997, p.16

II-4) Point de vue des autres usagers

Les patineurs qui circulent en milieu urbain utilisent en général les surfaces les plus disponibles et les plus praticables qui s'offrent à eux, que ce soit les trottoirs, les chaussées ou les aménagements cyclables. Aussi est-il intéressant de préciser ce que ressentent les autres usagers de la voie publique par rapport à ces nouveaux venus sur leur territoire.

Les (vrais) piétons sont les premiers concernés puisque comme explicité au début de cette partie, les patineurs doivent circuler sur les trottoirs, leur domaine « réservé ».

La vitesse de déplacement de certains patineurs effraie parfois les piétons, ce qui est tout à fait concevable. L'association « Les droits du piéton » reconnaît recevoir de nombreuses plaintes de ses adhérents à ce sujet, qui rejoint celui de la pratique du vélo sur les trottoirs. Cette association « *aimerait interdire tout ce qui roule sur les trottoirs* »²¹.

Sans doute les craintes des piétons sont-elles la preuve que l'assimilation des patineurs aux piétons n'est pas une solution idéale. Mais elles montrent aussi que le partage de l'espace public entre les différents usagers est difficile, chacun défendant ses propres intérêts.

Les aménagements destinés aux cyclistes sont également utilisés par les patineurs mais les problèmes de cohabitation ne semblent pas aussi importants qu'avec les piétons. La fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) questionnée à ce sujet reconnaît que des discussions commencent à naître par rapport à cette pratique, mais pas de façon négative. Les deux modes autorisent une vitesse de déplacement en milieu urbain relativement proche, ceci pouvant expliquer cette relative bonne entente.

Ainsi, constate-t-on, de plus en plus, que les municipalités, aidées des associations de vélos, rollers et piétons, organisent des manifestations festives ou revendicatives en faveur des modes de déplacement doux que constituent la marche à pied, le vélo et les rollers.

²¹Traqueurs d'infraction. Journal « Le progrès », 06/05/97

On peut, par exemple, citer l'initiative lyonnaise qui prévoit l'ouverture des bas ports du Rhône 4 dimanches d'été aux seuls cyclistes, piétons et patineurs pour montrer à chacun de ces usagers que la cohabitation est possible²².



Annnonce de l'opération « Lyon en piste »

²²Piétons, vélos, rollers, en piste! *Revue municipale « Lyon-cité »*, mai 1997, p. 13.

II-5) Analyse accidentologique

Les rollers étant de plus en plus utilisés sur la voie publique, on peut imaginer que cette pratique entraîne des accidents propres à cette pratique. Aussi des recherches sur le sujet ont-elles abouti à deux sources différentes : un recueil issu du fichier accident de la préfecture de police de Paris (**voir annexe 1**) et une étude réalisée par la direction générale de la Santé (**voir annexe 2**).

II-5.1) Analyse du fichier accident de la préfecture de police de Paris.

En 1996, la préfecture de police de Paris a recensé 32 accidents ayant impliqué les patineurs. Les caractéristiques de ces accidents ont été saisies dans le logiciel « Aurore » qui est un logiciel de recueil des accidents distribué par le CERTU dans les villes de France. Il n'est pas prévu de « champs » spécifiques aux rollers dans le logiciel. Cependant il existe un certain nombre de champs libres dont le contenu peut être défini par l'utilisateur. La préfecture de police de Paris qui recense tous les accidents de la circulation sur la capitale a attribué un de ces champs aux rollers. Ce qui autorise un tri sélectif en ne faisant ressortir que les accidents ayant impliqué les « piétons à rollers ».

Le nombre relativement peu élevé d'accidents recensés (0,37 % de tous les accidents de la circulation recensés) ne permet pas une généralisation des faits constatés. Cependant il autorise un certain nombre d'observations intéressantes.

- Répartition des accidents dans le temps

On constate une répartition assez homogène tout au long de l'année. On ne constate pas plus d'accidents au mois de juin qu'au mois de février, contrairement à ce que l'on pouvait s'attendre.

Le plus grand nombre d'accidents a été observé en **septembre** avec 6 accidents (19%). Ceci peut s'expliquer par le fait que la rentrée scolaire entraîne une pratique roller plus importante.

En outre 15 accidents (**47%**) ont eu lieu le **week-end**. Cela montre que la pratique loisir représente une part importante des déplacements en rollers dans la ville. D'ailleurs sur les 32 accidents, 18 se sont produits dans le cadre d'un déplacement au motif de « **courses/loisirs** » (**56%**).

Enfin, les accidents se produisent plutôt en **fin d'après-midi** entre 16 heures et 21 heures (25 sur 32 soit **78%**).

Répartition des accidents selon les « impliqués » :

Les 32 accidents impliquent 1 patineur et 1 seul à chaque fois. L'autre usager le plus représenté est l'automobiliste avec 23 « représentants ». Seulement 2 conducteurs de deux-roues légers (1 vélo et 1 cyclomoteur) sont représentés contre 5 motards.

Dans 25 cas sur 32 (**80%**) le **patineur est présumé responsable**. Les infractions les plus fréquentes sont la traversée de la chaussée hors emplacement prévu pour les piétons (10 cas soit 31%) ou en dehors du temps réglementaire indiqué par un agent des forces de l'ordre (10 cas soit 31%). Dans 3 cas (9%), le conducteur du VL (véhicule léger) a commis une infraction (passage au feu rouge ou non respect de la priorité au piéton-roller).

Aucun accident recensé ne fait état d'une collision entre un roller et un piéton. L'image souvent répandue du roller qui renverse les piétons sur le trottoir n'est donc pas démontrée au regard des accidents recensés.

Si on ne dénombre aucun décès, on compte cependant 32 blessés légers et 2 blessés graves. Les victimes sont essentiellement les patineurs puisqu'ils représentent 30 blessés légers et les 2 blessés graves. Les 2 autres victimes (blessés légers) sont un cyclomotoriste et un motard.

Ce sont surtout les jeunes patineurs de **moins de 17 ans** qui sont concernés puisqu'ils sont 24 sur les 32 blessés (**75%**). Ceci confirme que la pratique du roller est surtout le fait des jeunes adolescents. Il faut cependant noter que les 2 blessés graves appartiennent à la tranche d'âge 25-59 ans.

Enfin sur les 32 rollers impliqués, **29 étaient de sexe masculin (90%)**. Ceci confirme que le roller est une pratique très masculine à moins que les femmes soient très prudentes...

- Répartition des accidents suivant le lieu :

Sur les 32 accidents, 31 se sont produits sur la **chaussée (97%)**, 14 ont eu lieu sur des passages piétons et 17 en dehors. Dans 17 cas (**53%**), ces accidents se sont produits en intersection et dans 15 cas (**47%**) en section courante.

Ces résultats confirment que la pratique sur chaussée est réelle et qu'elle peut être dangereuse.

Par ailleurs, 9 accidents (**28%**) se sont produits dans une rue à sens unique. On ne connaît pas le sens de circulation des patineurs au moment de l'accident (éventuelle utilisation à contre-sens).

II-5.2) Etude de la direction générale de la Santé

Cette étude de la direction générale de la Santé est en fait une analyse de données issues d'un système européen d'observation des accidents domestiques. Ce système baptisé EHLASS (European Home and Leisure Surveillance System) a été mis en place en 1986 à l'initiative de la CEE. Il s'agit d'un système d'information et de surveillance des accidents survenus dans la sphère privée. Soixante-quatre hôpitaux européens participent aux enquêtes, dont 8 pour la France²³.

Un recueil exhaustif est réalisé dans les différents services d'urgence de ces hôpitaux.

L'enquête EHLASS a permis de recenser 932 accidents de patins à roulettes et de patins à roues alignées pour la période 86-94.

Qu'apportent ces résultats pour la présente étude?

Tout d'abord, il faut noter que sur les 932 accidents recensés, on compte 752 accidents en patins à roulettes et 180 accidents en patins à roues alignées. La différence résulte naturellement du fait de l'apparition récente des rollers en ligne en France, d'autant que l'enquête s'arrête en 1994 (il n'a pas été possible d'obtenir les chiffres pour les deux dernières années, ce qui aurait présenté plus d'intérêt encore).

La première partie de l'analyse porte essentiellement sur les classes d'âge concernées, les lieux des accidents ou encore l'activité pendant l'accident. Cette partie ne sépare pas les résultats entre patins à roulettes et rollers en ligne, ce qui en limite l'intérêt. De plus elle n'est pas suffisamment explicite pour permettre de tirer des conclusions. On ne connaît pas les circonstances précises des accidents et notamment le lieu de l'espace public occupé au moment de l'accident. On ne connaît pas non plus les tiers éventuellement impliqués.

Il est cependant une donnée intéressante qui ressort de cette partie de l'étude. Elle concerne les mécanismes d'accident. On constate que seulement 4 % des accidents concernent une collision. De plus, en général, ces collisions se produisent contre des obstacles fixes (poteaux, murs). Les auteurs de l'enquête affirment par ailleurs que l'avènement du roller n'a pas entraîné une recrudescence de ce type d'accidents.

²³ Aix en Provence, Annecy, Besançon, Béthune, Bordeaux, Limoges, Reims et Vannes.

En fait, **la chute** reste la principale raison des accidents recensés avec 851 cas soit **91%**. Les accidentés sont surtout les jeunes : les **moins de 14 ans** représentent **84%** des victimes. Pour ce qui concerne la répartition selon le sexe, on constate avec surprise que les **femmes** sont surreprésentées avec un taux de **62 %**. Ceci constitue une contradiction avec le recueil de la préfecture de police de Paris, pour lequel les victimes de sexe masculin représente 90% des victimes. Il n'y a pas de raisons évidentes pour expliquer cette différence.

La seconde partie traite des lésions occasionnées par ces accidents. Pour cette partie les accidents de rollers en ligne (rollers dans l'étude) et de patins à roulettes sont étudiés séparément. Cette partie va nous permettre d'analyser les parties lésées pour les 180 accidents de rollers en ligne.

Tout d'abord, la répartition par partie lésées est la suivante :

Tête	11%
Membres supérieurs	63%
Membres inférieurs	20%
Autre	6%

On constate donc que ce sont surtout les membres supérieures qui sont touchés. **Pour 33% d'entre elles, ces lésions concernent le poignet.**

Les lésions sont de différents types. Elles sont classées en 4 catégories : les contusions, les plaies ouvertes, les fractures, les entorses. La répartition selon ces 4 catégories est présentée dans le tableau suivant :

Contusions	41%
Plaies ouvertes	8%
Fractures	26%
Entorses	18%
Autres lésions	7%

Les contusions constituent la part la plus importante. Notons que l'on ne constate aucun traumatisme crânien.

Les blessures constatées ne nécessitent aucun traitement particulier après la première consultation aux urgences. Seulement 4 % nécessitent une hospitalisation, et ce pour une durée inférieure à 3 jours (pour 81 % d'entre-elles).

La **fracture du poignet** est la cause de **63 %** des cas d'hospitalisation. La deuxième cause est à égalité la fracture de la clavicule, la contusion du coude ou les brûlures avec seulement 13 %.

De cette étude, il ressort donc que la fracture du poignet est la blessure la plus fréquente en rollers, ce qui ne constitue pas une blessure grave.

L'utilisation de protections permettrait d'éviter une bonne partie des blessures occasionnées par ces accidents, dont la chute reste la cause principale.

La pratique urbaine du roller n'est certes pas sans risque, mais il ne semble pas au vue des accidents recensés qu'elle génère des accidents très graves.

Il n'y a donc à priori aucune raison de ne pas le considérer comme un moyen de déplacement, étant donné les avantages que cet usage peut entraîner pour le patineur lui-même et pour la collectivité. Cependant, la circulation du patineur est, en théorie, limitée aux seuls trottoirs, du fait de son statut de piéton. Faut-il alors l'autoriser à circuler ailleurs? Faut-il prévoir des aménagements particuliers? La troisième partie de cette étude va tenter de répondre à ces questions.

Troisième partie : propositions d'actions

Choisir ses rollers pour se déplacer en ville est une démarche individuelle bénéfique pour la société car elle concourt à faire diminuer le nombre de déplacements en voiture particulière. Cependant, ce mode de déplacement ne peut connaître qu'un développement limité, de par l'absence de sa prise en compte. Le patineur est assimilé à un piéton mais circule souvent sur la chaussée. Cette présence est en général tolérée par les municipalités. Mais celles-ci commencent à se demander comment elles pourraient mieux intégrer ces nouveaux usagers qui perturbent les habitudes des autres.

Cette partie propose des solutions qui peuvent permettre aux patineurs de trouver une place dans la ville et ce dans les meilleures conditions de sécurité. Dans un premier temps, il sera envisagé les différentes possibilités quant à l'aspect réglementaire, puis dans un deuxième temps, des propositions d'aménagement seront étudiées. Enfin, des actions possibles dans le domaine de la communication et de la prévention seront proposées.

III-1) Propositions d'ordre réglementaire

Faut-il modifier le code de la route pour donner un vrai statut aux patineurs ?

La situation est quelque peu paradoxale. D'un côté, des associations militent pour la reconnaissance du roller comme moyen de déplacement et pour l'obtention d'un statut juridique clair, de l'autre côté, il faut bien reconnaître que le flou actuel à ce niveau permet aux patineurs de faire à peu près ce qu'ils veulent sur la voie publique : circuler sur les trottoirs, les aménagements cyclistes ou les chaussées, étant donné qu'il existe une certaine tolérance à leur égard. Cela peut conduire à des comportements dangereux.

Reconnaître le roller peut aider, non seulement à le prendre en compte dans les aménagements urbains, mais aussi à responsabiliser les pratiquants.

Reste à définir quel statut accorder au patineur : faut-il l'assimiler à un cycliste ? faut-il continuer à l'assimiler à un piéton comme c'est le cas actuellement ? Faut-il créer une nouvelle catégorie d'usagers de la voie publique ?

Dans le but de répondre à ces questions, il convient d'analyser chacune des situations.

III-1.1) Peut-on assimiler le patineur à un cycliste ?

Le patineur est-il en mesure de réaliser tout ce qu'un cycliste peut faire en milieu urbain ? Tout d'abord, d'un point de vue vitesse de déplacement, chacun des 2 modes présente des valeurs moyennes proches. Comme cela a déjà été dit dans la partie II-2), la vitesse moyenne est de l'ordre de 16 km/h pour les patineurs et de 19 km/h pour les cyclistes, sur une piste cyclable. Une observation similaire sur une voie piétonne donne une vitesse moyenne de 10 km/h, pour chacun des modes.

En terme de vitesse, on peut donc dire que les deux modes sont très proches.

Cependant se pose la question de l'encombrement lié au mouvement des patineurs et des cyclistes. Il est admis qu'un cycliste occupe en mouvement une largeur de 1 mètre [8]. Dans son étude [5], Ingo Dewald a constaté que le mouvement du patineur nécessitait une largeur de 1,40 m, soit 40 cm de plus qu'un cycliste. Au vue des réponses de plusieurs patineurs questionnés à ce sujet, il apparaît que cette largeur de 1,40 m est tout à fait réaliste et convenable.

Cette largeur du mouvement se vérifie pour un patineur en mouvement, sachant qu'il peut à tout moment cesser celui-ci, comme un cycliste arrête de pédaler, pour se faufiler dans un espace réduit.

Enfin, il faut signaler que les patineurs ne pourront circuler sur les aménagements cyclables qu'à la condition que ces derniers disposent d'une **surface de roulement suffisamment lisse**.

Les questions de l'espace, de la vitesse et du revêtement étant posées, quel usage le patineur peut-il avoir des différents aménagements dont bénéficie aujourd'hui le cycliste ?

Sur les pistes cyclables :

La largeur couramment pratiquée en France pour les pistes cyclables unidirectionnelles est comprise entre 1,20 m et 2 m, celles qui sont bidirectionnelles varient entre 2 m et 2,50 m, voire 3 m (les largeurs dépendent de la présence autorisée ou non des cyclomoteurs sur la piste).

A partir de 1,50 m, le patineur peut circuler sur la piste cyclable. On peut envisager une circulation sur des pistes moins larges, dès lors qu'il n'existe pas d'obstacles latéraux.

Sur les bandes cyclables :

Pour ce qui concerne les bandes cyclables, les largeurs sont comprises entre 1,20 m et 1,70 m, cette largeur étant fonction du trafic sur la voie contigüe.

De ce fait, l'utilisation des bandes cyclables par les patineurs s'avère délicate. Elle peut être envisagée si celles-ci présentent une largeur de 1,50 m et si le trafic automobile et poids lourds est faible, à condition qu'elles bénéficient d'un entretien régulier, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Par ailleurs, il est fréquent que ces bandes soient utilisées en stationnement par les automobilistes, ce qui oblige le cycliste à rejoindre la voie circulation ou le trottoir. Le patineur agirait de la même façon.

Les autres aménagements en faveur des cyclistes sont pour la plupart des autorisations ponctuelles des maires favorables à une politique forte en faveur des vélos. En effet, l'utilisation des aménagements décrits ci-après par les cyclistes ne sont pas prévus dans la code de la route. Cependant, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, le maire peut prendre des arrêtés autorisant l'utilisation de ces aménagements.

Dans les contresens :

Cet aménagement consiste à autoriser les cyclistes à utiliser les sens interdits pour éviter un long détour par exemple. Ces aménagements sont possibles dans des rues à faible trafic. Ils sont intéressants pour les cyclistes dans la mesure où ils circulent dans le sens contraire des autres véhicules, ce qui leur permet de voir le « danger ». De plus les conducteurs des véhicules ont tendance à ralentir à la vue d'un cycliste à contresens. Ce type d'aménagement peut tout à fait être utilisé par les patineurs.

Dans les couloirs-bus :

L'utilisation des couloirs bus par les cyclistes est également parfois autorisé. Cette autorisation nécessite des couloirs bus suffisamment large pour permettre au bus de dépasser le cycliste. Là encore il n'y a pas d'incompatibilité majeure à l'utilisation de ce type d'aménagement par les patineurs, dès lors que le revêtement le permet. D'ailleurs les patineurs les utilisent déjà, comme les cyclistes, même si cela n'est pas autorisé.



Utilisation d'un couloir bus...

Dans les zones mixtes piétons-vélos :

L'autorité municipale peut parfois autoriser l'accès à des aires piétonnes aux cyclistes. C'est par exemple le cas dans certaines rues de Strasbourg. Il leur est alors rappelé que le piéton reste prioritaire et que dans le cas d'une présence importante de ceux-ci dans le secteur traversé, il leur est conseillé de descendre de leur bicyclette. Un patineur peut sans problème emprunter ce type d'aménagement (surtout qu'il est assimilé à un piéton). Cependant, comme celle du cycliste, sa vitesse doit être modérée.

Les différents aménagements qui viennent d'être présentés sont loin d'exister partout. Aussi est-il nécessaire d'étudier le cas fréquent où **aucun aménagement en faveur des cyclistes n'existe**.

Dans ce cas, les cyclistes circulent avec le trafic automobile. Ils doivent se tenir sur la partie droite de la chaussée. En cas de dépassement, les conducteurs de véhicules motorisés doivent laisser un minimum de 1 mètre entre leur véhicule et le cycliste. (article R14 du code de la route).

On peut très bien envisager de voir un patineur circuler sur la chaussée dès lors que la voie considérée ne supporte pas un trafic trop important et que la vitesse pratiquée par les autres usagers n'est pas trop élevée. Par contre, on imagine assez mal un patineur au milieu des voitures sur un boulevard à 2 fois 2 voies, par exemple, encore moins qu'un cycliste...

En tout état de cause, la pratique sur chaussée existe. Elle est souvent imposée par la taille des trottoirs qui ne permet pas la circulation simultanée des piétons et des patineurs. Mais il n'est pas possible aujourd'hui d'accepter la circulation des patineurs sur toutes les voies de la ville.

Cela impliquerait également le problème de **la traversée des carrefours**.

Celle-ci contraint parfois les cyclistes à utiliser les espaces piétonniers pour traverser en sécurité, surtout lorsqu'il s'agit de mouvement de tourne-à-gauche. Il est en effet, parfois, périlleux de se ranger sur une voie de tourne-à-gauche au milieu des voitures... Alors imaginer un patineur dans cette situation n'est pas réaliste.

Par conséquent, on ne peut pas dire que le patineur est assimilable à un cycliste, même s'il s'en rapproche sur certains points, surtout en France où les aménagements en faveur des cyclistes ne sont pas suffisamment développés, excepté dans quelques villes comme par exemple Strasbourg, Nantes ou Grenoble.

Il n'est donc pas envisageable de modifier le code de la route pour assimiler les patineurs à des cyclistes.

Par contre, prévoir la possibilité pour les patineurs d'utiliser les aménagements en faveur des cyclistes peut être une mesure intéressante qui sera d'ailleurs développée au III-1.3).

III-1.2) Doit-on continuer d'assimiler le patineur à un piéton ?

Actuellement, le patineur est assimilé à un piéton et doit donc à ce titre respecter les dispositions du code de la route applicables à cet usager (voir partie 2). Ce statut est-il vraiment approprié ?

Etre piéton signifie que le patineur se doit d'emprunter les espaces réservés exclusivement à cet usage. En d'autres termes, les patineurs ne devraient pas circuler sur les aménagements réservés aux cyclistes, ni sur la chaussée dès lors qu'il existe des trottoirs. En réalité, les pratiques sont toutes autres pour des raisons diverses.

