

## Contribution au Code de la Rue

### 1 Le Partage de la Rue en Général

#### 1.1 Modification des représentations

- 1.11 Hégémonie de l'automobile
- 1.12 La dualité droit/interdiction
- 1.13 Le rapport de force
- 1.14 La conception binaire des usagers

#### 1.2 Respect des règles existantes

- 1.21 Stationnement
- 1.22 Piétons sur la chaussée
- 1.23 Condition de dépassement sur voie étroite.

#### 1.3 Nouveaux aménagements en vue d'un meilleur partage de l'espace

##### 1.31 Aménagements matériels

- 1.311 Zones de travaux
- 1.312 Trottoirs et espaces piétons
- 1.313 Aménagement des carrefours.
- 1.314 Aménagements dévolus aux véhicules non-motorisés

##### 1.32 Aménagements réglementaires

- 1.321 Différenciation des sanctions applicables aux conducteurs de véhicules motorisés ou non-motorisés
- 1.322 Principe de protection du plus fort sur le plus faible.
- 1.323 Développement des zones à circulation spécifique
- 1.324 Développement des voies destinées aux véhicules non-motorisés.
- 1.325 Réglementation de la circulation sur les trottoirs.

### 2 La Place des Rollers

#### 2.1 Conditions matérielles de circulation

- 2.11 Disparité de niveaux entre les patineurs.
- 2.12 Encombrement : variable
- 2.13 Vitesse : variable.
- 2.14 Revêtement des voies

#### 2.2 Problèmes spécifiques liés à la législation actuelle

- 2.21 Réglementation inappliquée
- 2.22 Danger des traversées de chaussée
- 2.23 Rollers et automobilistes
- 2.24 Rollers et piétons
- 2.25 Incohérences

#### 2.3 Pistes d'évolution concernant la place des rollers

- 2.31 Distinction entre les types de pratique
- 2.32 Elaboration d'un statut hybride
- 2.33 Accès aux transports collectifs

---

### 1 Le Partage de la Rue en Général

Un partage plus équilibré de l'espace public urbain entre les usagers motorisés et non-motorisé paraît tout à fait souhaitable. Plusieurs pistes d'action sont envisageables.

#### 1.1 Modification des représentations

Cette action sur les représentations doit passer d'abord par la communication ou l'éducation, y compris dans un cadre scolaire ou para-scolaire, puis être renforcée par la mise en œuvre de sanctions.

##### 1.11 Hégémonie de l'automobile

Le développement de la circulation automobile s'est accompagné de l'image d'un espace public dévolu à l'automobile, tel que tout espace qui n'est pas une voie de circulation est perçu comme un lieu possible de stationnement.

Cette image est partagée par les automobilistes mais également par certains professionnels tels que les commerçants, souvent réticents aux restrictions de circulation.

Une rectification de cette image peut passer par l'affirmation de la dimension multi-fonctionnelle de la voie publique, non seulement lieu de passage mais lieu de vie, complétée par une réflexion sur son aménagement : présence de bancs ou d'autres éléments (fontaines, jeux pour enfants, tables munies d'échiquiers...) structurant les espaces et invitant à s'y arrêter cf. U1

##### 1.12 La dualité droit/interdiction

La réglementation en vigueur fait l'objet d'une représentation binaire, moins entre droits et devoirs qu'entre droits et interdictions, le mot *droit* s'entendant au sens revendicatif, tel que tout empêchement à son exercice est vécu comme un préjudice.

Ainsi :

- le feu vert donne le *droit* de passer, fût-ce au détriment des piétons engagés;
- la vitesse *maximale* autorisée devient la vitesse *normale*, tout ralentissement étant perçu comme anormal, illégitime, pénible...
- la chaussée est *réservée* aux véhicules motorisés, les autres usagers ne faisant l'objet que d'une tolérance. Certains automobilistes vont jusqu'à employer la menace pour faire valoir ce *droit* : automobiliste usant de son avertisseur au lieu de ralentir en présence de piétons engagés sur la chaussée, forçant le passage dans les mouvements tournants ou "poussant" les usagers non-motorisés qu'il ne peut dépasser.

A cette représentation binaire s'ajoute l'idée d'un "droit de nécessité" supposé autoriser certaines infractions en particulier de stationnement : "il faut bien que je me gare".

La mise en avant de la notion de responsabilité lors de la formation pourrait être renforcée et complétée par des campagnes de communication illustrant la notion de "bon comportement" dans les situations où cette représentation binaire est la plus fréquente ou la plus dangereuse.

### 1.13 Le rapport de force

L'usage de la voie publique est sous-tendue par l'image d'un rapport de force, partagée par tous les usagers tel que :

- le plus faible doit céder le pas au plus fort, donc le piéton à l'automobiliste, mais aussi le plus lent au plus rapide;
- il importe d'être le plus fort et la sécurité (ou le sentiment de sécurité) est un des arguments régulièrement invoqués pour justifier l'achat de 4x4 en dehors de toute nécessité matérielle.