Tout d'abord en comparant les vitesses pratiquées par les piétons à celles des patineurs, on constate une nette différence. La vitesse moyenne d'un patineur varie, comme cela est dit plus haut, entre 10 et 16 km/h, selon les lieux de pratique, alors que celle des piétons est voisine de 3 à 4 km/h. Cette différence d'allure, associée à une largeur insuffisante du trottoir, génère plusieurs types de problèmes. D'une part, elle est à l'origine de conflits inhabituels sur le trottoir, entre patineurs et piétons, même si, comme on l'a vu dans la deuxième partie, les collisions sont peu fréquentes. D'autre part, elle conduit souvent le patineur à quitter le trottoir pour dépasser les piétons plus lents que lui et ainsi à se retrouver sur la chaussée.

Faut-il alors considérer que le patineur n'est pas un piéton et l'exclure des trottoirs, comme certains « vrais » piétons le souhaiteraient ?

Pas nécessairement, car dès lors que le trottoir est suffisamment large et peu encombré, le patineur a tout intérêt pour des raisons évidentes de sécurité à circuler sur celui-ci. C'est en règle générale ce que font les pratiquants au quotidien. En effet, la plupart des patineurs urbains sont conscients de leur vulnérabilité dès lors qu'ils circulent au milieu des voitures. Ils auront toujours tendance à trouver le meilleur compromis entre déplacement aisé et sécurité.

Cependant, ces pratiques ne sont pas conformes au statut de piéton. Pas plus d'ailleurs que la pratique sur piste cyclable, qui est pourtant bien réelle.

Se pose par ailleurs le problème du conflit avec les piétons. Ceux-ci se sentent menacés par ces nouveaux usagers de leur espace. Le sentiment d'insécurité que peut ressentir un piéton à la vue d'un patineur est compréhensible, mais pas toujours justifié. On rejoint ici le conflit piéton-cycliste qui existe déjà. Dans un rapport de stage réalisé à la communauté urbaine de Strasbourg, Jacques Sprauel [9] analyse les raisons de ce conflit. Il conclut à une part importante de réaction psychologique qui génère l'insécurité subjective.

« L'insécurité subjective, ou insécurité ressentie, est l'insécurité routière telle qu'elle est appréciée par les usagers de la voirie, par opposition à l'insécurité objective : un endroit ressenti comme dangereux peut fréquemment être objectivement sûr, mais peut aussi dans d'autres cas être objectivement dangereux. [...] L'insécurité subjective ne permet pas d'identifier des phénomènes d'insécurité objective. » [9]

Il apparaît donc que le patineur peut difficilement respecter le statut de piéton auquel il est rattaché aujourd'hui.

Mais alors qu'est-ce qu'un patineur ? Comment mieux le considérer sachant qu'il n'est ni tout à fait un cycliste, ni tout à fait un piéton ?

III-1.3) Faut-il modifier le code de la route ?

Mi-piéton, mi-cycliste, le patineur ne peut pas entrer dans une de ces 2 catégories d'usagers, alors comment le code de la route peut-il intégrer un tel usager ?

Le manque de recul ne permet pas de présenter une réforme profonde du code de la route.

On peut, cependant, envisager dorénavant et déjà une modification de certains articles afin de reconnaître l'existence du patineur. La solution préconisée consiste à **conserver le statut de piéton au patineur mais en lui autorisant la circulation sur les aménagements cyclables ou sur la chaussée sous certaines conditions.**

Adaptation au statut de piéton :

Comme on l'a vu dans la deuxième partie, ce sont les articles R217 à R219.4 qui réglementent la circulation des piétons.

Des modifications permettant de clarifier la position du patineur pourraient être apportées aux articles R217 et R218. Celles-ci figurent en souligné dans la rédaction ci-dessous.

« Article R217 :

Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser à l'exclusion de la chaussée.

Sont assimilés aux piétons :

- 1) Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur;*
- 2) Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur;*
- 3) Les infirmes qui se déplacent à l'allure du pas dans une voiture roulante peuvent circuler sur les trottoirs ou les accotements et sont, dans ce cas, assimilés à des piétons.*
- 4) Les patineurs*

« Article R218 :

Par exception aux dispositions de l'article précédent, lorsqu' ils ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.

Les piétons qui se déplacent avec des objets encombrants, ainsi que les patineurs, peuvent également emprunter la chaussée, notamment si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de constituer une gêne importante aux autres piétons.

Les infirmes qui se déplacent dans une voiture roulante peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée. »

Accès aux pistes et bandes cyclables :

Pour permettre l'accès des patineurs sur les aménagements cyclables (pistes et bandes) il convient de modifier plusieurs articles.

« Article R1 :

[...] Le terme piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles, cyclomoteurs et patineurs. »

Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs et patineurs. »

Il faut signaler que le terme « exclusivement réservé » signifie une obligation pour les cyclistes seulement, comme nous l'indique l'article R190. Celui-ci pourrait être modifié ainsi:

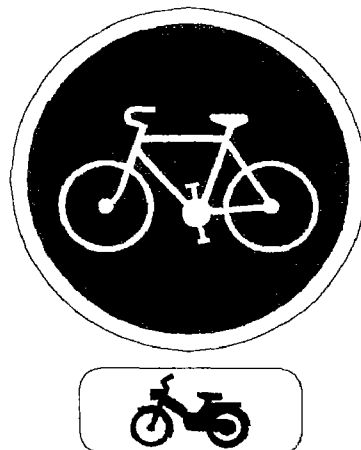
« Article R190

Les cyclistes doivent emprunter les bandes cyclables ou pistes cyclables.

Les cyclomotoristes et les patineurs doivent également emprunter les bandes et pistes cyclables lorsqu'une signalisation appropriée les y invite. »

[...] »

La signalisation évoquée ci-dessus pour les cyclomoteurs est composée d'un panneau B22a sous lequel on ajoute le panonceau M4d2²⁴.



²⁴ Signalisation Routière - Livre 1- Quatrième partie

La modification proposée dans l'article R190 nécessite la création d'un panneau spécifique pour les patineurs.

Cet aspect peut avoir un impact important quant à l'intégration des patineurs dans la circulation urbaine. La création de panneaux destinés aux patineurs est une preuve concrète de leur reconnaissance qui peut permettre à la fois de responsabiliser les pratiquants, et aussi à ces derniers d'être reconnus par les autres usagers de l'espace public.

Le panneau destiné aux patineurs pourrait être de le suivant :



De même, l'article R189 pourrait être modifié comme suit.

« Article R189 :

Les conducteurs de cyclomoteurs ne doivent jamais rouler de front, ni les cyclistes et patineurs rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ces derniers doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent, et notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche. Il est interdit aux cyclistes, aux patineurs et aux conducteurs de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule. »

La disposition finale de cet article interdirait officiellement aux patineurs de s'accrocher aux autres véhicules, pratique marginale qui ternit l'image du patineur. Actuellement, cet acte n'est pas répréhensible par rapport au code de la route.

Pour conclure cette partie, il convient de ne pas perdre de vue que la modification éventuelle du code de la route ne peut se faire qu'en organisant un groupe de travail analysant les conséquences de chacune des modifications envisageables.

Ce type de groupe de travail existe pour les vélos. Il a été créé à l'initiative du « Comité de suivi du plan vélo »²⁵ lui-même créé en juillet 1994 et dont le président est monsieur Peigné, directeur départemental de l'équipement de Seine-et-Marne. Le groupe de travail « code de la route » souhaite proposer une révision dudit code pour que celui-ci prenne en compte l'usage du vélo dans sa spécificité.

Pourquoi ne pas envisager de réfléchir en même temps à une intégration des patineurs dans ce projet de refonte ?

²⁵ Comité interministériel (ministère de l'équipement, du logement et des transports et ministère de l'environnement)

Cependant, une éventuelle réforme du code de la route ne peut suffire à elle seule. Les initiatives locales sont possibles puisque le maire détient le pouvoir de réglementer la circulation des différents usagers au sein de sa commune. Elles sont même à encourager car elle peuvent servir d'expérience.

III-1.4) Actions locales

Dans la ville :

Les autorités municipales peuvent désormais intégrer les déplacements rollers dans leur étude en cours.

On songe tout naturellement aux plans de déplacement urbain (PDU) qui doivent contenir un volet sur les circulations « douces », à savoir le vélo et la marche. Et pourquoi pas les rollers ? D'autant plus que leur prise en compte n'implique pas un surcoût financier important à partir du moment où un effort est fait en faveur des piétons et des cyclistes.

Les villes ayant une politique forte en faveur du vélo peuvent être les premières à tenter des expériences telles que l'autorisation pour les patineurs d'utiliser les pistes cyclables. De ce point de vue, c'est plutôt un avantage. Il faut cependant que les aménagements existants présentent des caractéristiques propres à recevoir la circulation des patineurs - largeur suffisante et qualité des revêtements - ce qui n'est pas toujours le cas.

Autre cas de figure, les villes dans lesquelles les aménagements en faveur des cyclistes ont été oublié depuis des décennies : si celles-ci décident enfin de privilégier la circulation des piétons et des vélos, alors il suffira d'intégrer les patineurs à cette réflexion et ainsi les aménagements seront utilisables par ceux-ci dès leur création.

Ainsi en est-il de la ville de Lyon dont le Plan de Déplacement Urbain est à l'étude. Dans le cadre d'une consultation sur l'organisation des transports au sein de l'agglomération, les habitants se sont prononcés en masse en faveur d'un scénario privilégiant les modes doux comme la marche à pied et le vélo, ainsi que pour une limitation de la voiture en ville. Il paraît souhaitable d'inclure la présence des patineurs dans la réflexion.

Dans les transport en commun :

On a vu dans la deuxième partie que les rollers pouvaient être complémentaire d'un autre mode de transport et notamment des transports en commun. Cependant, l'accès à ceux-ci est interdite rollers au pied, les autorités en considérant que l'accessibilité pose des problèmes de sécurité pour les patineurs eux-mêmes et pour les autres usagers. Il convient d'évoquer ici l'accessibilité par les personnes à mobilité réduite.

Pour améliorer celle-ci, il existe des équipements spéciaux tels que les ascenseurs pour accéder aux stations de métro ou les bus à plancher bas qui permettent plus facilement la montée des fauteuils roulants ou des poussettes.

Dès lors, pourquoi ne pas envisager l'accès au transport en commun aux patineurs dès lors que ces équipements existent, puisque, selon les autorités chargées de l'exploitation des transports en commun, leur interdiction se justifie par des problèmes de sécurité liés à une accessibilité difficile. Mais est-ce vraiment la raison ? Où est-ce un problème d'image ? L'image du patineur incarné par Jean-Luc Anglade dans le film « Subway » de Luc Besson semble favoriser ce genre de réactions : un patineur dans les couloirs du métro va forcément "voler le sac des dames" et s'enfuir en sautant par dessus les voies...

Pourtant l'interdiction n'empêche pas certains patineurs d'utiliser les transports en commun rollers aux pieds.

D'autant plus que, pour certains, passer outre l'interdiction de circuler dans les couloirs du métro devient un jeu, qui ne contribue pas à responsabiliser les pratiquants.

Il convient d'insister auprès des autorités sur le fait que les patineurs peuvent aussi être des gens responsables et respectueux.

Et on peut les encourager, dans un premier temps, à autoriser l'accès aux patineurs là où des équipements spéciaux comme cités plus haut existent. Ces éventuelles autorisations serviraient d'expérimentation en vue d'une éventuelle généralisation.

Pour le cas particulier de Lyon, il faut signaler que l'accès aux métro et bus est interdit aux vélos, sauf pour le funiculaire permettant d'accéder à « Fourvière ». Il conviendrait que l'accès à ce funiculaire soit également possible aux patineurs. Cela pourrait contribuer à éviter la montée des patineurs accrochés derrière les bus.

Dans l'immédiat, on peut conseiller aux patineurs de se munir d'équipements spéciaux qui se fixent sous les roues du patin, système issu du patinage à glace.

Il existe également un modèle de patins à roues alignées dont la platine de roues se démonte, pour justement pouvoir marcher là où le patinage est interdit ou impossible.



Protections des roues pour la marche.

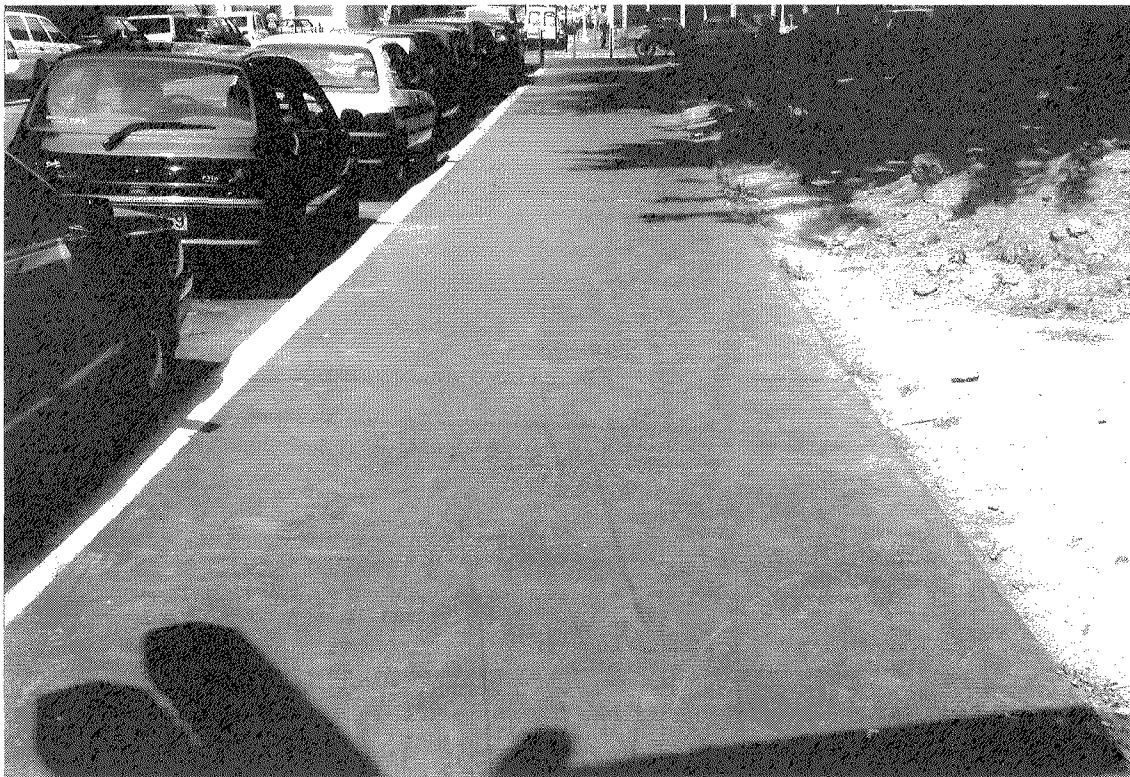
III-2) Propositions d'aménagement

L'insertion des patineurs dans la circulation nécessite-t-elle des aménagements spécifiques ?

L'espace public n'est pas extensible et imaginer un profil en travers comprenant 1 voie pour l'automobile, 1 voie bus, 1 piste cyclable, 1 piste « patinable » et 1 trottoir est irréaliste et sans doute non souhaitable au regard de la mouvance actuelle en faveur du partage de l'espace public, concept qui sera développé un peu plus loin dans cette troisième partie.

Comme on l'a vu précédemment, le patineur est susceptible de par ses caractéristiques d'utiliser à la fois les aménagements destinés aux cyclistes ou aux piétons, ainsi que la chaussée. Par conséquent, créer un espace réservé n'est pas indispensable.

En fait, pour l'essentiel, c'est dans la nature du **revêtement** des espaces qu'il conviendra d'être attentif. Permettre la circulation des patineurs sur les trottoirs, les aménagements cyclables, les couloirs bus ou sur la chaussée nécessite une surface lisse et dure, une surface « patinable ».



Trottoir « patinable »

On devra, par exemple, éviter tout revêtement en « gore » ou en pavés, dès lors qu'on aura admis la circulation des patineurs sur l'espace en question.

Cela ne veut pas dire pour autant que toutes les surfaces devront être recouvertes d'un enrobé noir parfaitement lisse et uniforme. Il existe quantités de revêtement qui permettent à la fois une grande diversité esthétique et la circulation des patineurs.



Revêtement pour patineur...

Par ailleurs il convient de préciser qu'une telle attention portée sur la qualité des surfaces ouvertes à la circulation des vélos ou des piétons (et des personnes à mobilité réduite) serait également profitable à ceux-ci, avant d'être bénéfique aux patineurs.

Veiller à respecter des **largeurs** de trottoirs et de pistes cyclables suffisamment importantes est également nécessaire. Comme on l'a vu précédemment, la pratique du roller nécessite une certaine largeur (1,40m). Des trottoirs trop étroits ne peuvent qu'inciter les patineurs à circuler sur la chaussée. De plus, ils ne permettent pas la circulation aisée des piétons eux-mêmes, surtout lorsque ceux-ci poussent un landau par exemple ou si ce sont des personnes à mobilité réduite.

On ne peut pas dire que les patineurs soient des personnes à mobilité réduite, au contraire, mais sur l'aspect accessibilité à la ville, ils ont certaines exigences communes, comme par exemple les largeurs de cheminement, la qualité des revêtements ou encore l'absence d'obstacles verticaux. A ce propos, les patineurs peuvent sans difficulté descendre ou monter un trottoir de 10 ou 15 centimètres, en tout cas plus facilement qu'une personne à mobilité réduite, mais il n'en demeure pas moins que les abaissments de bordures lui offre un certain confort de déplacement.

Aussi, rendre plus accessible la ville aux patineurs, c'est la rendre également plus accessible aux personnes à mobilité réduite, et inversement.

Par ailleurs la promotion du concept « **partage de l'espace public** » doit être encouragé. Cela passe par des actions de modération de la circulation automobile. En France, ce type d'aménagement est concrétisé par la création de « zones 30 »[11], qui, comme leur nom l'indique, limite la vitesse des véhicules à 30km/h. Au-delà de cette limitation de la vitesse, la zone 30 doit constituer un aménagement visant à donner à chacun une place dans la rue, sans créer d'espace réservés.

L'intégration des patineurs s'inscrit très bien dans une telle démarche. Le seul problème réside dans le choix des matériaux de surface, comme cela a déjà été évoqué plus haut.

III-3) Actions de communication et de prévention.

Reconnaître juridiquement le roller comme mode déplacement, faciliter sa circulation dans la ville sont des actions nécessaires mais non suffisantes. Améliorer auprès du grand public l'image du roller par des actions de communication, agir pour responsabiliser les pratiquants et notamment les plus jeunes constituent des actions primordiales pour réussir l'intégration du patineur.

III-3.1) Actions de communication :

Pour tenter de faire accepter les patineurs par les autres usagers de la voirie, les municipalités qui le souhaitent ont la possibilité de mener des campagnes de communication aux formes diverses.

Informations :

Tout d'abord, il est important d'informer les pratiquants eux-mêmes sur leurs droits et leurs devoirs quand ils circulent en ville. Préciser éventuellement les lieux interdits pour cette pratique ou au contraire des lieux où la pratique est autorisée sous certaines conditions. Les supports peuvent être la revue municipale ou les panneaux d'informations implantés dans la ville.

Manifestations ou expériences :

Les manifestations regroupant vélos, rollers et piétons sont également d'excellentes occasions pour se faire rencontrer ces différents usagers qui ont en commun une certaine vulnérabilité vis-à-vis de l'automobile.

On peut, à ce titre, détailler l'initiative lyonnaise baptisée « Lyon en piste » et évoquée dans la partie 2. Le dimanche 8 juin 1997, journée européenne de la bicyclette, une partie des bas ports du Rhône était fermée aux voitures de 9h30 à 18h00, et réservée aux cyclistes, patineurs et piétons. Des animations étaient proposées le long du parcours. Le but avoué de cette « *opération-pilote est de faire découvrir aux piétons, cyclistes et rollers que l'on peut vivre ensemble en ville.*²⁶ ». Cette opération sera renouvelée les dimanches 6 juillet, 14 septembre et 12 octobre.

²⁶Piétons, vélos, rollers, en piste! *Revue municipale « Lyon-cité »*, mai 1997, p. 13

Les participants étaient invités à répondre à un questionnaire portant sur la manifestation elle-même et sur des aspects plus généraux de la place qu'occupent les modes de déplacement doux dans la ville de Lyon.

L'endroit choisi pour cette manifestation, à savoir les bas-port de Rhône, est habituellement occupée par des voitures en stationnement. Le revêtement est, malheureusement, d'une qualité médiocre pour la circulation des patineurs, sur une bonne partie du parcours proposé (5km au total). C'est sans doute la raison pour laquelle les cyclistes étaient très nombreux, d'autant plus qu'il existe une piste cyclable à cet endroit.

Les patineurs étaient surtout présents au niveau de l'espace rollers où l'essai gratuit de rollers était possible, et où le revêtement était de bonne qualité.



Parking sur les bas-port du Rhône à Lyon le 8 juin 1997. Apprentissage de la cohabitation ?

Ce genre de manifestation est intéressante car elle permet d'observer le comportement des différents usagers de l'espace et d'obtenir leur avis et leur souhaits quant aux solutions à envisager pour la circulation des différents modes de déplacement dans la ville.

Les résultats de cette première opération-pilote à Lyon ne sont pas encore connus à ce jour.