Une campagne de communication devrait là encore indiquer que la route n'est pas une zone de non-droit ou de guerre de tous contre tous mais un espace civilisé.

### 1.14 La conception binaire des usagers

Les pouvoirs publics ont une conception binaire des usagers de la voie partagés entre

- conducteurs, par défaut conçus comme automobilistes
- piétons, par défaut conçus comme marcheurs.

Cette conception ne correspond pas à la réalité et conduit à des aménagements ou des réglementations inadaptés.

Les évolutions en matière d'aménagements matériels destinés à tenir compte de la diversité des usagers (fauteuils roulants, motards, cyclistes...) doivent être poursuivis et complétés par une évolution réglementaire prévoyant une catégorie intermédiaire d'usagers, destinés à circuler sur des voies spécifiques (pistes cyclables...) et passibles de sanctions intermédiaires entre celles prévues pour les piétons et pour les conducteurs de véhicules à moteurs.

Cette catégorie pourrait se définir :

- par l'usage de véhicules non-motorisés (cycles, trottinettes, rollers) et les utilisateurs de fauteuils roulants motorisés pourraient/devraient alors y être expressément ajoutés, tandis que certains véhicules comme les poussettes ou tricycles d'enfants en seraient expressément exclus;
- par une vitesse, semi-lente, avec la difficulté de définir précisément cette vitesse et de déterminer le statut des pratiquants de la course à pieds, des cyclistes très lents...

## 1.2 Respect des règles existantes

Ce respect n'est pas acquis et l'action en ce domaine peut passer par trois axes :

- des campagnes d'information concernant les règles méconnues,
- une verbalisation plus systématique des infractions usuelles,
- une aggravation des sanctions.

Trois domaines sont prioritairement concernés :

### 1.21 Stationnement (A7, B6, B18, U12)

\* Les sanctions pourraient être aggravées pour le stationnement ou l'arrêt sur les trottoirs, passages piétons et les pistes ou bandes cyclables : passage de gêne simple (R. 417-10) à gêne grave (R. 417-11).

Une campagne de communication pourrait être associée à cette modification réglementaire :

- l'association des deux s'est avérée efficace concernant le stationnement sur les places réservées aux handicapés;
- cette campagne permettrait de faire savoir que l'interdiction ne porte pas seulement sur le stationnement mais également sur l'*arrêt*, ce qui est manifestement ignoré de beaucoup d'automobilistes ("je suis à côté", « j'en ai pour deux minutes"...)

\* Une solution doit être trouvée concernant le stationnement des deux roues motorisés (M1, M2) : la tolérance de fait dont ils bénéficient notamment sur les trottoirs n'est satisfaisante

- ni pour les piétons, souvent gênés dans leur progression par les deux roues en stationnement ou circulant sur les trottoirs,
- ni pour les conducteurs de deux roues, puisque la tolérance ne saurait par nature être garantie et que la circulation sur les trottoirs leur reste interdite.

Sur un plan matériel, il faut déjà que des places de stationnement existent :

- l'idéal serait de les installer sur la chaussée et de les concevoir en tenant compte de la longueur réelle des deux roues (certaines places sont inadaptées parce que trop étroites);
- à défaut ou transitoirement, ces places pourraient être situées sur les trottoirs suffisamment larges et devraient alors être clairement délimitées et situées de préférence en bordure de trottoir.

Dans cette perspective, il faudra prévoir un revêtement adapté : l'asphalte utilisé pour le revêtement des trottoirs est trop fragile pour résister aux béquilles de deux roues.

Ces aménagements devraient être accompagnés :

- d'une information visant notamment à mettre en cause certains usages tels que l'investissement de fait de certains lieux comme parkings à deux roues ou une habitude générale des conducteurs de deux roues de se garer au plus près de leur destination finale;
- d'une verbalisation, voire de l'enlèvement, plus systématique des véhicules en infraction.

### 1.22 Piétons sur la chaussée (A1, A 8-10, A20, B16, P14, P15, P17, P24)

#### Il faut faire connaître les règles à observer vis-à-vis des piétons se trouvant sur la chaussée

Que ce soit pour la traverser ou en raison de l'absence de trottoirs praticables, les piétons sont amenés à emprunter la chaussée dans des conditions parfois difficiles en raison de l'ignorance ou de l'inobservance des règles du Code de la Route par les conducteurs de véhicules.

- Une campagne d'information devrait rappeler les règles souvent ignorées concernant :
  - la priorité du piéton régulièrement engagé,
  - le sens du feu rouge de dégagement
  - le droit des piétons à emprunter la chaussée dans certaines conditions (Code de la Route R. 412-35) et les règles de dépassement à observer en ce cas (Code de la Route R. 414-4)
  - la responsabilité civile du conducteur de véhicule motorisé en cas d'accident (loi Badinter)

Cette campagne doit mentionner également les sanctions encourues en cas d'infraction à la règle de priorité, notamment en matière de retrait de points, et être accompagnée d'une verbalisation effective.

### 1.23 Condition de dépassement sur voie étroite.

#### Il faut faire connaître les règles concernant les intervalles de sécurité

En ville, nombre de conducteurs ignorent ou ne respectent pas les intervalles de sécurité à observer lors du dépassement de piétons ou de cyclistes (R. 414-4). Une campagne d'information pourrait rappeler ces règles et illustrer l'idée que, lorsque l'étroitesse de la voie ne permet pas de respecter cet intervalle, le dépassement est de fait interdit.

Cette information doit s'effectuer en parallèle avec la modification des représentations proposées en A : les conducteurs de véhicules motorisés n'ont pas de prééminence sur les autres et l'impossibilité du dépassement ne doit pas conduire à "pousser" les usagers plus lents.

## 1.3 Nouveaux aménagements en vue d'un meilleur partage de l'espace (B15)

Ces aménagements peuvent être

- matériels : création de voies cyclables...
- réglementaires : zones de rencontres...

### 1.31 Aménagements matériels

L'organisation de l'espace public urbain, c'est-à-dire l'affectation et le positionnement des différentes voies doit tenir un plus grand compte des usagers non-motorisés *dans leur diversité* et non en s'en tenant à une opposition duelle entre automobiliste et piéton marcheur.

#### 1.311 Zones de travaux

Il importe de maintenir des cheminements piétons, dont les normes sont à redéfinir concernant la largeur (suffisante pour un fauteuil roulant), le revêtement (éviter le sable et la terre battue), l'absence de marche... (B18, P 25b)

Un effort doit également être fait concernant la vitesse d'exécution des travaux sur les trottoirs : lors de la réfection du revêtement, un délai de 2-3 semaines, voire plus, s'écoule entre la dépose de l'asphalte initial et la pose du nouveau, sans qu'aucune autre action ne soit menée dans la même zone. Ce délai entre dépose et repose se justifie-t-il par des considérations techniques ?

#### 1.312 Trottoirs et espaces piétons

\* La largeur utile des trottoirs doit être suffisante pour permettre le passage d'un fauteuil roulant ou le croisement de deux piétons.

- la définition et la matérialisation d'une bande passante, réglementairement libre de tout obstacle, serait souhaitable (B8)
  - le non-respect des dispositions, actuelles ou futures, visant à maintenir un passage suffisant pour les piétons doivent être verbalisées plus systématiquement, notamment en ce qui concerne les commerces (étals, terrasses...)
  - les emprises inévitables, en particulier lors de travaux (échafaudages...), doivent être réduites autant que possible quantitativement (privilège d'autres solutions) et en terme de durée.
- lorsque l'étroitesse des voies interdit de définir au moins un trottoir d'une largeur supérieure ou égale à 0,8m\*, les trottoirs doivent être supprimés et la voie transformée en aire piétonne accessible aux véhicules ou en zone de rencontre (P23).

\* La norme officielle fixée par l'arrêté du 31 août 1999 est de 1,4 m.

\* Lors de l'aménagement d'espaces destinés aux piétons, les revêtements lisses et peu glissants doivent être privilégiés au moins sur une partie de la voie et de manière à constituer un cheminement continu.

- les pavés, même sciés, les dalles souvent mal jointées... deviennent glissants en cas de pluie et engendrent des tressautements désagréables pour tous les piétons roulants (poussettes, fauteuils roulants, rollers, trottinettes).

\* Les aménagements destinés à régler le partage des voies entre piétons et véhicules motorisés doivent être repensés.

- Les barrières installées le long des trottoirs pour canaliser le flux des piétons et empêcher les véhicules motorisés de se garer indûment sur les trottoirs ont pour effet pervers d'empêcher les piétons se trouvant sur la chaussée de remonter sur le trottoir : des barrières discontinues doivent être privilégiées.

- Les revêtements destinés à servir de ralentisseurs aux véhicules traversant un trottoir en sortie de parking présentent deux inconvénients :

- ils sont gênants, voire dangereux (gros pavés irréguliers, rainures), pour les piétons roulants;
- ils sont sources d'ambiguïté pour les automobilistes qui y voient l'indice que ces parties du trottoir leur sont destinées, voire qu'ils y sont prioritaires.

Ces changements de revêtement gagneraient à être réduits à de simples bandes, situées de préférence en bordure de la zone de cheminement des piétons. Ce dispositif permettrait

- de préserver un revêtement lisse pour les piétons
- de mieux matérialiser sa vocation de ralentisseur aux yeux des automobilistes.

### 1.313 Aménagement des carrefours.

\* Toute dérogation à la ligne droite doit autant que possible être évitée pour les piétons traversant.