Elles permettent également d'informer les usagers sur leur droits et leur devoirs lorsqu'ils circulent dans la ville : la diffusion de plaquettes d'information est à conseiller. Ces plaquettes peuvent également donner quelques conseils en matière de choix de son mode de déplacement urbain en indiquant des comparatifs de coût et de temps pour différents modes. Montrer que la voiture, si elle peut s'avérer indispensable dans certains cas, peut

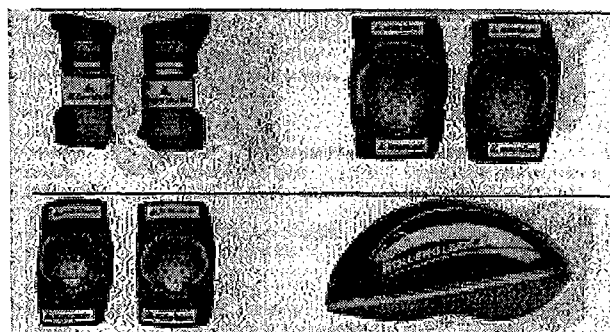
être avantageusement remplacée pour d'autres déplacements par le vélo, les rollers, la marche à pied ou les transports en commun.

Les conseils que l'on peut donner aux villes qui souhaitent organiser ce genre de manifestation est d'abord de choisir un itinéraire permettant la circulation des différents usagers (cyclistes, patineurs, piétons), de préparer des plaquettes d'information comme décrites précédemment et de recueillir l'avis des participants par le biais d'enquête le jour de la manifestation. Il est recommandé d'associer toute les personnes concernées, à savoir les associations de vélos, de piétons ou de rollers, la prévention routière, les forces de police, les clubs sportifs, ou encore les vendeurs de matériel pour les essais gratuits.

III-3.2) Actions préventives :

Actions en faveur du port des protections :

L'utilisation des protections est variable. Pour ce qui concerne la pratique agressive, les patineurs sont en général équipés. Pour une pratique balade ou mode de déplacement, les protections sont peu utilisées. Les protège-poignets sont sans doute les plus portés car d'une part ils ne sont pas trop encombrants et d'autre part très efficaces.



kit de protection

Ils permettent en effet de se protéger les mains en cas de chute et ils ont un impact psychologique pouvant agir en faveur d'une décrispation du pratiquant novice.

A ce propos, une étude réalisée par une association de patineurs aux États-Unis est intéressante. L'observation de 1200 patineurs dans les rues, sur les pistes cyclables et sur les trottoirs de Boston (25 lieux au total) a conduit au résultat suivant : la protection la plus portée était les protège-poignets avec un taux de 61,7%. Seulement 5,9% des patineurs portaient un casque [10].

Le rôle des responsables d'associations et de magasins de rollers est d'inciter les pratiquants à porter des protections.

L'utilisation des protections est variable. Pour ce qui concerne la pratique agressive, les patineurs sont en général équipés. Pour une pratique balade ou mode de déplacement, les protections sont peu utilisées. Les protège-poignets sont sans doute les plus portés car d'une part ils ne sont pas trop encombrants et d'autre part très efficaces. Ils permettent en effet de se protéger les mains en cas de chute et ils ont un impact psychologique pouvant agir en faveur d'une décrispation du pratiquant novice.

A ce propos, une étude réalisée par une association de patineurs aux États-Unis est intéressante. L'observation de 1200 patineurs dans les rues, sur les pistes cyclables et sur les trottoirs de Boston (25 lieux au total) a conduit au résultat suivant : la protection la plus portée était les protège-poignets avec un taux de 61,7%. Seulement 5,9% des patineurs portaient un casque [10].

Le rôle des responsables d'associations et de magasins de rollers est d'inciter les pratiquants à porter des protections.

En milieu scolaire :

Mener des actions de prévention auprès des jeunes patineurs s'avère indispensable. On a vu dans l'étude des accidents de Paris en 1996 (partie 2), que les plus touchés étaient les jeunes de moins de 17 ans (24 victimes sur 32).

La prévention routière intervient déjà en milieu scolaire pour des actions diverses sur l'apprentissage de la rue à pied, à vélo ou en cyclomoteur. Il pourrait être envisagé d'étendre ces actions aux rollers. La prévention routière contactée à ce sujet est tout à fait prête à agir dans ce sens.

Actions de la part des magasins spécialisés :

Les magasins de rollers sont souvent visités par les passionnés du roller qui viennent chercher des fournitures ou s'informer des dernières nouveautés sur le marché. Aussi ces magasins peuvent-ils être d'excellents relais entre les autorités et les pratiquants. Il convient donc de les associer aux manifestations évoquées en III-3.1).

Par ailleurs, les responsables de ces magasins ont un rôle à jouer en matière de prévention en informant leurs clients des dangers que présente la pratique en ville pour les débutants.

Actions de la part des associations :

Différentes associations mènent déjà des actions en proposant des initiations à la pratique urbaine. Savoir éviter les obstacles de la rue, anticiper ses mouvements et apprendre à respecter les autres usagers sont au programme de ces « balades » guidées.

L'association « Couleurs Rollers »²⁷ en fait partie. Elle propose, en outre, des initiations sur Paris. Elle est également à l'origine, avec l'association « Environnement sans frontières »²⁸ et l'U.C.P.A.²⁹, d'une charte destinée à responsabiliser les pratiquants. Elle invite les patineurs à avoir une attitude de « rolleurs cool ».

²⁷ Association loi 1901, affilié à la F.F.R.S. ; 6, impasse Baudran, 75 013 Paris

²⁸ Organisation non gouvernementale apolitique et internationale

²⁹ Union des Centres de Pleine Air

Par ailleurs, cette association a déjà pris contact avec la Prévention Routière, entre autres, pour constituer un groupe de travail chargé de réfléchir sur les droits et les devoirs du patineur urbain. Le CERTU a également été saisi.

La constitution de ce groupe de travail constituerait une étape importante dans la prise en compte du patineur dans la circulation urbaine. Il conviendrait d'y associer un membre du comité de suivi du plan vélo et de s'inspirer de la démarche qu'il a suivie.

Les actions en faveur de l'intégration des patineurs dans la ville existent donc à tous les niveaux de décision. Aussi ces actions ne doivent-elles pas être isolées les unes des autres mais au contraire concertées et coordonnées pour que les efforts consentis aboutissent à un résultat concret.

Conclusion

Les rollers, mode de déplacement : fantasme ou réalité ?

La présente étude montre que les rollers constituent réellement un mode de déplacement moderne qui ne demande qu'à se développer, pour peu que les pouvoirs publics veuillent bien le reconnaître comme tel. En effet, dans le contexte actuel (loi sur l'air), aucune raison objective ne peut justifier que les pouvoirs publics se désintéressent de ce moyen de déplacement non polluant et permettant une réduction de la circulation automobile.

Choisir ses rollers (ou son vélo) pour se déplacer en ville relève d'une démarche citoyenne bénéfique à l'ensemble de la société.

Au regard de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui prévoit en son article 1^{er}, que « *le système de transport* » doit assurer « *la mise en oeuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* », on peut considérer que les pouvoirs publics se doivent de considérer le roller autrement qu'un jouet.

Une meilleure intégration des patineurs dans la ville passe donc par des actions des autorités en charge de l'organisation des transports, qu'elles concernent le volet réglementaire ou celui des aménagements (trottoirs, pistes cyclables...)

Mais ces actions doivent s'accompagner d'une meilleure acceptation du patineur de la part des autres usagers de l'espace public, qu'il soit automobiliste, cycliste, ou piéton. Ceux-ci doivent être conscient qu'un patineur en plus représente peut-être une voiture en moins. Accepter les patineurs, c'est accepter de partager la rue.

De leur côté, les patineurs doivent se comporter eux aussi en usager responsable et respectueux des autres usagers, surtout vis-à-vis des plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite).

La présente étude pourrait nourrir la réflexion du futur groupe de travail qui doit prochainement se mettre en place.

Bibliographie

- [1] **Nieswizski, Sam.** Rollermania. Découvertes Gallimard, Sport et jeux, 1991. 128p
- [2] **Certu.** Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine. Lyon : 1992, p.233-264
- [4] **Lamer, L.** Code de la route annoté, Editions La Baule, 1994, Tome A
- [5] **Dewald, Ingo.** In-line Skaten : "Jugendsünde" oder Fortbewegung ?. Diplôme Ingénieur : LRTC (Light Rail Transit Consultants), Dusseldorf, 1997, 93p.
- [7] **Certu.** Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) - Complémentarité des modes de transport - Lyon : 1994, p.15
- [8] **Cetur-Setra.** Sécurité des routes et des rues . Paris : 1992, Chapitres 10 et 11, p145-189
- [9] **Sprauel, Jacques.** *Piétons et vélos à Strasbourg : cohabitation pacifique ou prémices d'un nouveau conflit urbain ?* . Rapport de stage. Strasbourg : Octobre 1995. 104p.
- [11] **Cetur.** Guide zone 30, Méthodologie et recommandations. Paris: 1992. 64p

Sites internet :

- [3] <http://www.catch-up.com>
- [6] <http://www.iisa.htm>
- [10] <http://www.tufts.edu>

Revue spécialisée rollers :

Crazy roller - Mensuel
Roller Mag - Mensuel
Rollermania - Trimestriel



Les rollers :

mode ... de déplacement urbain ?

ANNEXES

Président de jury : Blanc-Thévenon Gyslaine
Maître de TFE : Wiplier Nicolas
Expert : Boichot Georges

Parisot Florent
42^{ème} promotion
VA Génie Civil
Soutenance du 23/06/97

ANNEXE 1 :

**Tableau de bord des accidents de rollers à Paris en 1996
(logiciel Aurore)**

ANNEXE 2 :

**Analyse des 932 accidents de patins à roulettes et
rollers issus de l'enquête EHLASS**

ANNEXE 1

Tableau de bord des accidents de rollers à Paris en 1996 (logiciel Aurore)

TABLEAU DE BORD SECURITE ROUTIERE

Période du 01/01/1996 au 31/12/1996

A N N E E 1 9 9 6

Le nombre d'ACCIDENTS CORPORELS
pour la période considérée est de

8765

Pendant la même période de
l'année précédente, il était de

0

10773 personnes ont été victimes
de ces accidents, soit :

82 TUE(S)
789 BLESSE(S) GRAVE(S)
9902 BLESSE(S) LEGER(S)

Les victimes se répartissent comme suit,
pour les principales catégories d'usagers :

POUR LES TUES :

40 Piéton(s) **24** usager(s) ZR **18** usager(s) VL **0** autre(s) usager(s)

POUR LES BLESSES GRAVES :

354 Piéton(s) **284** usager(s) ZR **149** usager(s) VL **2** autre(s) usager(s)

POUR LES BLESSES LEGERES :

2342 Piéton(s) **3838** usager(s) ZR **3557** usager(s) VL **165** autre(s) usager(s)

LES PRINCIPAUX CONFLITS :

ZR seul (sans piéton)	444	Accident(s)
VL seul (sans piéton)	467	Accident(s)
VL / piéton	1854	Accident(s)
VL / 2 Roues	2996	Accident(s)
VL / VL	2005	Accident(s)
VL / PL	143	Accident(s)

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE

STATISTIQUES

Période du 01/01/1996 au 31/12/1996

ANNEE 1996 "LES ROLLERS"

BILAN GLOBAL	Accid.	Tués	BG	BL	Accid. mort.	Accid. grav.	Ig
Période considérée	32	0	2	32	0	2	6.3
Evolution/même période an passé Nb							
Moyenne sur même période 5 dern. an.							
Evolution / à cette moyenne Nb							

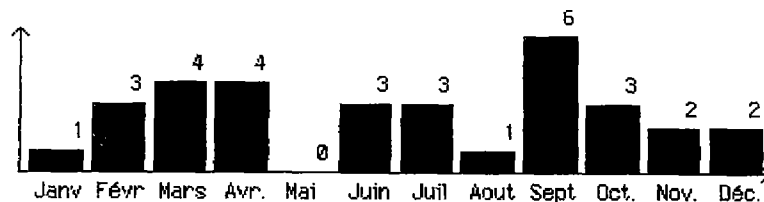
Ig = Indicateur de gravité = $\frac{\text{Nbre d'accid. ayant provoqué au moins 1 tué ou 1 Blessé Grave}}{\text{Nombre d'accidents}} \times 100$

REPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS

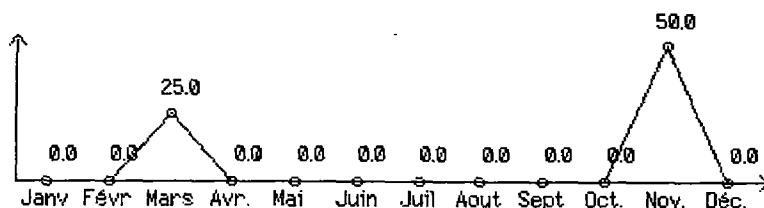
- Selon le mois

	Nbre	Ig	Moy/Sa Nbre
Janv.	1	0.0	
Févr.	3	0.0	
Mars	4	25.0	
Avril	4	0.0	
Mai			
Juin	3	0.0	
Juil.	3	0.0	
AOÛT	1	0.0	
Sept.	6	0.0	
Oct.	3	0.0	
Nov.	2	50.0	
Déc.	2	0.0	

- Nombre d'accidents



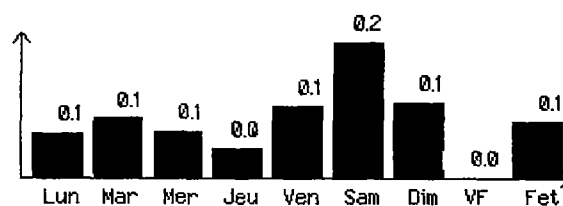
- Indicateur de Gravité



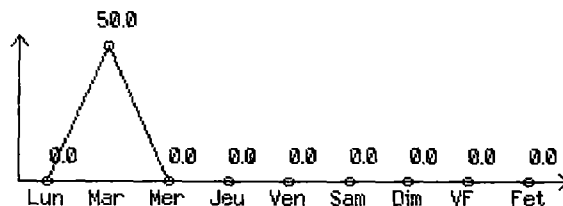
- Selon le jour de la semaine

	Nb acc	Acc/J	Ig	Nbre J
Lundi	3	0.1	0.0	49
Mardi	4	0.1	50.0	49
Mercredi	3	0.1	0.0	47
Jeudi	2	0.0	0.0	49
Vendredi	5	0.1	0.0	51
Samedi	9	0.2	0.0	49
Dimanche	5	0.1	0.0	48
V.Fête	0	0.0	0.0	11
Fête	1	0.1	0.0	13

- Nbre d'acci./Nbre de Jours



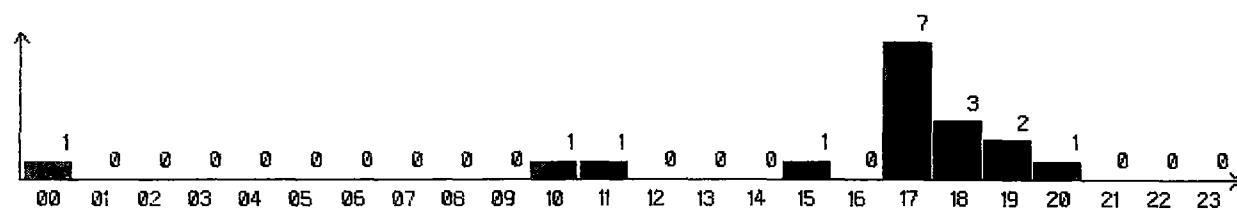
- Indicateur de Gravité



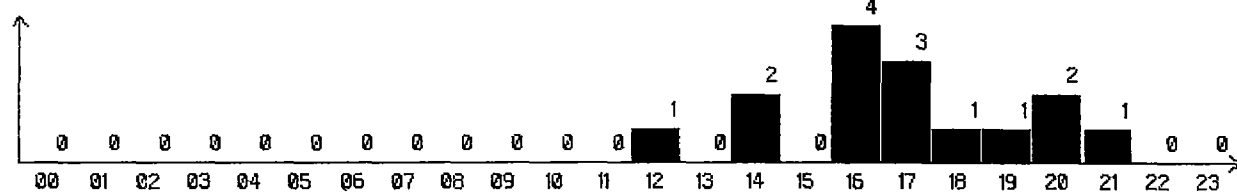
Acc/J = Nbre d'accidents / Nbre de jours d'un meme type

- Selon l'heure

* Jours ouvrables



* Samedi, Dimanche, Veilles de fête, et Fêtes



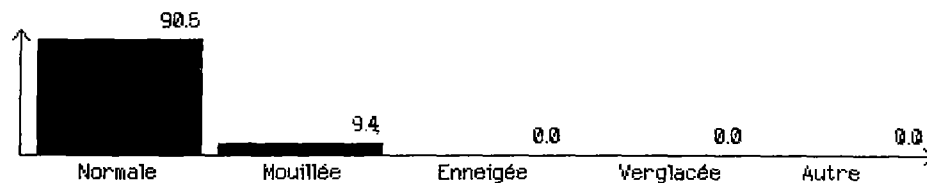
LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

- Conditions atmosphériques (en % d'accidents)



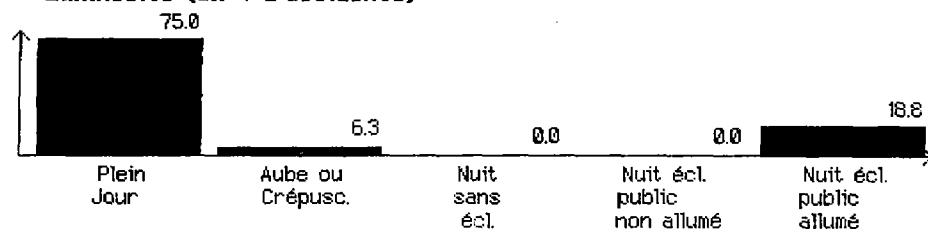
Autres = pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert, etc ...

- Etat de la surface (en % d'accidents)



Autre = inondée, boue, corps gras, huile, ...

- Luminosité (en % d'accidents)



LES IMPLIQUES

- Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	Ig	% moy 5 ans	Ig moy 5 ans
Piéton	32	100.0	6.3		
Vélo	1	3.1	0.0		
Cyclo	1	3.1	0.0		
Moto	5	15.6	40.0		
V.L.	23	71.9	0.0		
P.L.	0	0.0	0.0		
Totalité des Accidents sur la période	32	100.0	6.3		

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

- Evolution du nombre des accidents et de leur gravité selon la catégorie d'impliqués

Période du 01/01 au 31/12 (jour/mois)

Accidents impliquant au moins un ...		Année 91	Année 92	Année 93	Année 94	Année 95	Année 96
Piéton	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	32 6.3
Vélo	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 0.0
Cyclo	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 0.0
Moto	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	5 40.0
V.L.	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	23 0.0
P.L.	Nbre Ig	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

LES IMPLIQUES (suite)

- Répartition des accidents selon le type de conflit

		Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	V.L.	P.L.	Autre
Vélo	Nbre	1	0					
	%	3.1	0.0					
	Ig	0.0	0.0					
Cyclo	Nbre	1	0	0				
	%	3.1	0.0	0.0				
	Ig	0.0	0.0	0.0				
Moto	Nbre	5	0	0	0			
	%	15.6	0.0	0.0	0.0			
	Ig	40.0	0.0	0.0	0.0			
V.L.	Nbre	23	0	0	0	1		
	%	71.9	0.0	0.0	0.0	3.1		
	Ig	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
P.L.	Nbre	0	0	0	0	0	0	
	%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	Ig	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Autre	Nbre	2	0	0	0	0	0	0
	%	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Ig	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Véhicule seul sans piéton	Nbre		0	0	0	0	0	0
	%		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Ig		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

(% calculé par rapport à la totalité des accidents)

- Répartition des accidents selon la catégorie de l'usager présumé responsable

Catégorie d'usager	Nbre d'accid.	% d'accid.
Piéton	25	86.2
Vélo	0	0.0
Cyclo	0	0.0
Moto	0	0.0
V.L.	3	10.3
P.L.	0	0.0
Autre	1	3.4
Total accidents avec un présumé responsable identifié	29	100.0

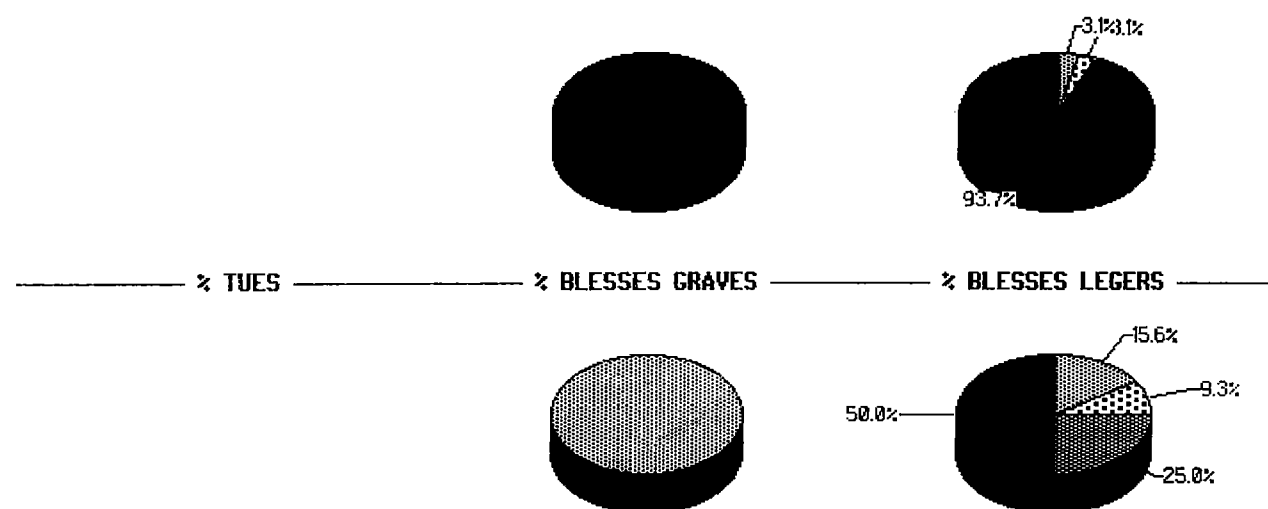
LES IMPLIQUES (suite)

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âge

		00-13	14-17	18-24	25-59	>= 60	TOTAL
Piétons	Tués				2		2
	B.G.	15	8	3	3		30
	B.L.						
Vélos	Tués						
	B.G.						
	B.L.						
Cyclos	Tués						
	B.G.				1		1
	B.L.						
Motos	Tués						
	B.G.				1		1
	B.L.						
V.L.	Tués						
	B.G.						
	B.L.						
P.L.	Tués						
	B.G.						
	B.L.						
Autres	Tués						
	B.G.						
	B.L.						
Total	Tués				2		2
	B.G.	15	8	3	5		32
	B.L.						

(TOTALITE : Accidents = 32 Tués = 0 B.G. = 2 B.L. = 32)

CATEGORIES D'USAGERS



CLASSES D'AGE



L'INFRACTION PRINCIPALE DU PRESUME RESPONSABLE									
Code	Accidents		Nbre de présumés resp. ayant commis l'infraction						
Infrac	Nbre	%	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL	Autre
791 00	10	34.5	10	0	0	0	0	0	0
794 00	10	34.5	10	0	0	0	0	0	0
793 00	3	10.3	3	0	0	0	0	0	0
260 00	2	6.9	0	0	0	0	2	0	0
360 00	2	6.9	1	0	0	0	0	0	1
330 00	1	3.4	0	0	0	0	1	0	0
790 00	1	3.4	1	0	0	0	0	0	0

LEGENDE DES INFRACTIONS

Code	Intitulé
791 00	Trav. chaussée par piét. à moins de 50 m d'un passage piét.
794 00	Traversée chaussée en dehors temps règl. indiqué par agent
793 00	Traversée chaussée par piét. sans précaution
260 00	Franchissement d'un feu rouge fixe ou clignotant
360 00	Emprunt par usager d'une voie non affecté à circ.
330 00	Inobs. par un conducteur de la priorité d'un piéton
790 00	Non respect de l'oblig. faite aux piét. d'utiliser trottoir

LES TYPES DE COLLISION

- En intersection ou à proximité immédiate (17 accidents, soit 53.1%)

	Accidents impliquant au moins un ...				
	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL
ACCI. AVEC PIETON(S)	1 100.0%	1 100.0%	2 100.0%	13 100.0%	0
ACCI. SANS PIETON					
* Véh.seul - sans coll.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
- obs.fixe ou autre coll.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
* Acci. à 2 véh. - coll. frontale	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. arrière	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. côté	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
* Acci. à + de 2 véh. - en chaîne	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. mult.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0
TOTAL	1 100%	1 100%	2 100%	13 100%	0 100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

- Hors intersection (15 accidents, soit 46.9%)

	Accidents impliquant au moins un ...				
	Vélo	Cyclo	Moto	VL	PL
ACCI. AVEC PIETON(S)	0	0	3 100.0%	10 100.0%	0
ACCI. SANS PIETON					
* Véh.seul - sans coll.	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
- obs.fixe ou autre coll.	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
* Acci. à 2 véh. - coll. frontale	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. arrière	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. côté	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
* Acci. à + de 2 véh. - en chaîne	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
- coll. mult.	0	0	0 0.0%	0 0.0%	0
TOTAL	0 100%	0 100%	3 100%	10 100%	0 100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIETON

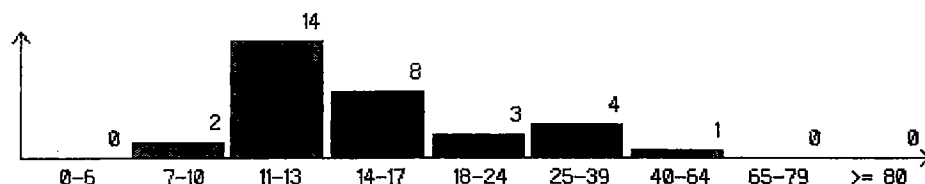
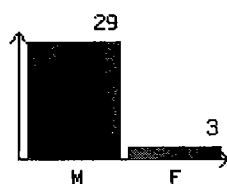
32 accidents

0 tués

34 blessés

- Nbre d'impl. piét. par sexe

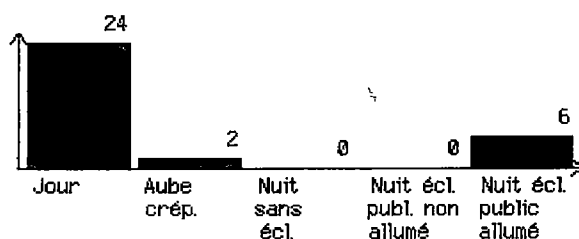
- Nbre d'impliqués piétons par âge



17 accidents en inter ou à proximité

2 accidents avec conditions atmosphériques anormales

- Nbre d'accidents selon la luminosité :



- Localisation des impliqués piétons :

7 sur chaus. à + de 50m d'un passage piéton

7 sur chaus. à - de 50m d'un passage piéton

6 sur pass. piéton sans signal lumineuse

11 sur pass. piéton avec signal lumineuse

1 autres localisations

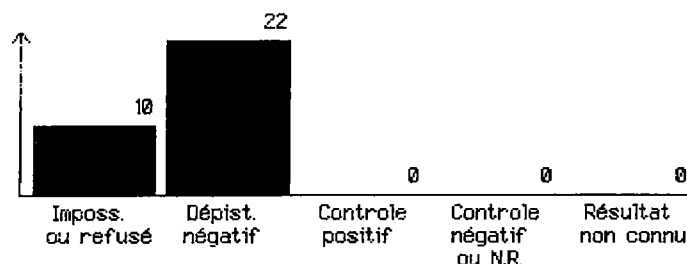
- Nbre d'impl. piét. selon le trajet :

Domicile-travail	: 1
Domicile-école	: 0
Courses/Loisirs	: 18
Utilis. profess.	: 0
Autre	: 13

- Nombre d'impliqués piétons selon le type de rue traversée

Sens unique	: 9
Bidirect. 2 voies < 7m	: 2
Bidirect. 2 voies >= 7m	: 0
Bidirect. 3 voies	: 4
Bidirect. 4 voies et +	: 6
Affectation variable	: 0
Chaussées séparées	: 3

Nbre d'impliqués piétons selon l'alcoolémie :



ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN PIETON (%)

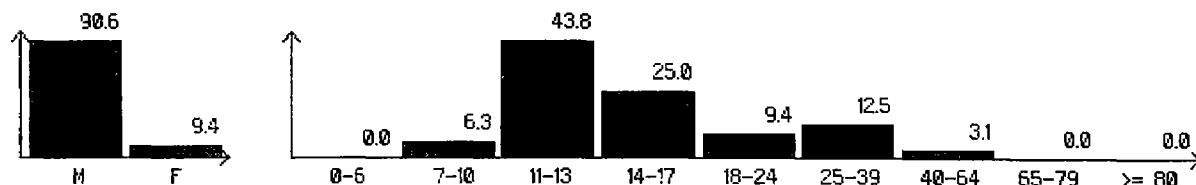
100.0 % des accidents

0.0 % des tués

100.0 % des blessés

- % d'impl. piét. par sexe

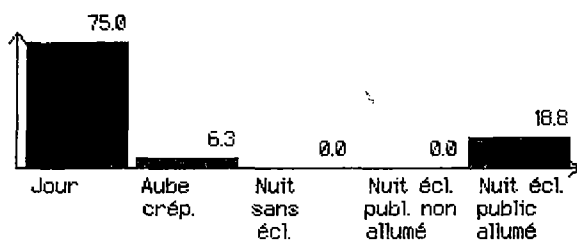
- % d'impliqués piétons par âge



53.1 % des acci. en inter ou à proximité

6.3 % des accidents avec conditions atmosphériques anormales

- % des accidents selon la luminosité :



- Localisation des impliqués piétons :

21.9% sur chaus. à + de 50m d'un passage piéton

21.9% sur chaus. à - de 50m d'un passage piéton

18.8% sur pass. piéton sans signal. lumineuse

34.4% sur pass. piéton avec signal. lumineuse

3.1% autres localisations

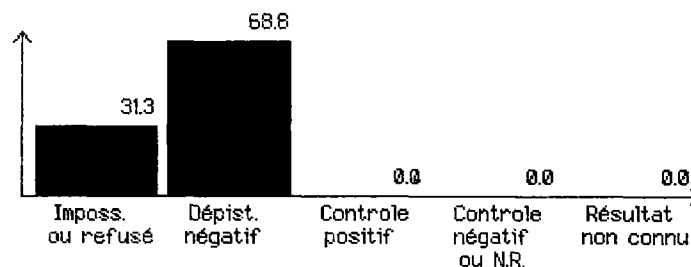
- % d'impl. piét. selon le trajet :

Domicile-travail	: 3.1
Domicile-école	: 0.0
Courses/Loisirs	: 56.3
Utilis. profess.	: 0.0
Autre	: 40.6

- Répartition des impliqués piétons selon le type de rue traversée

Sens unique	: 37.5%
Bidirect. 2 voies < 7m	: 8.3%
Bidirect. 2 voies >= 7m	: 0.0%
Bidirect. 3 voies	: 16.7%
Bidirect. 4 voies et +	: 25.0%
Affectation variable	: 0.0%
Chaussées séparées	: 12.5%

% d'impliqués piétons selon l'alcoolémie :



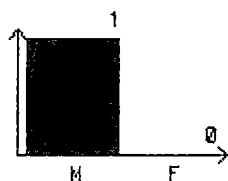
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VELO

1 accidents

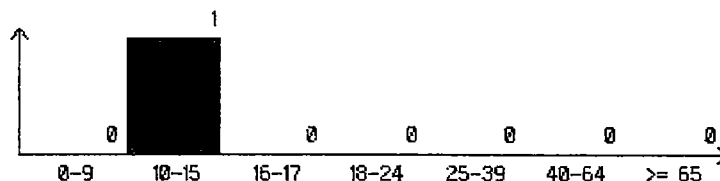
0 tués

1 blessés

- Nbre de conduct. vélos par sexe



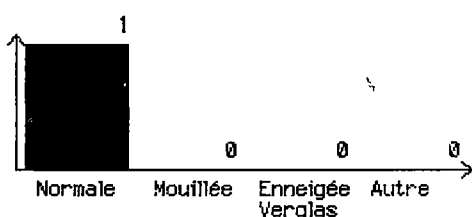
- Nbre de conduct. vélos par âge



1 accidents en inter ou à proximité

0 accidents avec conditions atmosphériques anormales

- Nbre d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des vélos impliqués :

1 circulent sans changer de direction

0 circulent entre 2 files

0 dépassent, changent de file ou sont déportés

0 tournent à gauche

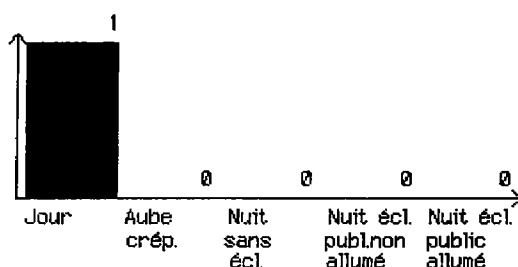
0 tournent à droite

0 effectuent d'autres manoeuvres (ou Manoeuvre non renseignée)

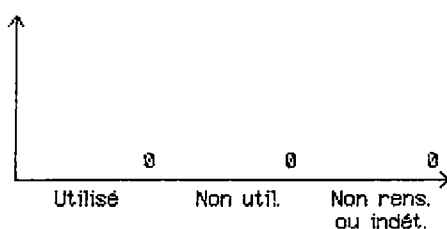
- Nbre de conducteurs vélos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	0
Domicile-école	:	0
Courses/Loisirs	:	1
Utilisation profess.	:	0
Autre	:	0

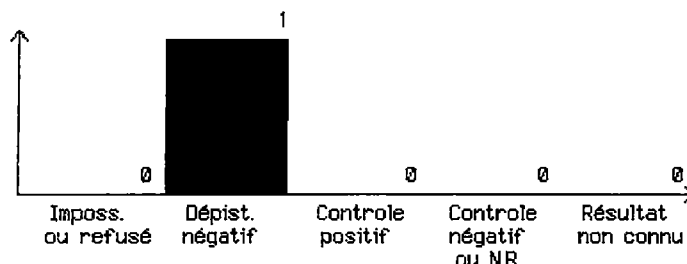
- Nbre d'accidents selon la luminosité



- Utilisation du casque par les vélos



- Nbre de cond. vélos selon l'alcoolémie :



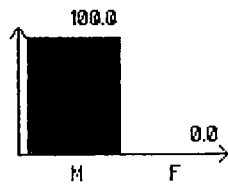
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉLO (%)

3.1 % des accidents

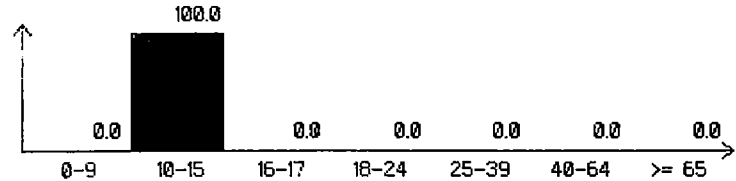
0.0 % des tués

2.9 % des blessés

- % de conduct. vélos par sexe



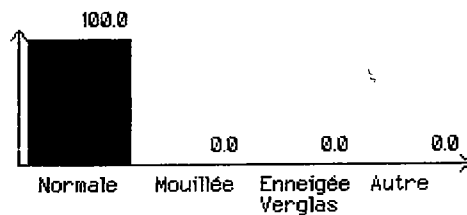
- % de conduct. vélos par âge



100.0 % des acci. en inter ou à proximité

0.0 % des accidents avec conditions atmosphériques anormales

- % d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des vélos impliqués :

100.0% circulent sans changer de direction

0.0% circulent entre 2 files

0.0% dépassent, changent de file ou sont déportés

0.0% tournent à gauche

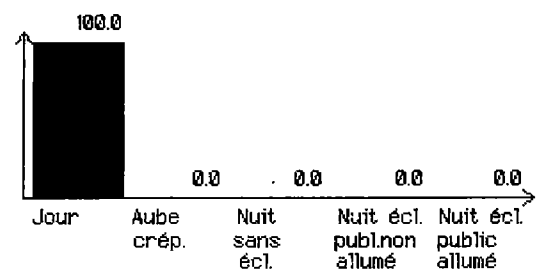
0.0% tournent à droite

0.0% effectuent d'autres manoeuvres (ou manoeuvre non renseignée)

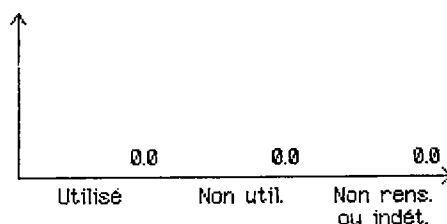
- % de conducteurs vélos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	0.0
Domicile-école	:	0.0
Courses/Loisirs	:	100.0
Utilisation profess.	:	0.0
Autre	:	0.0

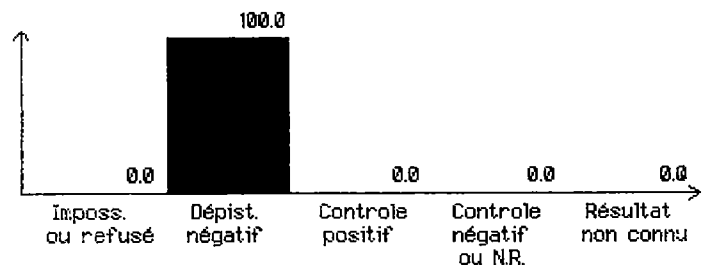
- % d'accidents selon la luminosité



- % d'utilis. du casque par les vélos



- % de cond. vélos selon l'alcoolémie :



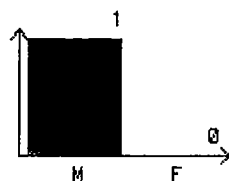
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CYCLO

1 accidents

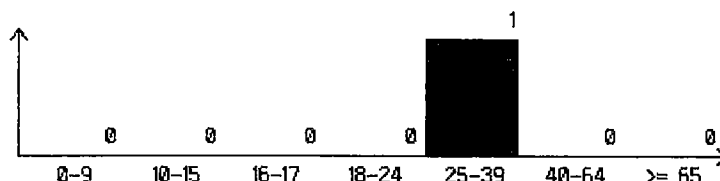
0 tués

2 blessés

- Nbre de conduct. cyclos par sexe



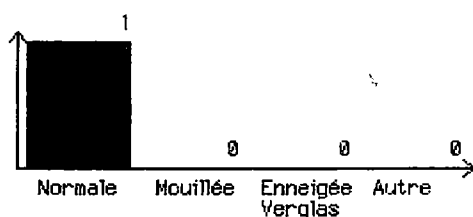
- Nbre de conduct. cyclos par âge



1 accidents en inter ou à proximité

0 accidents avec conditions atmosphériques anormales

- Nbre d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des cyclos impliqués :

0 circulent sans changer de direction

0 circulent entre 2 files

0 dépassent, changent de file ou sont déportés

0 tournent à gauche

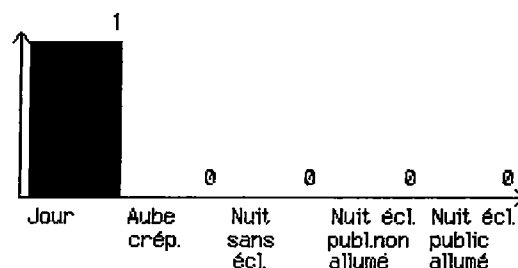
1 tournent à droite

0 effectuent d'autres manoeuvres (ou manoeuvre non renseignée)

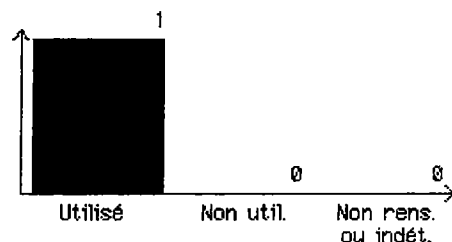
- Nbre de conducteurs cyclos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	0
Domicile-école	:	0
Courses/Loisirs	:	0
Utilisation profess.	:	1
Autre	:	0

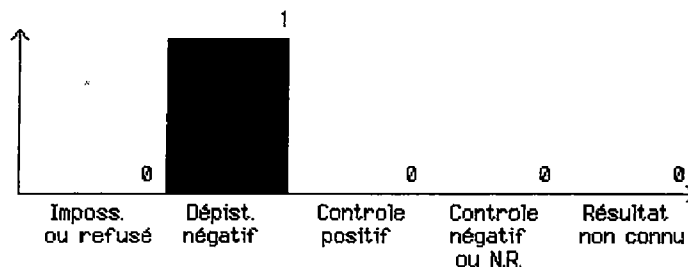
- Nbre d'accidents selon la luminosité



- Utilisation du casque par les cyclos



- Nbre de cond. cyclos selon l'alcoolémie :



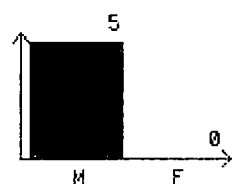
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE MOTO

5 accidents

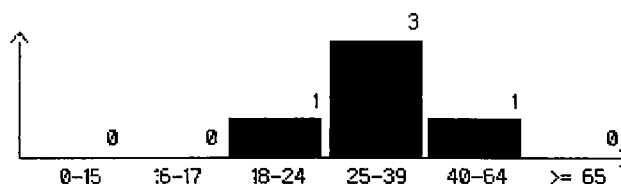
0 tués

6 blessés

- Nbre de conduct. motos par sexe



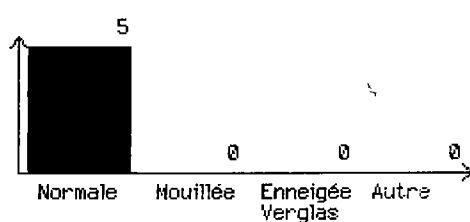
- Nbre de conduct. motos par âge



2 accidents en inter ou à proximité

0 accidents avec conditions atmosphériques anormales

- Nbre d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des motos impliquées :

5 circulent sans changer de direction

0 circulent entre 2 files

0 dépassent, changent de file ou sont déportés

0 tournent à gauche

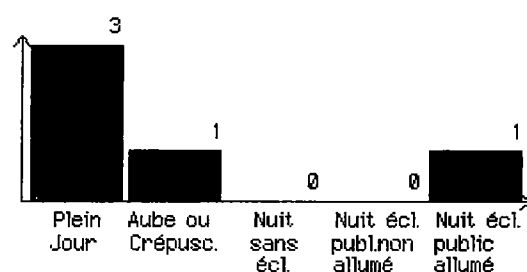
0 tournent à droite

0 effectuent d'autres manoeuvres (ou manoeuvre non renseignée)