- Reculer l'implantation des passages piétons sur les branches des carrefours (P11) ne paraît donc pas souhaitable.
- Les aménagements en baïonnette doivent être repensés : lorsque le flux est important, ils engendrent des embouteillages de piétons et leur franchissement en fauteuil roulant est malaisé.
- Les carrefours simples, en croix, devront autant que possible être privilégiés au détriment
  - des voies tournantes, pas toujours justifiées en terme de circulation (feux en phase);
  - des giratoires nécessitant un contournement.
- La notion de trottoir traversant mérite d'être étudiée.

\* Les conditions de traversée de la chaussée par les piétons doivent être améliorées.

- S'il peut être utile de maintenir un îlot central sur les voies larges, de manière à permettre aux piétons les plus lents de traverser en deux temps, imposer ce rythme de traversée, notamment par le biais de feux totalement déphasés, suscite l'agacement et conduit les piétons à ne plus tenir compte de la signalisation (P 14-15).
  - En cas de mouvement tournant important, les feux destinés aux véhicules pourraient être décalés de manière à ce que les piétons soient déjà engagés lorsque les véhicules tournant s'engagent à leur tour.
- En toute circonstance, le rythme des feux doit rester prévisible et compréhensible pour les piétons : la traversée d'une même chaussée constituée de deux voies à double sens réglées par des feux décalés doit par exemple être proscrite.
- Les véhicules arrivant par une voie de desserte sur une voie principale, sans feu de signalisation, doivent être incités (par le règlement ou par des aménagements matériels) à ralentir à l'abord du passage piétons et non seulement à l'abord de la voie principale.
  - La covisibilité des différents usagers doit être améliorée, éventuellement par l'implantation de parcs de stationnement cyclistes à proximité des passages piétons (C4-5);

De manière générale, les aménagements doivent prendre en compte les nécessités de la circulation motorisée mais aussi et à un même degré, celles de la circulation des piétons et notamment de ceux qui ont les plus grandes difficultés de déplacement (personnes âgées, blessées, handicapées, chargées...)

Remarque : en l'absence de feux de signalisation, la circulation des deux roues entre les files de voitures constitue un danger pour les piétons traversant (cf. M3).

### 1.314 Aménagements dévolus aux véhicules non-motorisés

\* Les pistes unidirectionnelles situées entre le trottoir et une zone de stationnement doivent être évitées car leur étroitesse et l'absence de possibilité de dégagement :

- les rendent peu accessibles aux patineurs,
- interdisent le dépassement,
- empêche l'évitement d'obstacles et en particulier des portières automobiles

A ces inconvénients s'ajoutent :

- une faible visibilité, dangereuse à l'abord des intersections : les véhicules motorisés tournant ne tiennent pas compte des cyclistes arrivant sur de telles voies;
- une discontinuité de fait, liée à la lourdeur de ces aménagements.

Il paraît donc préférable de privilégier :

- les couloirs mixtes transports collectifs / véhicules non-motorisés
- les pistes bidirectionnelles
- les pistes situées au niveau du trottoir (ou surélevées par rapport à la chaussée).

\* La matérialisation de ces aménagements doit être repensée :

- éviter la délimitation des bandes cyclables par des cataphotes,
- éviter les revêtements non-stabilisés pour les pistes cyclables (gravillons, terre battue...).

### 1.32 Aménagements réglementaires

Ceux-ci ont le même but que les aménagements précédents à savoir :

- rééquilibrer le partage de l'espace entre usagers motorisés et non-motorisés,
- mieux intégrer la disparité des usagers non-motorisés.

### 1.321 Différenciation des sanctions applicables aux conducteurs de véhicules motorisés ou non-motorisés (U11)

L'institution d'une échelle de sanctions intermédiaires entre les sanctions actuellement applicables aux conducteurs de véhicules et celles applicables aux piétons paraît souhaitable.

- Elle permettrait de mieux tenir compte du risque que les infractions font courir aux autres usagers. Certaines obligations, dont le défaut est lourdement sanctionné, visent à protéger l'usager lui-même (port du casque ou de la ceinture de sécurité) mais elles constituent des exceptions, objet de contestations multiples auprès du Conseil d'Etat, en regard de la règle, qui veut que les interdictions soient motivées par les nuisances causées à autrui.
- Elle aurait une portée symbolique en reconnaissant au niveau des principes mêmes de la réglementation l'existence d'usagers de la voie publique autres que les piétons et les VTM.

Remarque : les véhicules non-motorisés pourraient aussi être autorisés à ne pas respecter les feux de signalisation ayant pour seul but d'assurer la traversée des piétons ou, lorsqu'ils tournent à droite, les feux situés aux intersections, à la condition stricte de respecter la priorité des piétons.

#### 1.322 Principe de protection du plus fort sur le plus faible.

Ce principe existe déjà sur un plan civil : en cas d'accident, la loi dite Badinter oblige le conducteur d'un véhicule motorisé à réparer les dommages corporels des victimes non-motorisées.