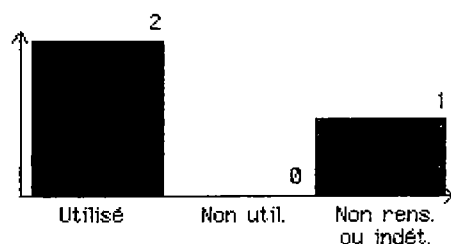
- Nbre de conducteurs motos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	1
Domicile-école	:	0
Courses/Loisirs	:	3
Utilisation profess.	:	1
Autre	:	0

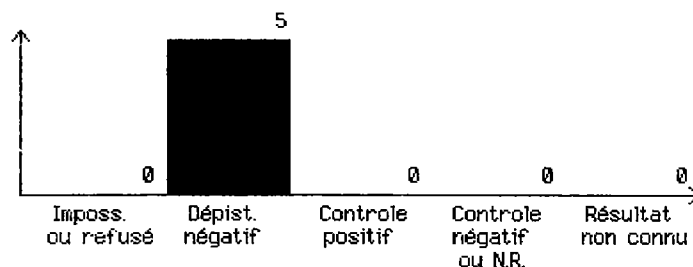
- Nbre d'accidents selon la luminosité



- Utilisation du casque par les motos



- Nbre de cond. moto selon l'alcoolémie :



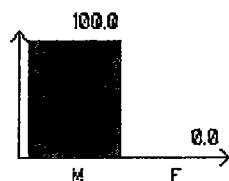
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CYCLO (%)

3.1 % des accidents

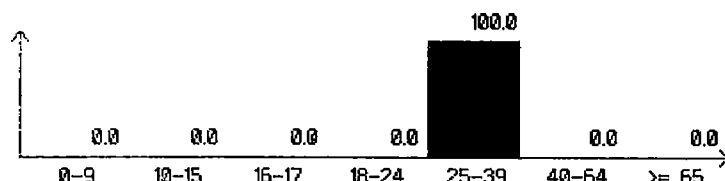
0.0 % des tués

5.9 % des blessés

- % de conduct. cyclos par sexe



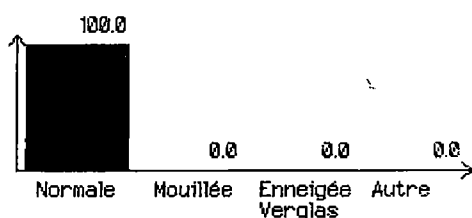
- % de conduct. cyclos par âge



100.0 % des acci. en inter ou à proximité

0.0 % des accidents avec conditions atmosphériques anormales

- % d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des cyclos impliqués :

0.0% circulent sans changer de direction

0.0% circulent entre 2 files

0.0% dépassent, changent de file ou sont déportés

0.0% tournent à gauche

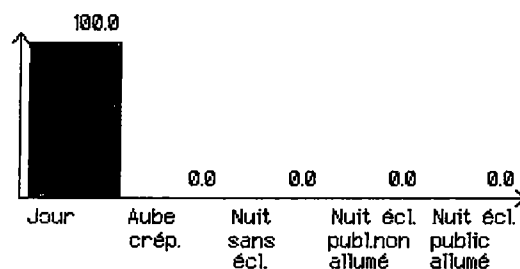
100.0% tournent à droite

0.0% effectuent d'autres manoeuvres (ou manoeuvre non renseignée)

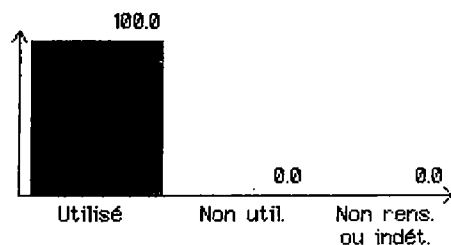
- % de conducteurs cyclos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	0.0
Domicile-école	:	0.0
Courses/Loisirs	:	0.0
Utilisation profess.	:	100.0
Autre	:	0.0

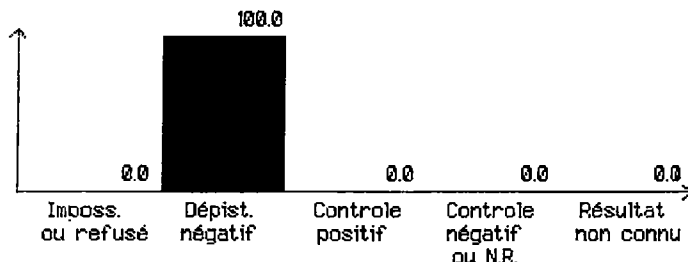
- % d'accidents selon la luminosité



- % d'utilis. du casque par les cyclos



- % de cond. cyclos selon l'alcoolémie :



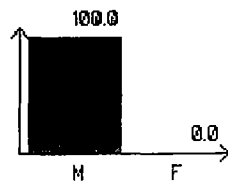
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UNE MOTO (%)

15.6 % des accidents

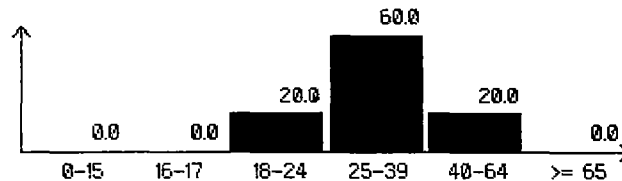
0.0 % des tués

17.6 % des blessés

- % de conduct. motos par sexe



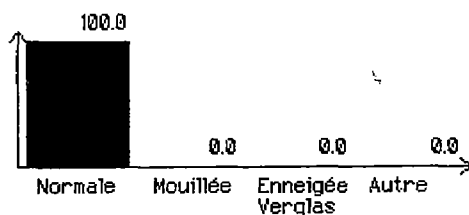
- % de conduct. motos par âge



40.0 % des acci. en inter ou à proximité

0.0 % des accidents avec conditions atmosphériques anormales

- % d'accid. selon l'état de la chaussée :



- Manoeuvre des motos impliquées :

100.0% circulent sans changer de direction

0.0% circulent entre 2 files

0.0% dépassent, changent de file ou sont déportés

0.0% tournent à gauche

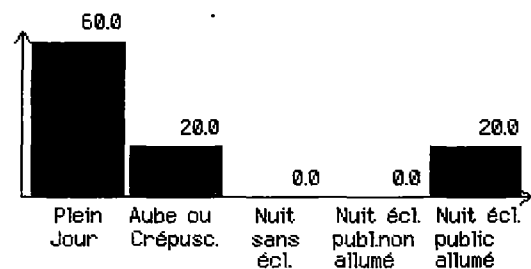
0.0% tournent à droite

0.0% effectuent d'autres manoeuvres (ou manoeuvre non renseignée)

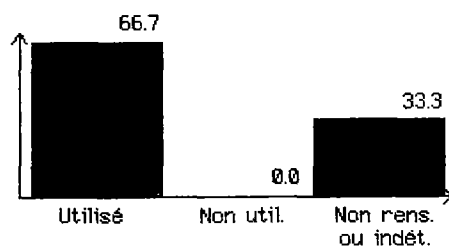
- % de conducteurs motos impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	: 20.0
Domicile-école	: 0.0
Courses/Loisirs	: 60.0
Utilisation profess.	: 20.0
Autre	: 0.0

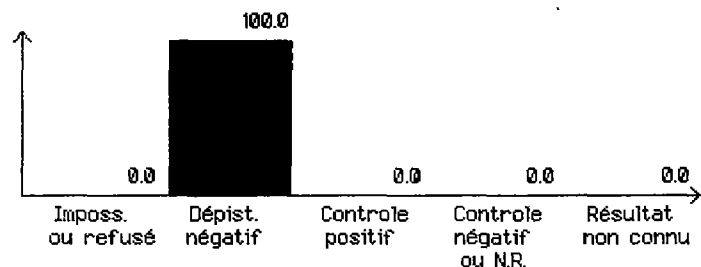
- % d'accidents selon la luminosité



- % d'utilis. du casque par les motos



- % de conducteurs moto selon l'alcoolémie :



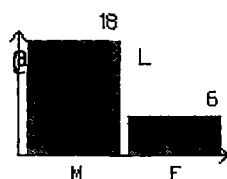
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN V.L.

23 accidents

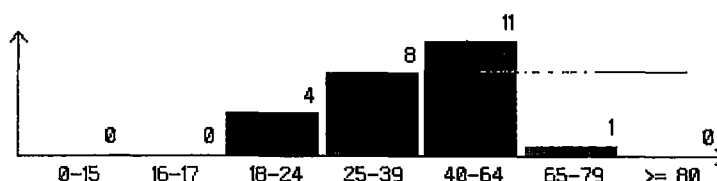
0 tués

23 blessés

- Nbre de conduct. VL par sexe



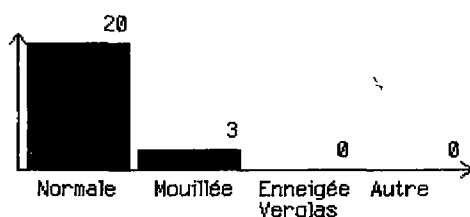
- Nbre de conduct. VL par âge



13 accidents en inter ou à proximité

2 accidents avec conditions atmosphériques anormales

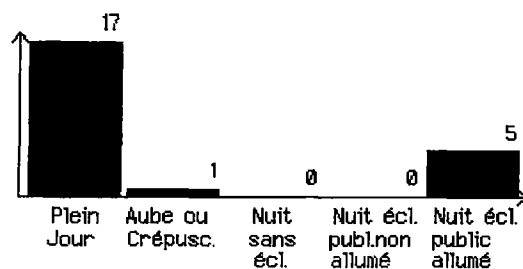
- Nbre d'accid. selon l'état de la chaussée :



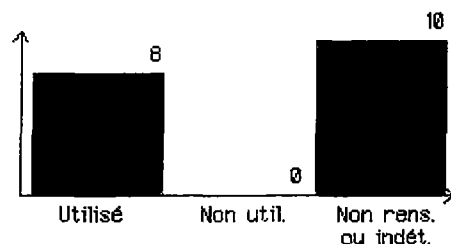
- Nbre de conducteurs VL impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	:	2
Domicile-école	:	0
Courses/Loisirs	:	8
Utilisation profess.	:	5
Autre	:	9

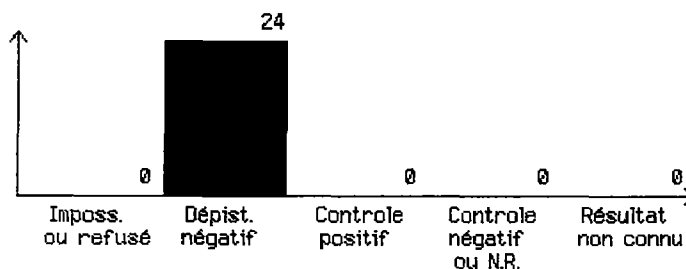
- Nbre d'accidents selon la luminosité



- Utilis. ceinture ou dispos. par les VL



- Nbre de cond. VL selon l'alcoolémie :



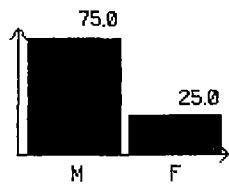
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN V.L. (%)

71.9 % des accidents

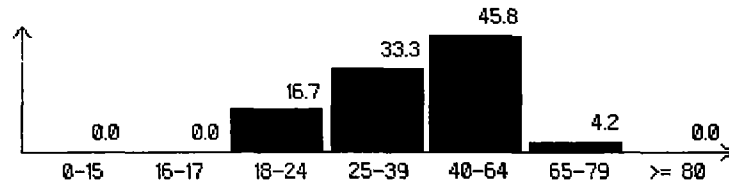
0.0 % des tués

67.6 % des blessés

- % de conduct. VL par sexe



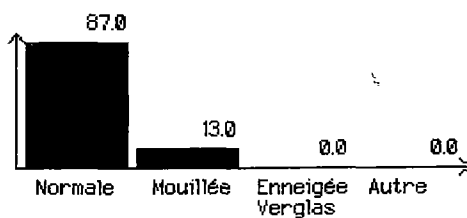
- % de conduct. VL par âge



56.5 % des acci. en inter ou à proximité

8.7 % des accidents avec conditions atmosphériques anormales

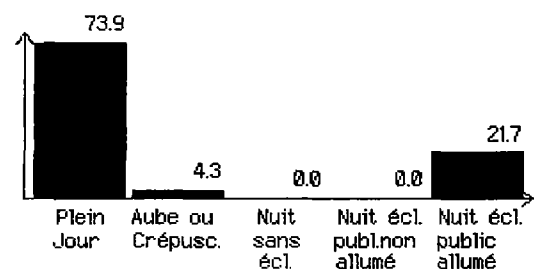
- % d'accid. selon l'état de la chaussée :



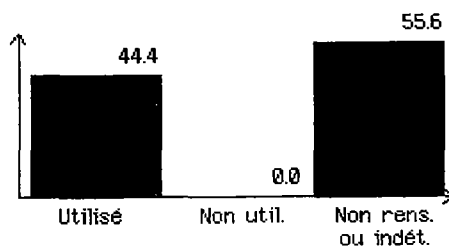
- % de conducteurs VL impliqués selon le trajet :

Domicile-travail	: 8.3
Domicile-école	: 0.0
Courses/loisirs	: 33.3
Utilisation profess.	: 20.8
Autre	: 37.5

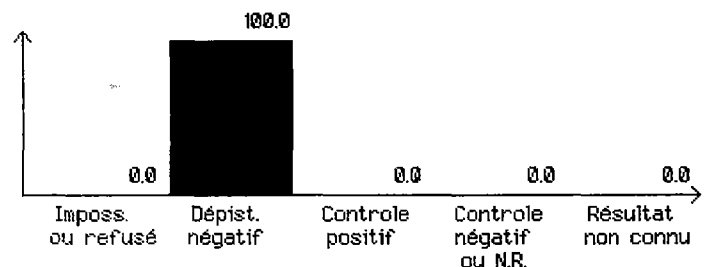
- % d'accidents selon la luminosité



- % d'utilis. ceint. ou dispos. par les VL



- % de cond. VL selon l'alcoolémie :



LOCALISATION DES ACCIDENTS

- Répartition en/hors intersection

	Nombre	%	Ig
Inter en X	17	53.1	5.9
Inter Y ou T	0	0.0	0.0
Giratoire	0	0.0	0.0
Autres inter.	0	0.0	0.0
Sect. courante	15	46.9	6.7
Total accidents	32	100.0	6.3

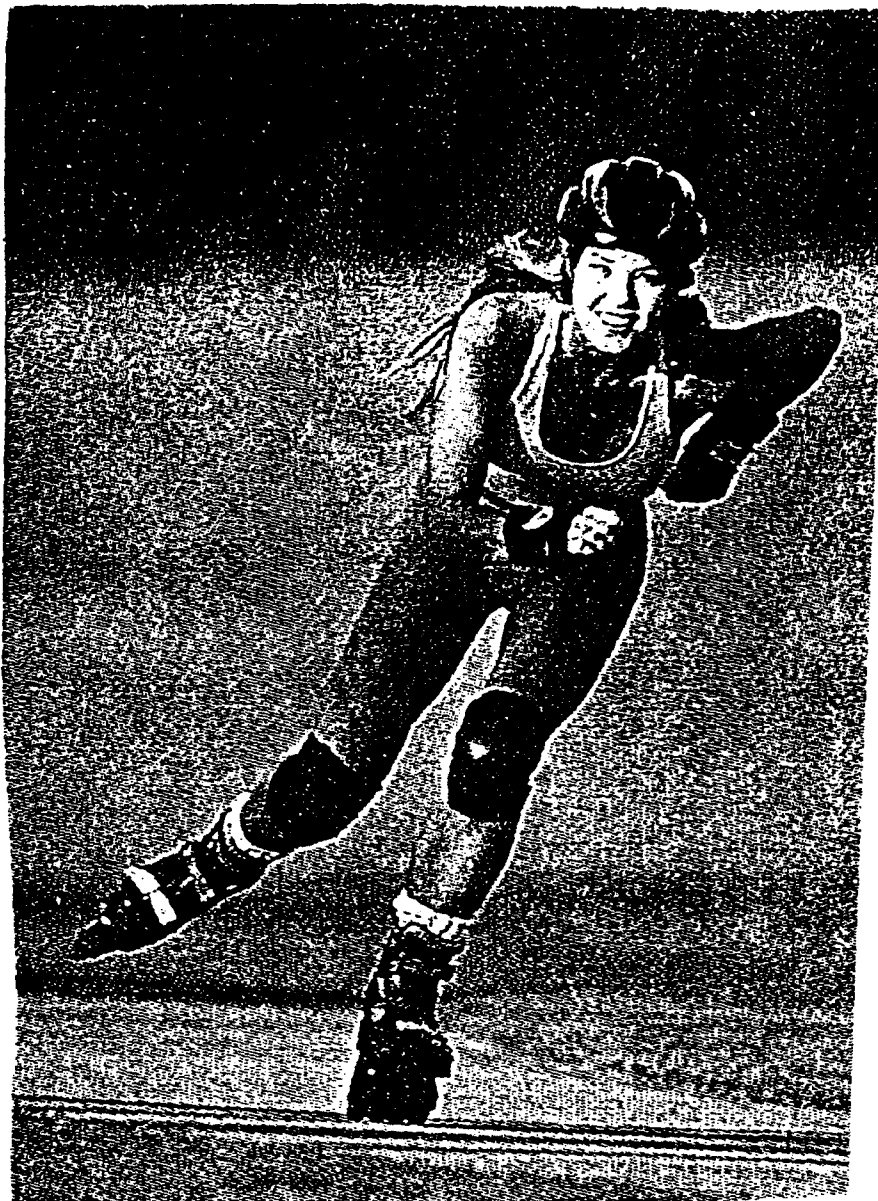
- Répartition par type de réseau

	Nombre	%	Ig	% moyen 5 ans	Ig moyen 5 ans
Autoroutes	0	0.0	0.0		
R.N.	0	0.0	0.0		
R.D.	0	0.0	0.0		
V.C. et autres	32	100.0	6.3		
Totalité des accidents sur la période	32	100.0	6.3		

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

ANNEXE 2

Analyse des 932 accidents de patins à roulettes et rollers issus de l'enquête EHLASS



**ACCIDENTS de ROLLERS
et de
PATINS à ROULETTES
932 cas
Juillet 1986 – Juillet 1994**

*Docteur Christine DUVAL
Korine POCQUET*
Ministère du Travail et des Affaires Sociales
Direction Générale de la Santé
Décembre 1996

PRESENTATION DU SYSTEME EHLASS

A l'initiative de la CEE, et depuis le 22 avril 1986, le conseil des communautés européennes a approuvé la mise en place d'un système d'information et de surveillance des accidents dans la sphère privée, baptisé Système EHLASS (European Home and Leisure Surveillance System).

La plupart des pays d' UE participent à cette enquête. 64 hôpitaux en Europe sont concernés dont 8 pour la France. Le système a débuté en France en juillet 1986 et réalise, depuis, un recueil exhaustif dans le service des urgences de ces hôpitaux. Ceux - ci sont répartis sur tout le territoire et ont une activité importante avec des spécificités complémentaires.

La banque de données actuelle en France est forte de plus de 320.000 cas.

Cette enquête est gérée par le Ministère de la Santé au sein de la Direction Générale de la Santé. Les hôpitaux participant à cette enquête sont les suivants :

AIX- EN- PROVENCE , ANNECY, BESANÇON , BÉTHUNE,
BORDEAUX, LIMOGES, REIMS, VANNES.

ACCIDENTS de ROLLERS et de PATINS À ROULETTES

Etude de 932 cas

Introduction:

En ville, sur les trottoirs, dans les cours d'immeubles ou d'écoles, les rollers sont synonymes de vitesse et de liberté.

Pratiques, ludiques, mais non sans dangers, les patins à roulettes permettent aux intrépides de se faufiler entre les voitures immobilisées par les incessants embouteillages de nos cités.

Mais il s'agit bien là aussi, d'un sport à part entière, urbain certes, et qui réclame pour sa pratique la surface lisse, mais dure en cas de chute, du macadam.



Il existe d'ailleurs depuis ces dernières années une **Fédération Française de Rollers skating**, qui regroupe **18000 licenciés** répartis dans **345 clubs**.

Des compétitions sont régulièrement organisées pour ces plus passionnés et chevronnés:

- Match de hockey
- roller artistique
- roller acrobatique
- courses sur pistes .

Grâce à l'enquête EHLASS, nous disposons à ce jour de près de :

320.000 cas d'accidents de la vie courante .

De cette banque de données nous avons pu extraire **entre 1986 et 1994:**

- 752 enregistrements d'accidents de **patins à roulettes**
- 180 enregistrements d'accidents de **rollers**

soit un total de:

932 accidents répertoriés, et analysés.