Sa formulation pénale pourrait s'inspirer de la liste indicative donnée par la Convention de Vienne (cf. U3) et reprise dans le Code de la Rue belge (Arrêté Royal du 4 avril 2003, aa. 6, 24).

Ce même Code ajoute une prescription générale de ralentir ou s'arrêter aux points d'arrêt des véhicules de transports en commun (aa. 40.3.1, 40.3.2 du *Règlement Général sur la Police de la Circulation et de l'Usage de la Voie Publique*) → cf. P29

#### 1.323 Développement des zones à circulation spécifique (B1, B3, B9, U1, U4)

Les aires piétonnes, par défaut interdites aux véhicules motorisés, ne sont adaptées que si le flux des piétons est suffisant pour maintenir une présence humaine quasi-constante (nombreux commerces, zones touristiques...). A défaut, l'interdiction aux véhicules motorisés risque d'aboutir à une désertion engendrant un sentiment d'insécurité.

Pour cette raison, doivent plutôt être développées les zones 30 ou les zones de rencontre, qui dans les législations belge ou suisse, se caractérisent par :

- l'autorisation des véhicules motorisés
- une vitesse limitée à 20km/h
- une priorité accordée aux piétons, qui, selon la législation suisse, ne doivent néanmoins pas gêner inutilement les véhicules.

\* La définition de ces espaces oblige à s'interroger sur la matérialisation des voies, avec trois possibilités susceptibles d'être modulées en fonction des différentes zones :

- 3 voies dévolues aux trois catégories d'usagers
- 2 voies partagées entre piétons et véhicules, l'accessibilité de plein droit de cette deuxième voie aux véhicules non motorisés pouvant faire l'objet d'un marquage au sol;
- 1 seule voie.

L'aménagement matériel de ces zones pourraient indiquer qu'il ne s'agit pas seulement de voie de circulation mais aussi des lieux de vie (bancs, bacs végétaux...)

#### 1.324 Développement des voies destinées aux véhicules non-motorisés.

\* Les contre-sens cyclables doivent être généralisés (A15, B10, C2, C24).

- L'avantage ainsi donné aux véhicules non-motorisés en terme de trajectoire pourrait favoriser leur développement.
- Ces contre-sens réduiraient la tentation pour les cyclistes d'emprunter le trottoir.
- La généralisation de ces contre-sens serait un facteur de sécurité en réduisant l'effet de surprise lié à leur caractère exceptionnel, pour les conducteurs de véhicules motorisés, comme pour les piétons.

\* Les voies mixtes transports collectifs / véhicules non-motorisés doivent être développées.

- Ces aménagements ont l'avantage de la souplesse, en regard de la réalisation d'une voie spécialement dévolue aux véhicules non-motorisés.
- L'ouverture aux véhicules non-motorisés des voies réservées aux transports collectifs est préférable en terme de sécurité à leur circulation sur des voies déportées à gauche et plus encombrées du fait de la création des couloirs de bus.
- Cette ouverture permet également d'assurer une circulation plus continue sur ces mêmes voies et ainsi d'éviter qu'elles ne soient totalement vides quand les autres sont surchargées.

Parallèlement, l'interdiction de ces mêmes voies aux deux roues motorisés doit être maintenue en raison d'un différentiel de vitesse trop important avec les véhicules non-motorisés et d'autant plus important que la circulation sera faible.

#### 1.325 Réglementation de la circulation sur les trottoirs.

Les points abordés dans cette rubrique sont développés dans la partie *Rollers*.

Trois propositions vont dans le sens d'une réglementation de la circulation sur les espaces dévolus aux piétons

A 11 : difficulté de cohabitation entre les piétons, vélos et rollers sur le trottoir et les aires piétonnes

P 3 : proposition d'une limitation de vitesse sur les trottoirs à 4 km/h

P32 : interdiction des vélos et des rollers sur les trottoirs.

\* La présence indue (vélos sur les trottoirs) ou indésirable (rollers) d'usagers roulants sur les espaces dévolus aux piétons est un effet

- du manque de reconnaissance et d'aménagements adaptés aux usagers de véhicules non-motorisés
- de l'absence de statut des rollers par défaut assimilés à des piétons.

Il paraît donc possible de remédier en grande partie à la gêne ainsi occasionnée

- en développant les aménagements, matériels ou réglementaires, à destination des véhicules non-motorisés,
- en reconnaissant aux rollers un statut les autorisant à emprunter la chaussée ou les aménagements actuellement réservés aux cyclistes.

\* L'interdiction générale des rollers sur les trottoirs ne paraît pas souhaitable pour autant :

- les patineurs les plus novices doivent pouvoir continuer de circuler sur le trottoir plutôt que sur la chaussée;
- la présence des patineurs sur le trottoirs ne constitue pas en soi une gêne pour les piétons du fait de leur faible encombrement et de la possibilité qu'ils ont d'adopter une vitesse éventuellement très lente.