Le nombre d' accidents par rollers est nettement moins élevé que celui des accidents par patins à roulettes ceci car la mode du roller est apparue en France depuis peu par rapport à l' utilisation beaucoup plus ancienne du patin



Répartition par sexe

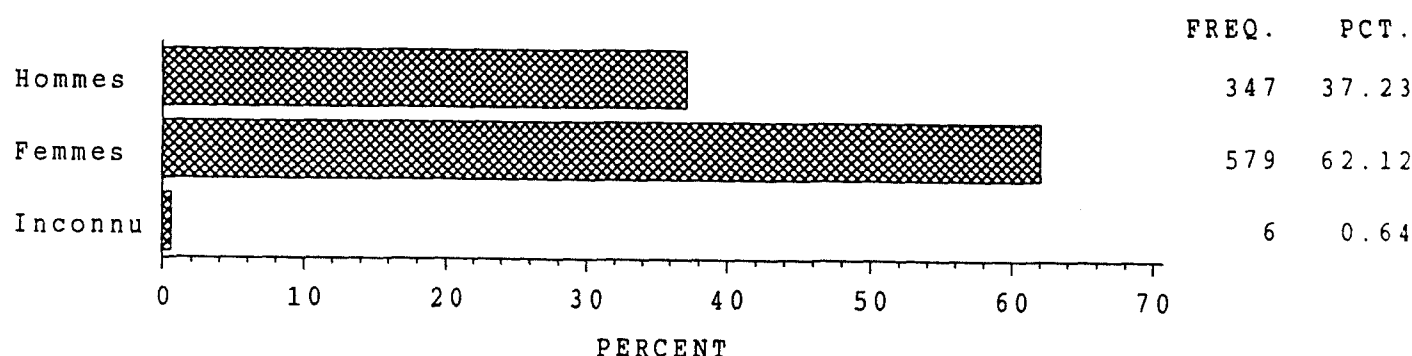
L'analyse des 932 cas observés depuis juillet 86 montre qu'il n'y a pas d'égalité des sexes face à l'accident:

Et contrairement à ce que l'on attendait, ce sont les femmes qui sont surreprésentées: 62% des victimes, alors qu'il n'y a que 37% de garçons.

Ceci est très différent des statistiques de l'ensemble de l'enquête EHLASS. En effet, dans l'ensemble, les garçons et surtout les plus jeunes entre 5 et 15 ans, sont plus intrépides, et plus souvent blessés.



Répartition par sexe



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

Sexe	Classe d'âge								INCONNU	TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +		
HOMME	33.3	55.6	29.3	35.8	52.9	55.3	50.0	0.0	100.0	37.2
FEMME	66.7	44.4	70.0	63.8	46.2	42.1	50.0	100.0	0.0	62.1
INCONNU	0.0	0.0	0.7	0.4	1.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.6
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Répartition par âge et par sexe

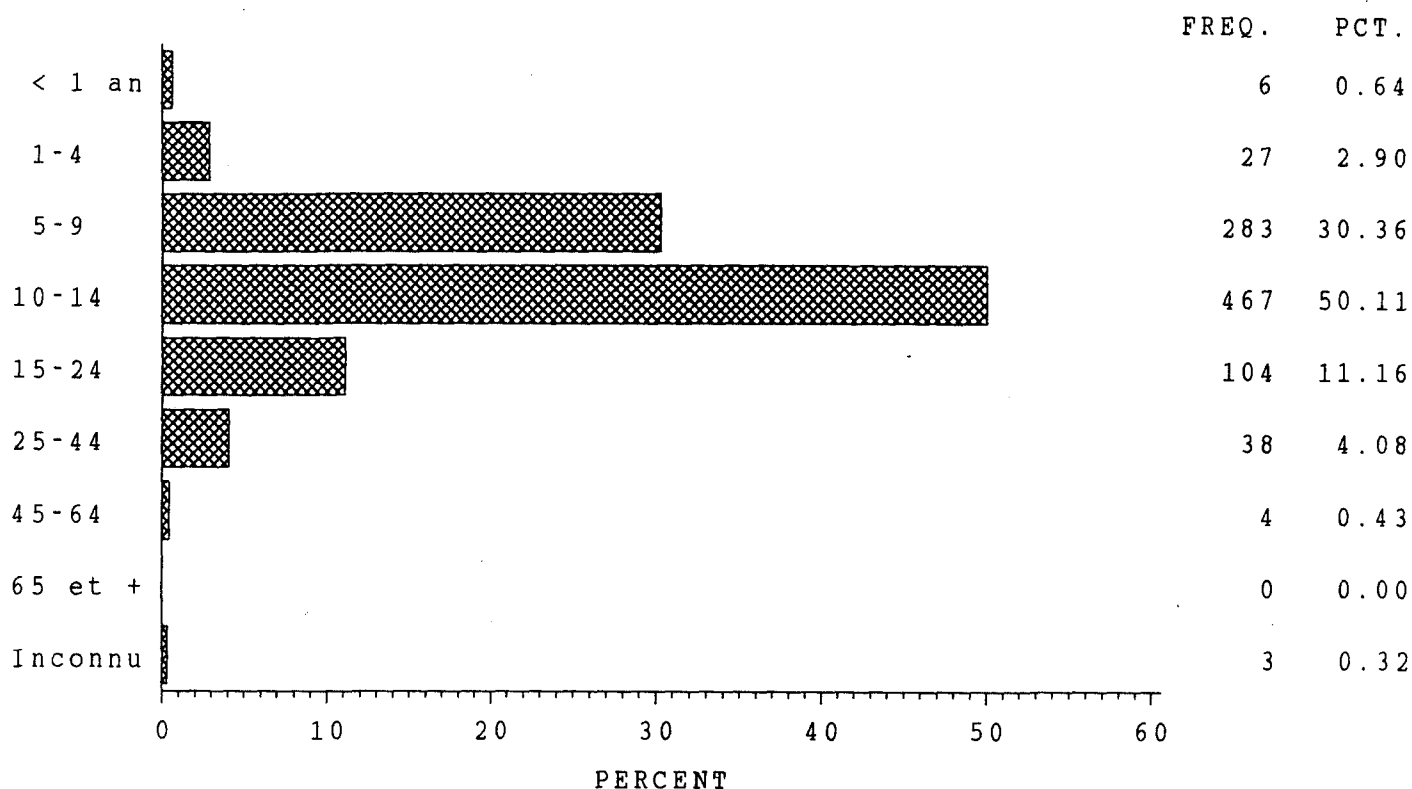
Répartition par âge

C'est le sport de la jeunesse par excellence :

95 % des accidentés, ont moins de 25 ans.

A moins que les grands pères et grands mères ne soient particulièrement adroits ou prudents! On ne retrouve dans notre enquête que 5 blessés au delà de 45 ans.

On note 6 cas pour des jeunes de moins de 1 an, il s'agit d'enfants renversés par des patins à roulettes.



Sexe	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
HOMME	2	15	83	167	55	21	2	0	2	347
FEMME	4	12	198	298	48	16	2	1	0	579
INCONNU	0	0	2	2	1	1	0	0	0	6
TOTAL	6	27	283	467	104	38	4	1	2	932

Sexe	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
HOMME	0.6	4.3	23.9	48.1	15.9	6.1	0.6	0.0	0.6	100.0
FEMME	0.7	2.1	34.2	51.5	8.3	2.8	0.3	0.2	0.0	100.0
INCONNU	0.0	0.0	33.3	33.3	16.7	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0
TOTAL	0.6	2.9	30.4	50.1	11.2	4.1	0.4	0.1	0.2	100.0

Répartition par âge

Alors que les patins à roulettes sont assimilés à des jouets et utilisés par les plus petits, les rollers ont les faveurs des 15-25 ans, avec une pratique et un esprit plus sportif.

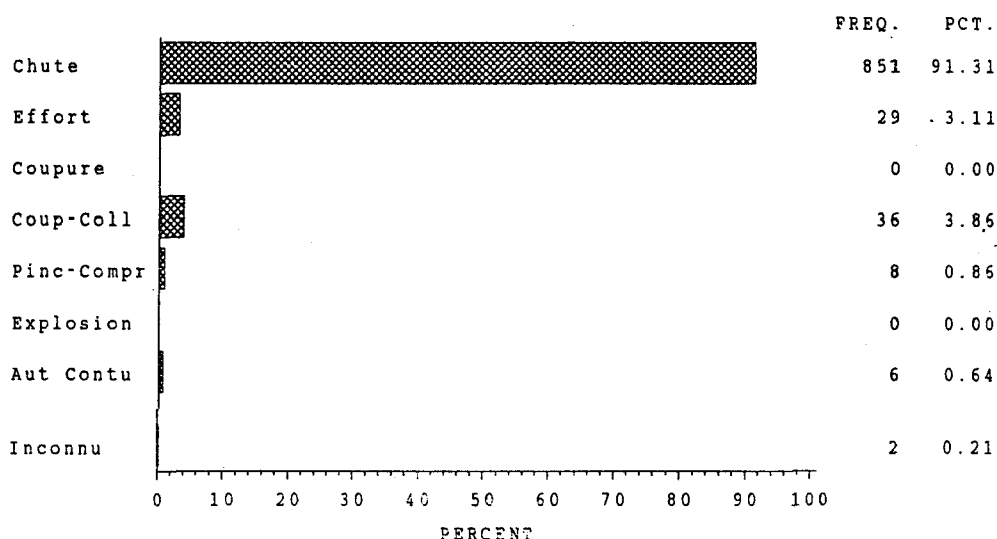
Depuis l'essor spectaculaire du roller, on constate en parallèle une poussée significative des accidents dûs au roller chez les adultes jeunes.



Répartition des mécanismes

La chute arrive en tête ,bien évidemment ,des causes d'accidents.

Répartition des mécanismes



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

TMecan	Classe d'age									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
CHUTE	6	21	259	435	91	33	4	0	2	851
EFFORT	0	0	6	15	5	3	0	0	0	29
COUPURE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COUP-COL	0	3	13	11	7	2	0	0	0	36
PINCCOMP	0	3	3	2	0	0	0	0	0	8
EXPLOSIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUT CONT	0	0	1	4	1	0	0	0	0	6
INCONNU	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
TOTAL	6	27	283	467	104	38	4	1	2	932

Répartition par mécanisme et par âge

On reste, cependant, étonné devant
le peu d'accidents par collisions: 4 %

Répartition par mécanisme et par âge

TMecan	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
CHUTE	100.0	77.8	91.5	93.1	87.5	86.8	100.0	0.0	100.0	91.3
EFFORT	0.0	0.0	2.1	3.2	4.8	7.9	0.0	0.0	0.0	3.1
COUPURE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
COUP-COL	0.0	11.1	4.6	2.4	6.7	5.3	0.0	0.0	0.0	3.9
PINCCOMP	0.0	11.1	1.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
EXPLOSIO	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
AUT CONT	0.0	0.0	0.4	0.9	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
INCONNU	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.2
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

De plus, d'après les résultats de l'enquête, il s'agit de chocs directs contre des objets (tables, poteaux, mur) et non pas de collision contre des personnes.

L'idée bien répandue, selon laquelle les jeunes en roller parcourent la cité en bousculant enfants et grands mères affolées n'est peut-être pas méritée.



Cette mauvaise réputation est due sans doute à leur rapidité de déplacement, ainsi qu'à leur habitude de trajectoire en zigzag.

On aurait pu penser que l'avènement du roller allait faire progresser la fréquence des traumatismes dus à la rencontre brutale d'un "patineur élancé" contre un "piéton culbuté", mais nos statistiques ne le montrent pas.

Répartition par lieux

L'enquête ne nous révèle aucune surprise :

Il est de nos jours, de plus en plus courant, pour les jeunes, de se rendre à l'école, ou sur leur lieu de travail en rollers (effets des grèves répétées des transports ou mode ?)

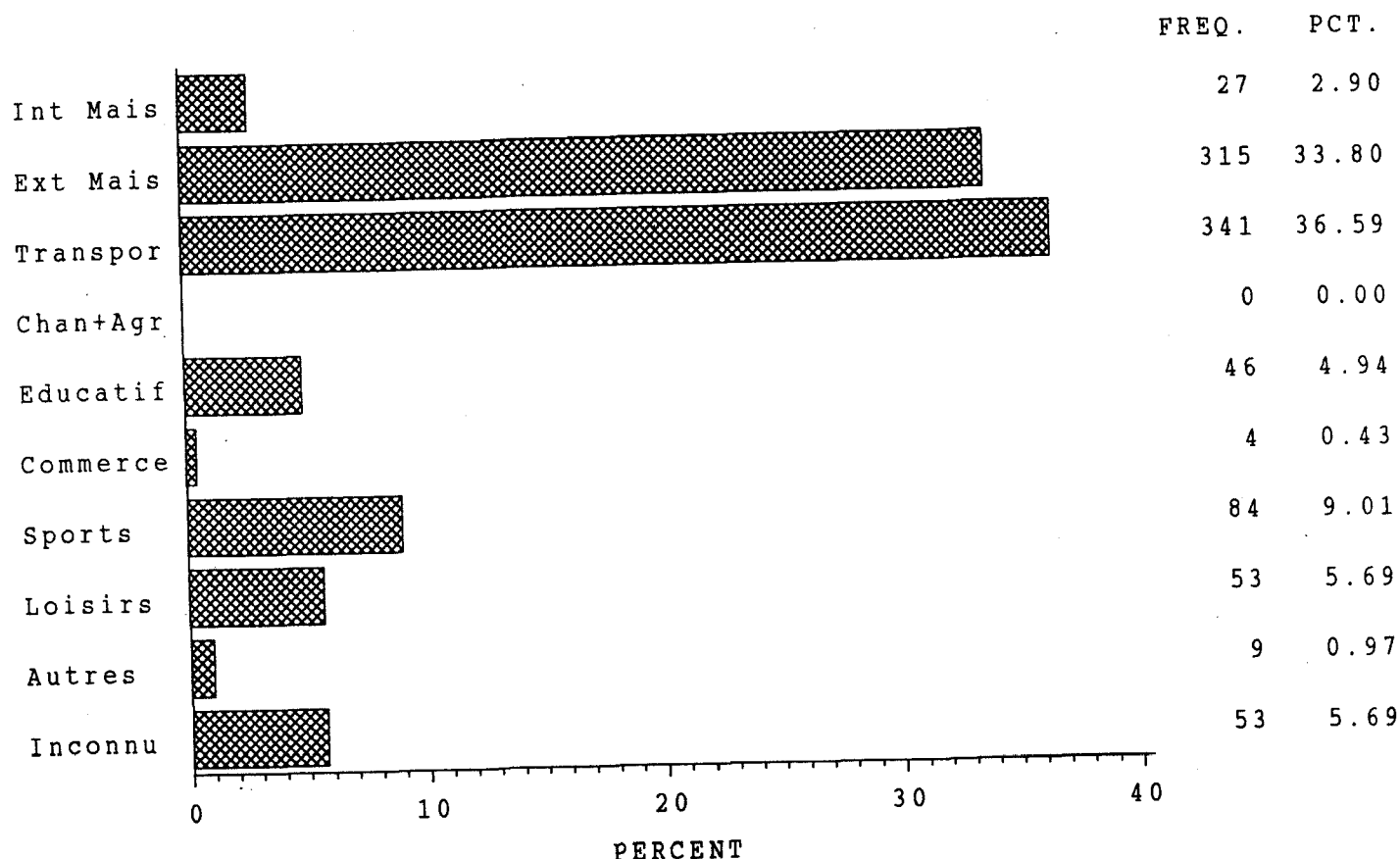
On comprend donc bien les chiffres retrouvés :

37% des accidents se produisent sur les lieux de transports

Il existe quelques accidents à l'intérieur de la maison:

Nous rappelons que la maison avec ses sols glissants, et son encombrement n'est pas le lieu idéal pour la pratique de ce sport à roulettes...

Répartition par lieux



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

Nous pouvons juste signaler que les accidents ayant eu lieu à l'intérieur de la maison, se sont produits alors que les utilisateurs, faisaient le ménage patins aux pieds, tandis que d'autres tentaient d'épater leurs enfants en faisant leur premier essai de glisse sur le carrelage de la cuisine !

Les accidents à l'extérieur de la maison sont ceux aux alentours de la maison et dans les voies privées.

Répartition par lieux et par âge

TLieu -----	Classe d'age -----								INCONNU	TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +		
Int Mais	0	1	8	11	2	4	1	0	0	27
Ext Mais	1	11	115	153	22	13	0	0	0	315
Transpor	3	6	90	189	42	8	3	0	0	341
Chan+Agr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Educatif	1	1	19	24	0	0	0	0	1	46
Commerce	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4
Sports	0	4	6	40	24	10	0	0	0	84
Loisirs	1	1	19	21	8	2	0	1	0	53
Autres	0	1	5	2	1	0	0	0	0	9
Inconnu	0	2	17	27	5	1	0	0	1	53
TOTAL	6	27	283	467	104	38	4	1	2	932

TLieu -----	Classe d'age -----									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
Int Mais	0.0	3.7	29.6	40.7	7.4	14.8	3.7	0.0	0.0	100.0
Ext Mais	0.3	3.5	36.5	48.6	7.0	4.1	0.0	0.0	0.0	100.0
Transpor	0.9	1.8	26.4	55.4	12.3	2.3	0.9	0.0	0.0	100.0
Chan+Agr	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Educatif	2.2	2.2	41.3	52.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	100.0
Commerce	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
Sports	0.0	4.8	7.1	47.6	28.6	11.9	0.0	0.0	0.0	100.0
Loisirs	1.9	1.9	35.8	39.6	15.1	3.8	0.0	1.9	0.0	100.0
Autres	0.0	11.1	55.6	22.2	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
Inconnu	0.0	3.8	32.1	50.9	9.4	1.9	0.0	0.0	1.9	100.0
TOTAL	0.6	2.9	30.4	50.1	11.2	4.1	0.4	0.1	0.2	100.0

[illegible]

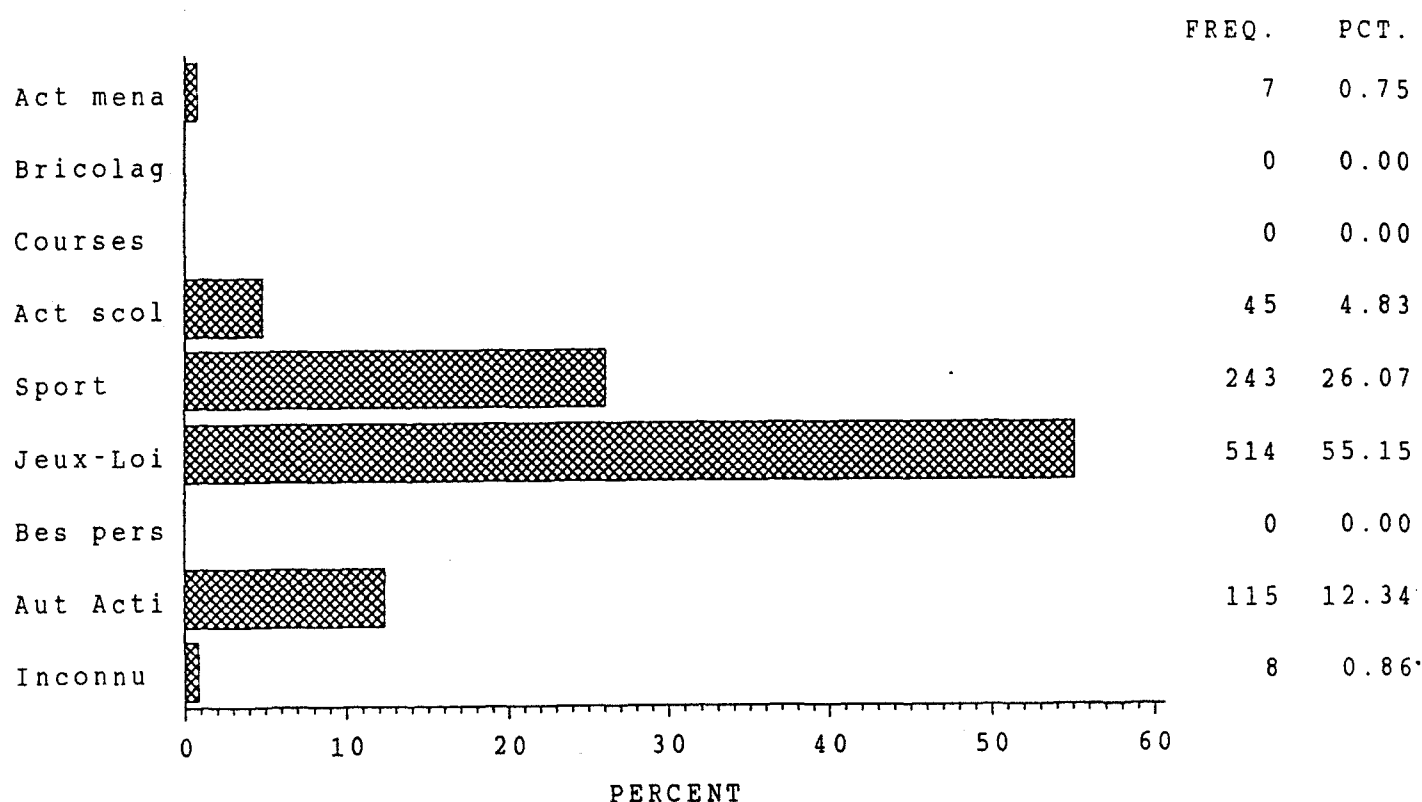
Répartition par activité :

Il s'agit bien là d'une activité qui se situe au confins, **sport, jeux, et loisirs**.