\* Une limitation de la vitesse à 4 km/h sur les trottoirs n'est pas souhaitable :

- elle serait matériellement impossible à mettre en œuvre : comment effectuer les contrôles ?
- elle poserait des problèmes insolubles d'application : faut-il interdire aux piétons de courir ?
- elle serait inadaptée : cette limite, de même que toute autre d'un niveau similaire, paraîtrait trop restrictive ou trop permissive selon l'encombrement effectif des trottoirs.

Mieux vaut prescrire si nécessaire l'adoption d'une vitesse de nature à ne pas gêner, ni mettre en danger les piétons, notamment les plus vulnérables.

- \* La cohabitation parfois difficile des différents usagers sur les trottoirs ou les aires piétonnes pourrait justifier :
  - l'élaboration de règles de bonne conduite, telles que marcher à droite, se croiser par la gauche...
  - une réflexion sur une obligation ou des conseils en matière de vigilance et de prévisibilité du piéton

## 2 La place des Rollers

### 2.1 Conditions matérielles de circulation

Ce mode de circulation se caractérise par une grande souplesse d'utilisation mais également par des éléments spécifiques.

#### 2.11 Disparité de niveaux entre les patineurs.

La disparité du niveau de maîtrise est très importante même, voire surtout, chez les adultes, ce qui se traduit par de grandes différences de vitesse, de capacités de freinage ou d'évitement et même d'équilibre.

- la circulation de débutants sur la chaussée serait évidemment dangereuse pour eux-mêmes
- les problèmes de maîtrise étant généralement associés à une faible vitesse, la circulation des débutants sur le trottoir présente un risque limité.

#### 2.12 Encombrement : variable

Un patineur en déplacement lent occupe un espace équivalent à celui d'un piéton mais une largeur très supérieure à celle d'un cycle en déplacement normal ou rapide.

- la présence d'un patineur sur le trottoir ne pose donc pas de problème particulier en terme d'encombrement;
- le déplacement rapide en revanche nécessite des trottoirs, pistes ou bandes cyclables assez larges : ainsi les pistes cyclables unidirectionnelles situées entre le trottoir et les voitures en stationnement ou les bandes cyclables délimitées par des cataphotes sont inadaptées.

Dans ces deux derniers cas, le dévers lié au caniveau est également gênant.

#### 2.13 Vitesse : variable.

Un patineur peut sans difficulté conserver une vitesse très lente ou proche de l'arrêt mais également atteindre une vitesse similaire à celle d'un cycliste (15-20 km/h).

A vitesse lente, un patineur peut circuler sur le trottoir sans occasionner de gêne particulière mais non lorsqu'il est à vitesse normale ou rapide.

#### 2.14 Revêtement des voies

Plus que tout autre usager, les patineurs sont tributaires du revêtement des voies, qui peut être gênant, dangereux ou rendre la voie impraticable. Sont concernés :

- les zones de travaux,
  - lorsque le cheminement pour piéton est réalisé en stabilisé, béton granuleux, en terre battue... (gênant, voire impraticable)
  - lorsque le retrait provisoire de l'asphalte implique l'apparition mécanique de multiples ressauts : bordures du trottoir, bandes podotactiles, reprise de l'asphalte (dangereux)
  - lorsque les tranchées effectuées sur la chaussée sont comblées par des pavés disjoints
- les cataphotes en relief destinés à matérialiser les bandes cyclables (dangereux)
- les pavés utilisés pour constituer les plans inclinés des chaussées surélevées et, sur le trottoir, les ralentisseurs en sortie de parking (gênant)
- l'asphalte "cloqué" par la chaleur (dangereux)
- les pistes cyclables en terre battue sont difficilement praticables aux rollers quand elles sont parfaitement sèches, impraticables autrement.

De manière générale, les patineurs privilégient les revêtements les plus lisses : tout ressaut représente un risque de chute et les revêtements mous (sable, boue, gravier...) rendent la voie impraticable.

### 2.2 Problèmes spécifiques liés à la législation actuelle

Par défaut, le Code de la Route assimile les patineurs à des piétons – usagers de petits véhicules sans moteur (R. 412-34) – avec les obligations inhérentes à ce statut, dont celle de circuler sur les trottoirs.

#### 2.21 Réglementation inappliquée

La prescription stricte de circuler sur les trottoirs n'est pas respectée car elle est incompatible avec la vitesse de déplacement normale d'un patineur non-débutant.

La circulation de fait des patineurs sur le bord droit de la chaussée peut s'autoriser de deux articles du Code de la Route :

- R. 412-35 qui autorise la circulation des piétons sur la chaussée lorsqu'il "ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés" : l'étroitesse des trottoirs, l'affluence... peuvent être considérées comme source d'une telle impossibilité;

- R. 412-36 qui préconise, au moins hors agglomération, de circuler sur le bord gauche "sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières" : la vitesse et la largeur de l'espace occupé peuvent être considérées au moins comme des circonstances particulières justifiant que les patineurs roulent à droite.

### 2.22 Danger des traversées de chaussée

La conformation aux obligations des piétons revêt un danger particulier lors de certaines traversées de chaussée :

- quand un passage piéton traverse une voie de desserte débouchant sur une artère principale, les automobilistes arrivant par la voie de desserte prévoient de s'arrêter au niveau de la voie principale si aucun piéton n'est déjà engagé sur le passage piétons : le temps que mettra l'automobiliste à arriver sur le passage piétons est précisément celui que mettra le patineur à arriver au même endroit;
- quand un passage piéton se trouve sur une voie avec un important mouvement tournant, particulièrement à droite, les automobilistes s'engageront si aucun piéton n'est déjà engagé sur le passage piétons : là encore le temps mis par l'automobiliste est celui que mettra le patineur à se trouver précisément au même endroit.

Dans les deux cas, le risque est lié à la vitesse des patineurs parfois combinée à la faible co-visibilité, qu'aggrave la tendance des conducteurs à polariser leur attention sur la chaussée. Pour les intersections où ce risque est particulièrement important, circuler sur la chaussée est un facteur de sécurité.

### 2.23 Rollers et automobilistes

La cohabitation entre les automobilistes et les patineurs circulant sur la chaussée, légalement ou non, est parfois conflictuelle. Certains automobilistes

- "serrent" le patineur sur le côté afin de lui faire quitter la chaussée;
- lui coupent la route, soit par inadvertance, soit avec l'idée parfois exprimée de sanctionner sa présence indue, ou jugée telle, sur la chaussée;
- le "poussent" lorsque l'étroitesse de la chaussée ne permet aucun dépassement.

### 2.24 Rollers et piétons

La cohabitation entre les piétons et les patineurs circulant réglementairement sur le trottoir est aussi parfois conflictuelle.

De nombreux piétons :

- ignorent encore l'obligation pour les patineurs de circuler sur le trottoir et leur reprochent leur présence censément indue;
- manifestent à l'égard des patineurs une crainte fondée, en partie sur le différentiel de vitesse et l'effet de surprise qu'il occasionne, mais en partie aussi sur une représentation caricaturale – les patineurs n'hésiteraient pas à heurter les autres pour passer envers et contre tout –, voire totalement irréaliste (peur de se faire rouler sur les ~~piétons~~ <sup>piétons</sup> comportements ou réactions imprévisibles, obligeant les patineurs à les éviter dans des conditions parfois limites et alimentant en retour la crainte précédente. Cette inattention, parfois revendiquée, des piétons à leur environnement (téléphone portable, changement brutal de direction, brusque sortie d'immeuble, usage de laisse télescopique, jeux d'enfants...) constitue un réel problème, voire un danger, du fait de la vitesse moyenne des patineurs.

Concernant les points 3-4, on constate toutefois une réduction progressive des conflits liée à l'usage – automobilistes et piétons se sont habitués aux patineurs – et à un plus grand respect des piétons par les patineurs.

### 2.25 Incohérences

L'assimilation des patineurs aux piétons donne lieu à certaines incohérences :

- les patineurs que la Code de la Route autorise à certaines conditions à emprunter la chaussée (R. 412-35) restent strictement interdits sur les pistes ou bandes cyclables "exclusivement réservées aux cycles" par le même Code (R. 110-2)
- les patineurs qui sont des piétons lorsqu'ils circulent sur la voie publique, cessent de l'être lorsqu'il s'agit d'accéder aux transports en commun où ils sont le plus souvent interdits.

## 2.3 Pistes d'évolution concernant la place du roller

Les difficultés engendrées par leur absence de reconnaissance légale et leur nombre justifient de reconnaître aux patineurs un statut légal ou réglementaire précisant leurs droits et obligations spécifiques.

Cette reconnaissance peut s'effectuer

- soit par le biais d'une désignation générique ("engins assimilés à des véhicules") convenant tant aux rollers qu'aux trottinettes,
- soit par le biais d'une désignation spécifique ("chaussures équipées de roues avec lesquelles l'utilisateur se déplace").

Ces deux désignations coexistent en Belgique, la Suisse s'en tient uniquement à la première mais la complète par une liste incluant notamment les rollers.

### 2.31 Distinction entre les types de pratique

A l'instar de la législation Suisse (*Ordonnance sur les Règles de la Sécurité Routière* aa. 50, 50a), il pourrait être judicieux de distinguer dans la loi même l'usage des rollers

- comme moyen de locomotion : soumis aux conditions envisagées ci-dessous
- dans le cadre d'une pratique ludique ou sportive : cantonnée à des espaces particuliers, spécialisés (skate-parc) ou non (espace piéton adapté).

L'intérêt de cette distinction serait double :

- réduire les ambiguïtés lors de l'exercice par les autorités locales de leur pouvoir de police : l'interdiction de la pratique (ludique ou sportive) du roller n'est pas une interdiction de circulation;
- prévenir peut-être d'éventuelles ambiguïtés concernant le champ d'applications des règles envisagées ci-dessous qui ne concernent que le roller envisagé comme moyen de locomotion.