Il y a **peu d'accidents au sein des clubs de sport** gérés par la fédération française de skating. On y pratique pourtant des activités à risque, puisque les jeunes s'affrontent dans des compétitions de rollers acrobatiques, ou de hockey.

Les mesures de protections sont peut être de meilleure qualité au sein de ces clubs.

Répartition par activité



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

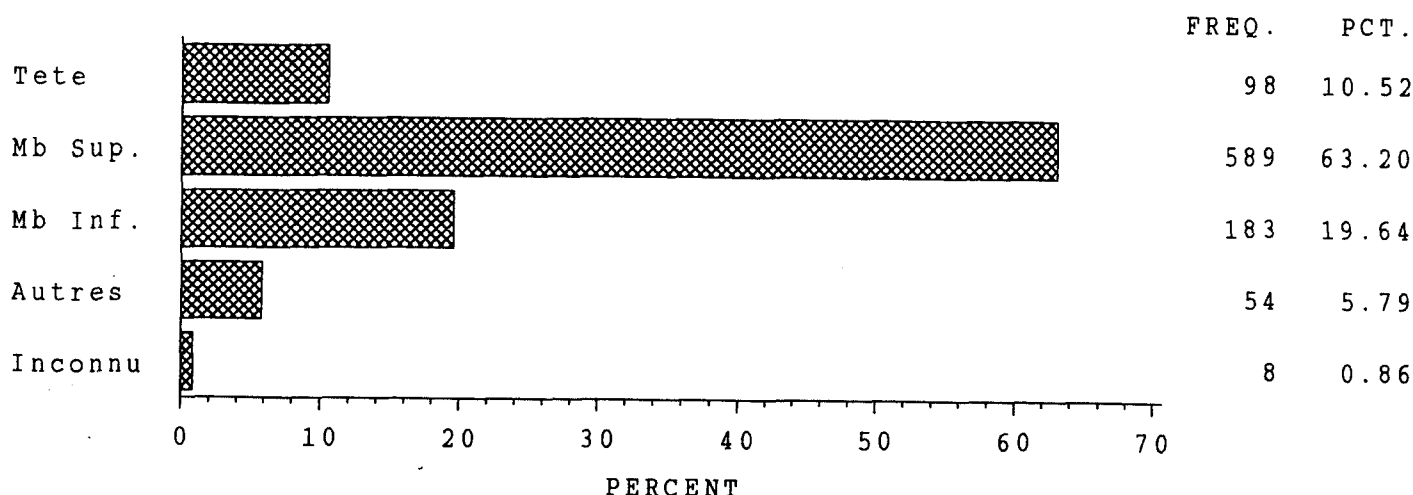
TActiv	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
ACT MENA	0.0	0.0	1.4	0.4	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.8
BRICOLAG	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
COURSES	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ACT SCOL	16.7	0.0	3.9	6.6	1.0	0.0	0.0	0.0	50.0	4.8
SPORT	50.0	22.2	24.7	25.9	28.8	28.9	25.0	100.0	0.0	26.1
JEUX-LOI	33.3	70.4	59.0	54.6	51.0	39.5	75.0	0.0	0.0	55.2
BES PERS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
AUT ACTI	0.0	7.4	10.6	11.8	17.3	26.3	0.0	0.0	0.0	12.3
INCONNU	0.0	0.0	0.4	0.6	1.9	2.6	0.0	0.0	50.0	0.9
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Répartition par activité et par âge

Répartition par partie lésée

La prédominance des traumatismes du membre supérieur est indéniable : **63%**

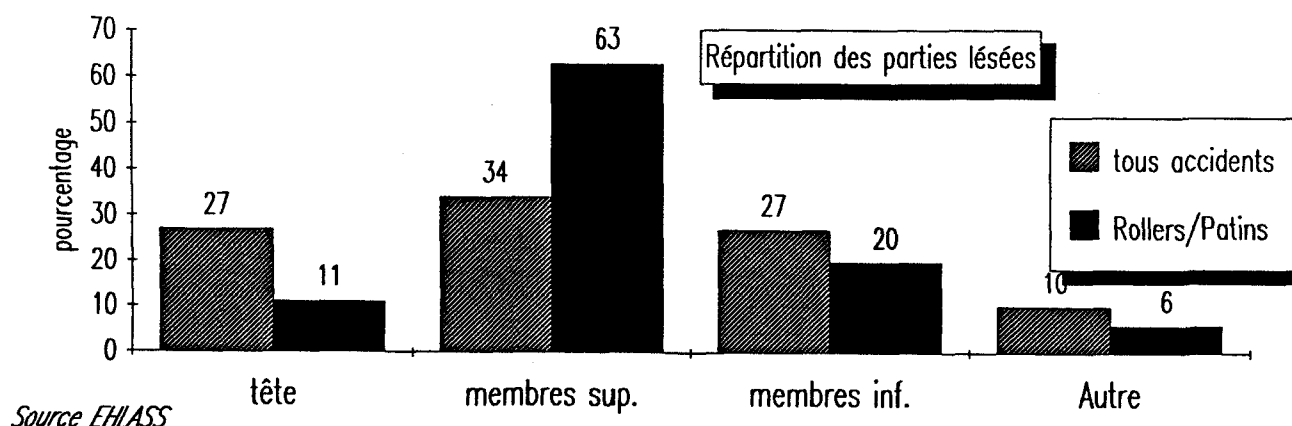
Répartition par parties lésées



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

L'atteinte des membres supérieurs est presque deux fois plus élevée dans ce type d'accident que pour les autres accidents recueillis dans l'ensemble de l'enquête.

ACCIDENTS dûs aux Rollers et aux Patins à roulettes



En effet, on ne peut que souligner la fréquence majeure des blessures concernant le poignet, et particulièrement des fractures de l'extrémité inférieure des 2 os de l'avant bras.

*Lésion du poignet et de l'extrémité inférieure de l' avant bras:
comparaison Rollers - Patins*

PARTIE LÉSÉE	ROLLERS	PATINS à ROULETTES
Extrémité inf avt bras	10 %	19 %
Poignet	33 %	24 %

On retrouve à tout âge, le réflexe de protection usuel, avec main en avant, poignet en hyperextension lors de la chute.

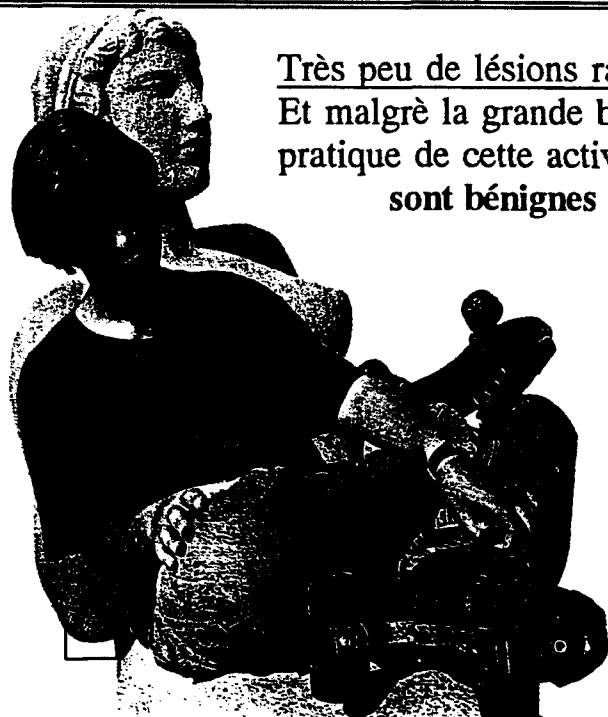
Puis, par ordre décroissant de fréquence :

PARTIE LÉSÉE:	ROLLERS	PATINS à ROULETTES
Cheville	8 %	10 %
Mains / doigts	7 %	8 %
Crâne	6 %	6 %

Les articulations: coudes et les genoux sont relativement souvent épargnés, lors des chutes :

PARTIE LÉSÉE:	ROLLERS	PATINS à ROULETTES
Coudes	9 %	6 %
Genoux	6 %	5 %

Très peu de lésions rachidiennes sont à déplorer : 2 %
Et malgré la grande banalité de la chute sur les fesses, lors de la pratique de cette activité, les **contusions rachidiennes** sont bénignes



Répartition par partie lésée:

accidents de ROLLERS

- entre 5 et 9 ans: 2 accidents sur 3 atteignent l' extrémité inférieur du bras, les poignets et les mains avec une forte prépondérance pour le poignet: 48%.
- entre 10 et 14 ans: même prépondérance de l' extrémité du membre supérieur, mais plus d' atteinte de l' extrémité inférieure de l' avant bras: 15 % et moins du poignet :32 %.
- entre 15 et 24 ans: on note plus d' atteinte des membres inférieurs et en particulier de la cheville.

PART1	age3						TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	
CERVEAU	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CRANE	0.0	0.0	2.3	4.5	13.5	0.0	5.6
OREILLE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
OEIL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
NEZ	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6
DENTS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
MACHOIRE	0.0	0.0	2.3	1.1	0.0	0.0	1.1
CAVITE B	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VISAGE	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	0.0	1.1
GORGE EX	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GORGE IN	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
C.CERVIC	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6
SUP DOS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
THOR EXT	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
CLAVICUL	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	25.0	2.2
POUMON	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
COEUR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SUP CV	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
THOR NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.6
INTERNE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VENTRE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INF DOS	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0	1.7
HANCHE	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6
GENITAL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INF COL	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6
INF NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EPAULE	0.0	0.0	2.3	4.5	5.4	0.0	3.9
SUP BRAS	0.0	50.0	0.0	3.4	2.7	0.0	2.8
COUDE	0.0	0.0	11.4	6.7	13.5	0.0	8.9
INF BRAS	0.0	0.0	9.1	14.6	0.0	12.5	10.0
POIGNET	0.0	0.0	47.7	31.5	24.3	25.0	33.3
MAIN	0.0	0.0	6.8	2.2	0.0	0.0	2.8
DOIGTS	0.0	0.0	4.5	4.5	2.7	0.0	3.9
BRAS NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SUP JAMB	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GENOU	0.0	0.0	9.1	4.5	5.4	0.0	5.6
INF JAMB	0.0	0.0	2.3	1.1	2.7	0.0	1.7
CHEVILLE	0.0	50.0	0.0	7.9	16.2	0.0	7.8
PIED	0.0	0.0	0.0	4.5	2.7	12.5	3.3
JAMBE NP	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.6
PLUSIEUR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
< 25 OR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.6
25-50 OR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
> 50 OR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
% OR NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ENS CORP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INCONNU	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6
TOTAL	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Répartition par parties lésées et par âge

Répartition par partie lésée

des accidents de PATINS à ROULETTES

- entre 5 et 9 ans: 1 accident sur 2 atteint l' extrémité inférieur du bras, les poignets et les mains, avec une égalité entre les atteintes des poignets et des extrémités inférieur de l' avant bras.
- entre 10 et 14 ans: même prépondérance de l' extrémité du membre supérieur, mais plus d' atteinte de l' extrémité inférieure de l' avant bras: 11 %.
- entre 15 et 24 ans: on note plus d' atteinte des membres inférieurs et en particulier de la cheville: 17 %..

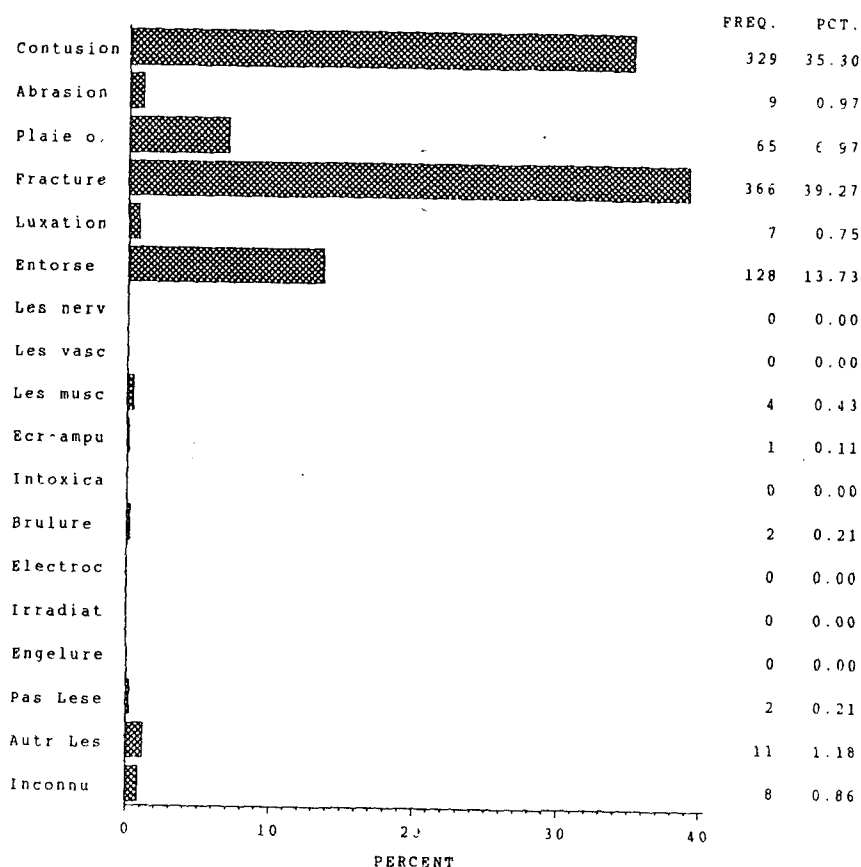
PART1	age3									TOTAL
-----	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
CERVEAU	0.0	7.7	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
CRANE	0.0	19.2	8.2	2.9	12.9	2.9	25.0	0.0	0.0	6.1
OREILLE	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
OEIL	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
NEZ	0.0	0.0	0.4	0.9	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
DENTS	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
MACHOIRE	0.0	0.0	0.7	0.2	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
CAVITE B	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
VISAGE	0.0	3.8	2.2	1.6	2.4	2.9	0.0	0.0	0.0	2.0
GORGE EX	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
GORGE IN	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
C. CERVIC	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
SUP DOS	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
THOR EXT	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
CLAVICUL	0.0	7.7	0.0	0.2	3.5	2.9	0.0	0.0	0.0	0.8
POUMON	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
COEUR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SUP CV	0.0	0.0	0.0	0.5	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
THOR NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.1
INTERNE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VENTRE	0.0	3.8	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
INF DOS	0.0	0.0	0.4	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8
HANCHE	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.5
GENITAL	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
INF COL	0.0	0.0	0.0	2.3	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
INF NP	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
EPAULE	0.0	0.0	1.5	2.0	1.2	0.0	25.0	0.0	0.0	1.7
SUP BRAS	0.0	3.8	2.6	2.7	1.2	5.9	0.0	0.0	0.0	2.7
COUDE	16.7	0.0	9.4	4.3	5.9	8.8	0.0	0.0	0.0	6.1
INF BRAS	33.3	23.1	23.2	20.0	7.1	8.8	0.0	0.0	0.0	19.3
POIGNET	16.7	7.7	24.7	24.9	21.2	23.5	50.0	0.0	50.0	24.0
MAIN	0.0	0.0	2.6	3.4	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9
DOIGTS	0.0	7.7	4.5	7.9	4.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6.1
BRAS NP	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
SUP JAMB	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.3
GENOU	0.0	3.8	5.2	4.3	3.5	11.8	0.0	0.0	0.0	4.7
INF JAMB	0.0	0.0	2.2	3.9	3.5	2.9	0.0	0.0	0.0	3.1
CHEVILLE	16.7	3.8	6.0	10.7	16.5	20.6	0.0	0.0	0.0	9.9
PIED	16.7	3.8	1.1	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
JAMBE NP	0.0	0.0	0.4	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
PLUSIEUR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
< 25 OR	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
25-50 OR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
> 50 OR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
% OR NP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ENS CORP	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INCONNU	0.0	3.8	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	100.0	50.0	0.9
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Répartition par parties lésées et par âge

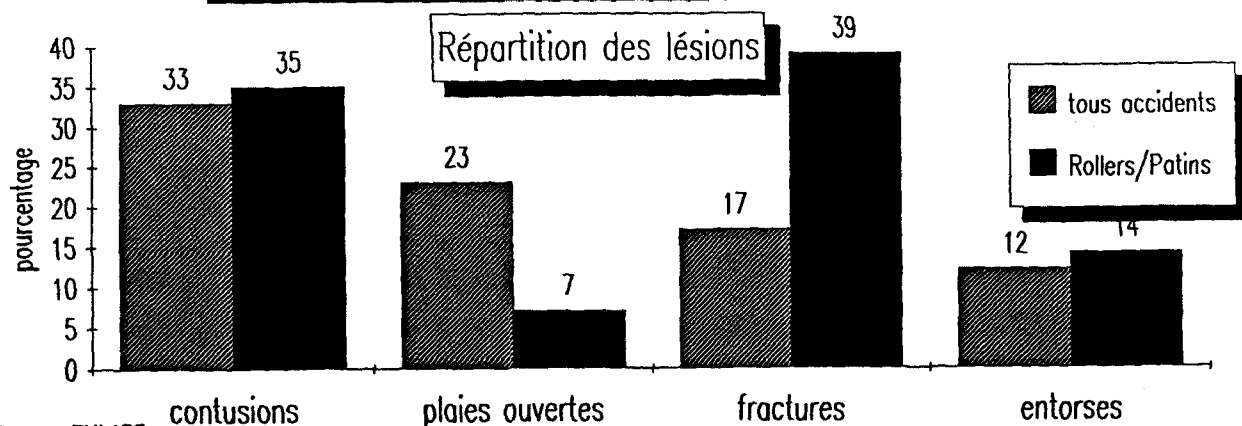
Répartition par type de lésion

Si l'on considère que **LES FRACTURES** sont les lésions les plus graves révélées par l'enquête, nous pouvons souligner leur **importance quantitative**, puisqu'elles représentent à elles seules **39% des lésions**.

Répartition par type de lésion



ACCIDENTS dûs aux Rollers et aux Patins à roulettes



Source EHLASS

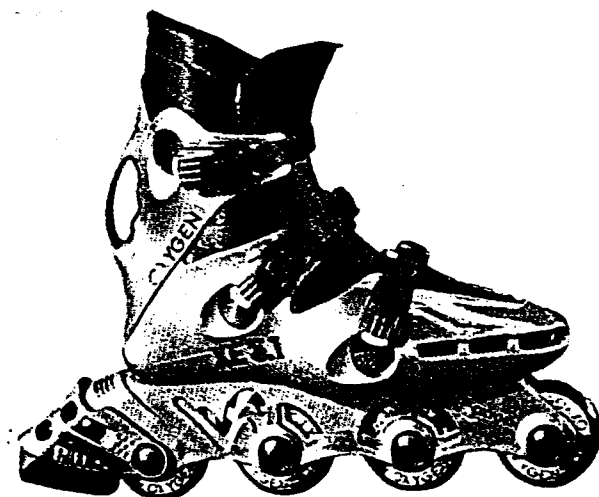
Le pourcentage est encore plus important chez les 5 - 9 ans, où les fractures atteignent 49 % des lésions.

Répartition par type de lésion et par âge

Lesl	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
CONTUSIO	50.0	40.7	31.1	37.0	39.4	31.6	25.0	0.0	0.0	35.3
ABRASION	0.0	0.0	1.1	0.4	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
PLAIE O.	0.0	14.8	8.5	5.4	8.7	5.3	25.0	0.0	0.0	7.0
FRACTURE	33.3	40.7	48.8	38.3	21.2	31.6	25.0	0.0	50.0	39.3
LUXATION	0.0	3.7	0.4	0.6	1.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.8
ENTORSE	16.7	0.0	8.5	15.6	21.2	18.4	25.0	0.0	0.0	13.7
LES NERV	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
LES VASC	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
LES MUSC	0.0	0.0	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
ECR AMPU	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
INTOXICA	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
BRULURE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	0.0	0.0	0.2
ELECTROC	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
IRRADIAT	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ENGELURE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
PAS LESE	0.0	0.0	0.0	0.2	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
AUTR LES	0.0	0.0	0.4	1.1	1.9	5.3	0.0	0.0	50.0	1.2
INCONNU	0.0	0.0	1.1	0.4	1.9	0.0	0.0	100.0	0.0	0.9
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Lesl	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
CONTUSIO	3	11	88	173	41	12	1	0	0	329
ABRASION	0	0	3	2	4	0	0	0	0	9
PLAIE O.	0	4	24	25	9	2	1	0	0	65
FRACTURE	2	11	138	179	22	12	1	0	1	366
LUXATION	0	1	1	3	1	1	0	0	0	7
ENTORSE	1	0	24	73	22	7	1	0	0	128
LES NERV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LES VASC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LES MUSC	0	0	1	3	0	0	0	0	0	4
ECR AMPU	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
INTOXICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BRULURE	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
ELECTROC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRRADIAT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ENGELURE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PAS LESE	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
AUTR LES	0	0	1	5	2	2	0	0	1	11
INCONNU	0	0	3	2	2	0	0	1	0	8
TOTAL	6	27	283	467	104	38	4	1	2	932

L'effet coque rigide des rollers n'a pas d'effet délétère sur le type de lésion, en examinant attentivement les chiffres des fractures, on constate que la proportion de fractures de cheville est inférieure dans le groupe des accidents de rollers par rapport à celui des accidents de patin à roulettes. Les chaussures de roller étant montantes, et rigides, ces résultats nous semblent compréhensibles



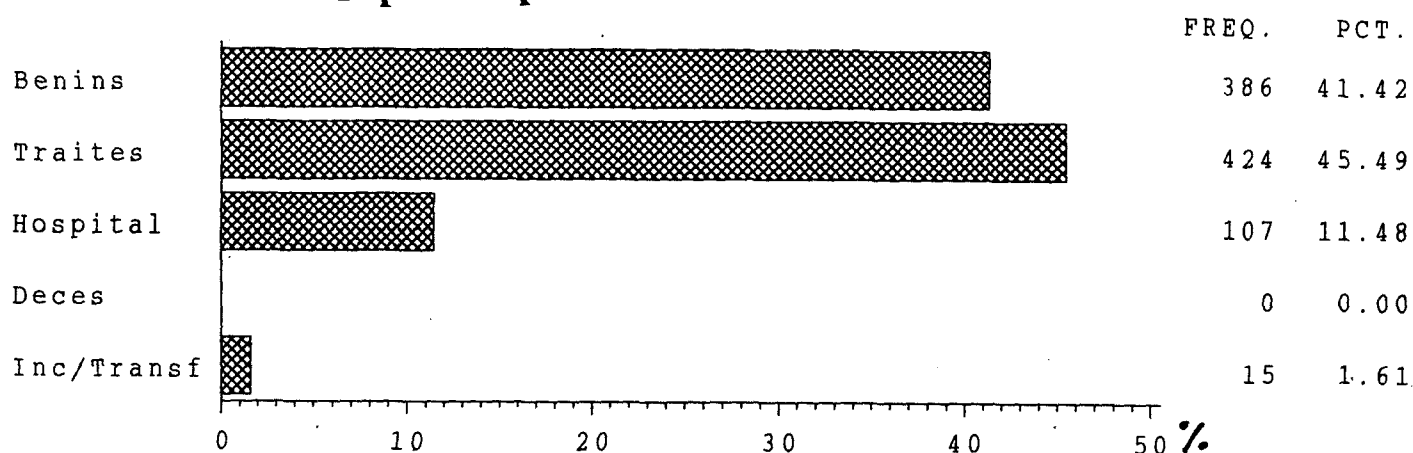
Répartition par traitement

- Heureusement une proportion notable (41 %), de ces accidents est considérée comme bénigne, et ne nécessite aucun traitement particulier, après la première consultation aux urgences.