### 2.32 Elaboration d'un statut hybride

La disparité entre les niveaux de maîtrise et la possibilité pour les patineurs d'adopter des vitesses échelonnées entre le quasi-arrêt et plus de 20 km/h justifie de leur donner un statut hybride, sur le modèle de la réglementation belge (*Arrêté Royal du 4 avril 2003*, aa. 3, 8, 22, 24, 26, 27).

\* Les patineurs sont autorisés à circuler sur le trottoir sous réserve :

- de conserver une vitesse adaptée et de nature à ne pas gêner les piétons, ni les mettre en danger;
- de respecter les dispositions applicables aux piétons : traversée perpendiculaire de la chaussée, respect des feux et des indications des agents de circulation.

\* Les patineurs sont autorisés à emprunter la chaussée et les aménagements cyclables dans les mêmes conditions que les cyclistes :

- circulation sur les pistes ou bandes cyclables lorsque celles-ci sont signalées comme obligatoires,
- circulation sur la chaussée en l'absence d'aménagement cyclables ou d'aménagement obligatoire,
- interdiction sur les voies interdites aux cycles, notamment les voies express et les autoroutes.

Les patineurs sont alors tenus de respecter les règles de circulation normalement applicables aux véhicules en général ou aux cyclistes en particulier.

Remarques :

- La présence des patineurs sur la chaussée et/ou les aménagements cyclables pourraient être subordonnées au port de vêtements ou de dispositifs retro-réfléchissants en cas de visibilité réduite.
- Dans le cadre de l'exercice de leur pouvoir de police, les autorités locales garderaient la possibilité d'interdire spécifiquement aux patineurs certaines voies autorisées aux cyclistes et présentant un danger particulier en raison de leur configuration, de l'importance du trafic...
- Le rapprochement entre les patineurs et les cyclistes serait l'occasion d'interdire réglementairement le "catch", c'est-à-dire le fait de s'accrocher à un véhicule en mouvement : sur le plan national, cette pratique dangereuse n'est pour l'heure expressément interdite qu'aux cyclistes (*Code de la Route* R. 431-8)

En regard du Code de la Rue belge, ces dispositions présentent 4 différences :

- elles imposent aux patineurs circulant sur les trottoirs une vitesse adaptée plutôt que "l'allure du pas" (a. 24), qui est équivoque et se révélerait selon les contextes trop restrictive ou trop permissive;
- elles ne retiennent pas l'obligation de s'équiper de dispositifs d'éclairage (lumière blanche à l'avant, rouge à l'arrière) qui pose des problèmes techniques de mise en œuvre – où fixer les lampes ? – et paraît moins efficace en terme de sécurité que le port de vêtements retro-réfléchissants, également prévus par la législation belge dans le cas d'une circulation sur la chaussée (a. 22);
- elles autorisent la circulation des patineurs sur la chaussée hors agglomération;
- elles ne retiennent pas la limite d'âge de 16 ans, en-deçà de laquelle les patineurs ont l'interdiction de circuler sur la chaussée en Belgique.

Cette limite de 16 ans n'est en effet ni cohérente avec la législation française qui autorise la conduite d'un cyclomoteur dès 14 ans, ni compatible avec les conditions matérielles de circulation des patineurs : un préadolescent est aussi rapide qu'un adulte. Si une limite d'âge paraît indispensable, celle de 8 ans admise pour les cyclistes pourrait convenir.

Par ailleurs Plus restrictive que la réglementation belge, la réglementation suisse interdit la chaussée aux patineurs d'âge pré-scolaire non accompagnés d'un adulte (a. 50).

Cette définition d'un statut des patineurs pourrait être l'occasion de réfléchir sur la reconnaissance d'une catégorie d'usagers intermédiaire entre les conducteurs de véhicules motorisés et les piétons, dont les infractions seraient passibles de sanctions également intermédiaires entre celles actuellement prévues pour les conducteurs en général et pour les piétons.

### 2.33 Accès aux transports collectifs

En complément de ces dispositions, une étude ou un rapprochement avec les services de transports publics collectifs pourrait conduire à envisager une autorisation pour les patineurs d'accéder à ces moyens de transports sous réserve :

- d'une utilisation normale du service
- du respect impératif de règles de sécurité : les agents des transports auraient le pouvoir d'apprécier souverainement le respect de ces règles et de demander au patineur dont le comportement serait inadapté ou la maîtrise insuffisante de déchausser ou de sortir, le refus d'obtempérer étant susceptible d'être verbalisé dans les conditions du *Décret du 22 mars 1942* (a. 80-2)

Cette autorisation ou tolérance pourrait être assortie d'autres conditions en terme d'horaires ou de types de moyens de transports.

A noter qu'une autorisation partielle et d'abord expérimentale a été pérennisée dans les bus lyonnais.