- 45 % des accidentés doivent subir des soins ultérieurs.

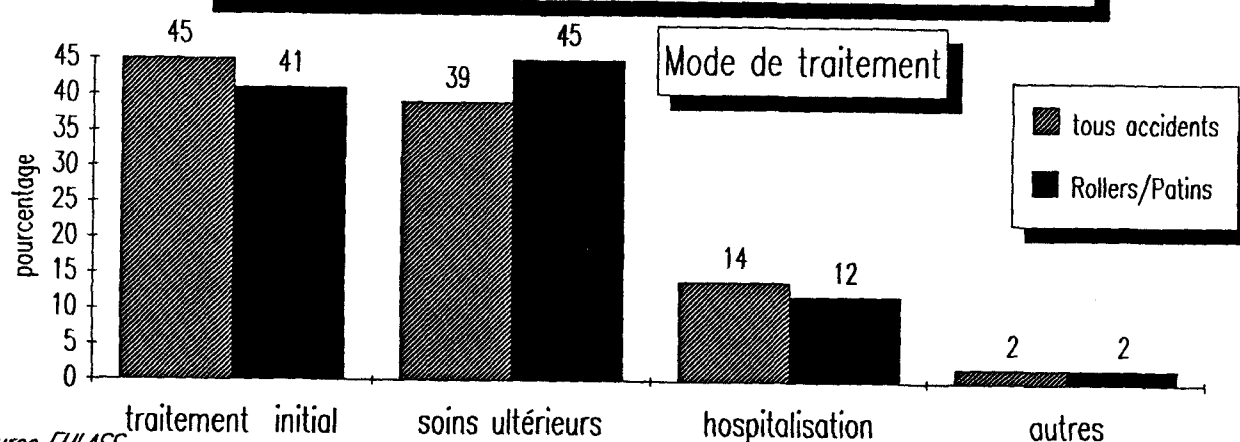
- Par contre le taux d'hospitalisation est moins élevé, il est de 12 % alors qu'il est de 14 % pour l'ensemble de l'enquête.

Répartition par traitement



Source EHLASS France - DGS/CIT12

ACCIDENTS dûs aux Rollers et aux Patins à roulettes



Source EHLASS

TTrait	Classe d'âge								INCONNU	TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +		
Benins	66.7	40.7	42.4	41.1	43.3	31.6	25.0	100.0	0.0	41.4
Traites	0.0	29.6	44.2	47.1	47.1	50.0	50.0	0.0	50.0	45.5
Hospit	33.3	29.6	11.3	10.5	7.7	18.4	25.0	0.0	0.0	11.5
Decedes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Inc+tran	0.0	0.0	2.1	1.3	1.9	0.0	0.0	0.0	50.0	1.6
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

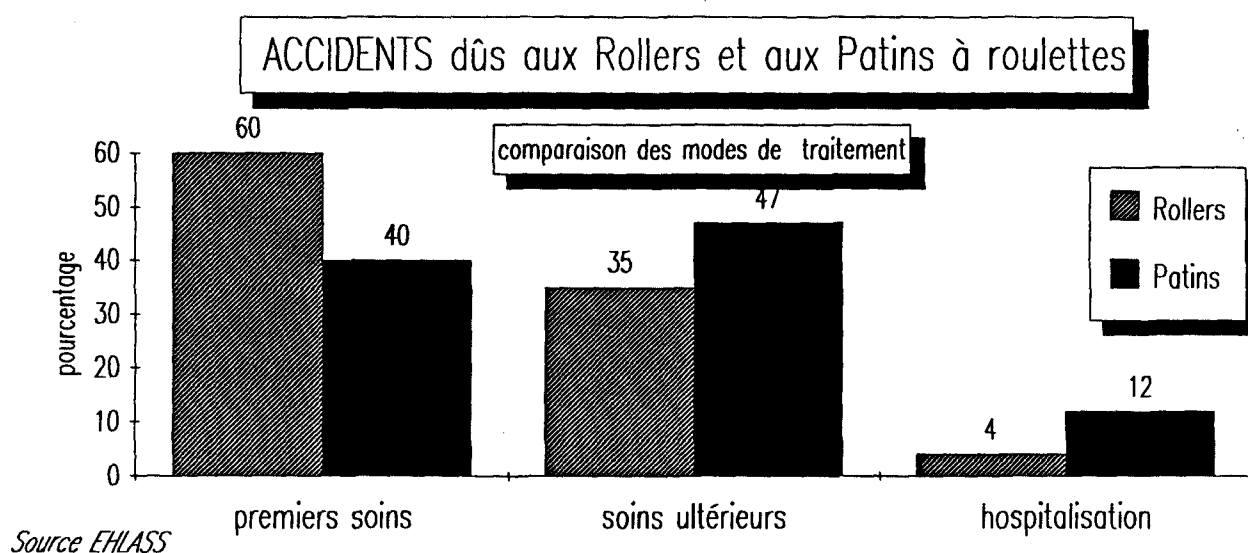
Répartition par traitement et par âge

Les rollers se révèlent **moins dangereux** que les patins

- * En effet, pour les accidents de **rollers**: on note **60 % d'accidents bénins**: il s'agit dans 8 % des cas de simple consultation sans traitement, et dans 52 % des cas de simple traitement initial,
- * pour les accidents de **patins**: on note simplement **40 % d'accidents bénins** dont 5% avec une simple consultation et 35 % un simple traitement initial.

Quant aux hospitalisations:

Le nombre des **hospitalisés** est plus élevé chez les personnes accidentées en patins:12 %, alors qu'il n'est que de 4 % pour les accidents de rollers.



2% des patients de cette enquête 86-94 ont été transférés dans un autre hôpital pour un traitement plus important.

Ils ont été dirigés vers des services de spécialités. La plupart étant adressés à des spécialistes de services de chirurgie orthopédique, afin de traiter des fractures complexes de l'avant bras ou du poignet.

Un cas a été admis dans un service de chirurgie maxillo-faciale pour trauma facial avec luxation des incisives; et un autre en neurochirurgie à la suite d'un traumatisme crânien avec agitation et confusion.

Aucun décès n'est à déplorer au cours de cette enquête, ni même d'accident gravissime

Mode de traitement : comparaison des modes de traitement pour les accidents de **ROLLERS** et de **PATINS à ROULETTES**

ENQUETE EHCLASS - ROLLERS

TRAIT	age3										
-----	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNUE	TOTAL	
AUCUN	0	1	2	7	4	0	0	0	0	14	
INITIAL	0	1	25	46	18	3	0	0	0	93	
TT MED G	0	0	3	4	0	1	0	0	0	8	
TT AMBU	0	0	11	28	14	2	0	0	0	55	
HOSPITAL	0	0	2	4	0	2	0	0	0	8	
DECES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
INC/TRAN	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	
TOTAL	0	2	44	89	37	8	0	0	0	180	

TRAIT	age3									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
AUCUN	0.0	7.1	14.3	50.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
INITIAL	0.0	1.1	26.9	49.5	19.4	3.2	0.0	0.0	0.0	100.0
TT MED G	0.0	0.0	37.5	50.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	100.0
TT AMBU	0.0	0.0	20.0	50.9	25.5	3.6	0.0	0.0	0.0	100.0
HOSPITAL	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0
DECES	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INC/TRAN	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
TOTAL	0.0	1.1	24.4	49.4	20.6	4.4	0.0	0.0	0.0	100.0

TRAIT	age3									
-----	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	TOTAL
AUCUN	0.0	50.0	4.5	7.9	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	7.8
INITIAL	0.0	50.0	56.8	51.7	48.6	37.5	0.0	0.0	0.0	51.7
TT MED G	0.0	0.0	6.8	4.5	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	4.4
TT AMBU	0.0	0.0	25.0	31.5	37.8	25.0	0.0	0.0	0.0	30.6
HOSPITAL	0.0	0.0	4.5	4.5	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	4.4
DECES	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INC/TRAN	0.0	0.0	2.3	0.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
TOTAL	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0

ENQUETE EHLASS - PATINS

TRAIT	age3										
-----	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	TOTAL	
AUCUN	2	4	16	22	2	1	0	0	0	47	
INITIAL	2	6	98	155	31	9	1	1	0	303	
TT MED G	0	1	25	32	14	5	2	0	1	80	
TT AMBU	0	7	93	182	29	13	0	0	0	324	
HOSPITAL	2	8	32	48	8	6	1	0	0	105	
DECES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
INC/TRAN	0	0	3	2	1	0	0	0	1	7	
TOTAL	6	26	267	441	85	34	4	1	2	866	

TRAIT	age3									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
AUCUN	4.3	8.5	34.0	46.8	4.3	2.1	0.0	0.0	0.0	100.0
INITIAL	0.7	2.0	32.3	51.2	10.2	3.0	0.3	0.3	0.0	100.0
TT MED G	0.0	1.3	31.3	40.0	17.5	6.3	2.5	0.0	1.3	100.0
TT AMBU	0.0	2.2	28.7	56.2	9.0	4.0	0.0	0.0	0.0	100.0
HOSPITAL	1.9	7.6	30.5	45.7	7.6	5.7	1.0	0.0	0.0	100.0
DECES	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
INC/TRAN	0.0	0.0	42.9	28.6	14.3	0.0	0.0	0.0	14.3	100.0
TOTAL	0.7	3.0	30.8	50.9	9.8	3.9	0.5	0.1	0.2	100.0

[illegible]

Durée d'hospitalisation

La très grande majorité des hospitalisations sont courtes :
(*réduction d'une fracture sous anesthésie, surveillance de 24h d'un traumatisme crânien, par exemple*)

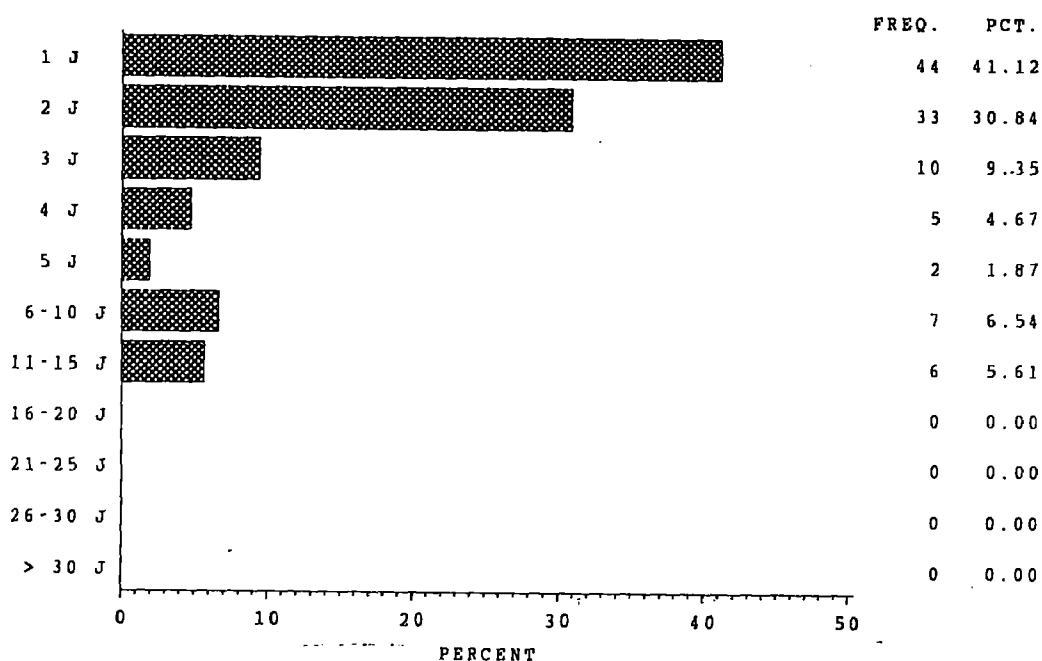
72% sont de moins de 2 jours et ce taux s'élève à 81% à moins de 3 jours

Il y a cependant **12% des hospitalisés** qui restent dans un service entre une à deux semaines.

L'enquête ne permet pas de détecter la cause précise de ces longues hospitalisations, mais d'après le texte en clair à notre disposition, l'étiologie primitive de ces recours aux soins hospitaliers prolongés est la fracture.

On peut donc supposer qu'il s'agit là de fractures soit compliquées (infection...), soit nécessitant une chirurgie plus lourde avec pose de matériel, ou alors, nécessitant une rééducation dans un contexte hospitalier.

Répartition par durée d'hospitalisation



Source : EHLASS France - DGS/CITI2

DurHosp	Classe d'âge									TOTAL
	< 1 AN	1-4 ANS	5-9 ANS	10-14	15-24	25-44	45-64	65 et +	INCONNU	
1J	0.0	50.0	40.6	42.9	37.5	42.9	0.0	0.0	0.0	41.1
2J	0.0	50.0	37.5	32.7	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	30.8
3J	0.0	0.0	6.3	12.2	12.5	14.3	0.0	0.0	0.0	9.3
4J	0.0	0.0	3.1	4.1	12.5	0.0	100.0	0.0	0.0	4.7
5J	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
6-10J	100.0	0.0	0.0	6.1	12.5	14.3	0.0	0.0	0.0	6.5
11-15J	0.0	0.0	6.3	2.0	12.5	28.6	0.0	0.0	0.0	5.6
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	100.0

Répartition par durée d'hospitalisation et par âge

Etiologies des hospitalisations

Comme pour la répartition des lésions, on retrouve dans les motifs d'hospitalisation une proportion importante de fractures du poignet.

	Patins à roulettes :	Rollers :
1 ère cause :	Fracture du poignet : 55 %	Fracture du poignet 63 %
2 ème cause :	Traumatisme crânien : 15%	Fracture de clavicule :13%
3 ème cause :	Fracture de cheville ou inf jambe : 14 %	Contusion du coude : 13 %
4 ème cause :	Plaie : 3 %	Brûlure : 13 %

A noter, qu'il n'y a **aucune hospitalisation pour traumatisme crânien dans le groupe des accidents de rollers**. Peut-on en déduire que cette activité étant perçue et assimilée à un sport (contrairement au patin à roulettes), le port du casque en est par conséquent plus fréquent?

Par ailleurs, chez les enfants de 0 à 9 ans, qui ont eu un accident de rollers, soit 46 cas, 2 seulement se sont présentés aux urgences pour traumatisme crânien. Là encore, on peut espérer que les campagnes de prévention, incitant à faire mettre un casque aux enfants, lors de la pratique d'activités à risques, ont peut être eu une certaine efficacité...

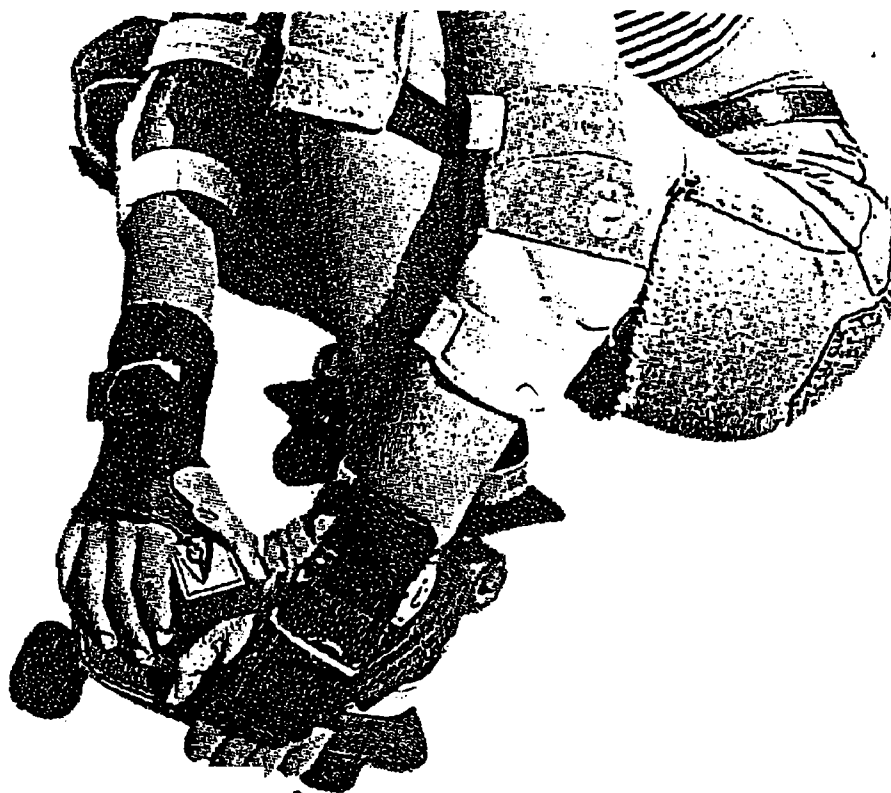
Conclusion

Avec 400 000 paires de rollers vendues par an en France, ce sport-loisir s'impose comme **un véritable phénomène de mode**. Mais, nous devons mettre en garde les amoureux de ce type de glisse, sur certains dangers que présentent cette pratique:

La blessure la plus classique, et la plus fréquente est très largement la fracture du poignet.

Outre les protège coudes, et protège genoux, qui sont largement répandus il est donc vivement conseillé de se munir de protèges poignets, avant de s'élancer. Même si cette protection n'empêche pas forcément la blessure, elle peut en réduire la gravité.

Quant aux amateurs de patins à roulettes ils doivent savoir que les risques d'accidents, surtout les fractures, sont encore plus fréquents qu'avec les rollers et qu'il serait bon qu'ils prennent les mêmes précautions que les amateurs de rollers.



Patins à roulettes ou rollers, il faut aussi s'équiper d'un casque répondant aux normes en vigueur.



Les genouillères et les coudières, que l'on voit très souvent portées, (bien plus que le casque et les protèges – poignets), ont peut être permis de diminuer les risques de fractures du coude et les entorses du genou.

Après ces quelques conseils,

Bonne glisse à tous...

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie : CETE de Lyon © 04 72 14 30 30
Achevé de reprographié : octobre 1998
Dépôt légal: 4^e trimestre 1998
ISSN: 1263-2570
ISRN Certu RE 98-12

CERTU
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
© 04 72 74 59 71

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles
425 et suivants du code pénal.

Les rollers, mode... de déplacement ?

■ Le roller a le vent en poupe. Plus qu'une mode éphémère, c'est un phénomène de société. Et pour certains, c'est un mode de déplacement. Malgré cela, les rollers souffrent d'un défaut de reconnaissance de la part des institutions. Le code de la route lui-même nous oblige à les considérer exclusivement comme des piétons, ce qui, manifestement, n'est pas satisfaisant.

Florent Parisot, étudiant à l'École nationale des travaux publics de l'État, fait le point sur ce mode de déplacement non polluant que les pouvoirs publics se doivent de promouvoir au titre de l'article 14 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Ce document - qui comprend notamment un historique, une analyse des pratiques ainsi que des propositions - a d'ores et déjà alimenté la réflexion menée actuellement par le Certu, des services de l'État et des associations et portant sur le statut à donner au roller.

Service technique placé sous l'autorité du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.

Certu

Aménagement et urbanisme

Aménagement
et exploitation de la voirie

Transport et mobilité

Constructions publiques

Environnement

Technologies
et systèmes d'information