



**Eidgenössische Kommission für Jugendfragen**  
**Commission fédérale pour la jeunesse**  
**Commissione federale per la gioventù**  
**Cumissiuun federala per giuvenils**

Bundesamt für Kultur  
Hallwylstrasse 15  
3003 Bern  
Tél.: 031/322 92 26  
Fax: 031/322 92 73  
Réf.: 657.62

Office fédéral des routes  
OFROU  
3003 Berne

Berne, le 29 août 2001

**Réponse de la CFJ à la consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)**

Madame, Monsieur,

La Commission fédérale pour la jeunesse (CFJ) vous remercie de l'avoir associée à la procédure de consultation relative à l'ordonnance sur la circulation routière et se réjouit de pouvoir faire connaître sa position sur le projet de réglementation des nouvelles formes de mobilité urbaine. En effet, ce thème touche de très près les enfants, les adolescents ainsi que les jeunes adultes dont la CFJ, en tant qu'organe consultatif pour les questions relatives à la jeunesse, se doit de promouvoir et de représenter les avis et les intérêts. Nous remercions également l'Office fédéral des routes de nous avoir accordé une prolongation du délai de consultation jusqu'au 31 août 2001.

**1. L'essentiel en bref**

La CFJ se réjouit de pouvoir prendre position sur la révision de l'OCR et de la OETV, mais regrette que les principaux concernés - les jeunes qui font du roller, skating ou sliding - et les associations qui les représentent, n'aient pas été consultés. Pour élaborer son projet de réponse, la CFJ a directement consulté des jeunes utilisateurs à Lausanne et dans la région bâloise en s'adressant également à des associations d'utilisateurs de ces nouvelles formes de mobilité à Lausanne et Genève (voir point 2. *Consultation des premiers intéressés*). Des extraits et résumés d'entretiens menés avec les jeunes utilisateurs et les responsables des associations se trouvent en annexe.

Le projet de révision a le grand mérite de prendre en considération les nouvelles formes de mobilité et de leur conférer ainsi une existence et une légitimité juridique. Malheureusement, le projet de révision se limite à officialiser la pratique courante (voir point 3. *Gel du statu quo*), sans accorder à ces nouvelles formes de mobilité une place à part entière parmi les utilisateurs de l'espace urbain en tenant compte des différentes utilisations des engins à roulettes pour le jeu, le déplacement ou le sport. Un des problèmes non résolus est leur utilisation sur les routes principales (voir point 4. *Le rolling sur les routes à fort trafic*), d'autres problèmes non résolus concernent la sécurité routière, la prévention et la responsabilité des constructeurs. Par ailleurs, la révision ne prend pas en considération la dimension sociale du phénomène (voir point 5. *L'analyse sociologique pour une réponse adéquate*).

La CFJ demande d'accorder à ces engins le statut de véhicules à part entière qui sous certaines conditions seraient également autorisés à rouler sur les routes principales. Pour accroître la sécurité routière, la CFJ propose diverses mesures : augmentation massive du nombre de pistes cyclables (rebaptisées « pistes roulantes »), introduction d'une vignette liée à une assurance responsabilité civile, définition de normes de sécurité à respecter par les constructeurs (systèmes de freinage), campagne de prévention des accidents, intégration de ces nouvelles formes de mobilité dans les leçons de circulation routière dispensées dès l'école infantine. Les communes urbaines sont finalement invitées à donner une place à cette nouvelle forme de mobilité urbaine, en fermant par exemple une fois par mois certains axes à forte déclivité aux voitures pour laisser libre champ aux véhicules à roulettes. La prise de position détaillée de la CFJ sur les points évoqués et des propositions concrètes de modifications de l'OCR se trouvent aux points 6. et 7.



## **2. Consultation des premiers intéressés : les jeunes utilisateurs**

Si la CFJ tente de représenter au mieux les avis et intérêts des jeunes, elle s'est également prononcée dans son tout récent rapport «Assumer des responsabilités- les partager» pour une participation accrue des enfants et des jeunes aux décisions qui les concernent. De ce fait, nous regrettons vivement que les organisations de rollers et de skaters qui regroupent des jeunes qui font du *rolling* dans les rues des villes n'aient pas été également consultées<sup>1</sup>. En effet, ces associations sont concernées au premier chef et auraient pu vous transmettre un avis autorisé et doté d'une légitimité. En tant qu'utilisateurs de ces engins de locomotion, ils auraient certainement pu mettre en évidence les avancées et les lacunes de cette nouvelle législation. Par exemple la ville de Lausanne, qui est une ville pilote en la matière, a fait l'expérience concrète qu'associer les acteurs de la *street* portait ses fruits. Ainsi l'association « La Fièvre », le skatepark et les organisateurs du International Roller Contest ont pu amener une réflexion nouvelle au sein de la Municipalité de Lausanne.

Pour aller au-delà du simple regret, la CFJ a consulté l'association de rollers « La Fièvre » à Lausanne et certains de ses membres, le représentant du Collectif des Nouvelles Formes de Mobilité Urbaine (CNFMU) à Genève ainsi que divers groupes de jeunes de la région bâloise qui pratiquent régulièrement les différentes activités à roulettes<sup>2</sup>. La prise de position de la CFJ que nous vous transmettons aujourd'hui se base sur cette consultation. Nous donnons directement la parole aux jeunes utilisateurs en joignant des résumés et extraits des entretiens menés en annexe.

## **3. Le gel du statu quo**

Bien qu'elle apporte quelques progrès notoires, la nouvelle ordonnance s'est cantonnée à reconnaître la situation qui prévaut actuellement sans remettre le phénomène dans son contexte social et sans proposer des mesures qui viseraient à une cohabitation plus harmonieuse entre les divers utilisateurs des espaces urbains. Aujourd'hui déjà, les différentes polices communales conseillent aux utilisateurs de rollers, de patins à roulettes, de skates ou de trottinettes d'utiliser les zones réservées aux piétons ainsi que les pistes cyclables. La police ferme les yeux également lorsque les jeunes utilisent la chaussée faiblement fréquentée ou les zones limitées à 30km/h. Désormais, la nouvelle ordonnance permettrait aux enfants et aux jeunes de rouler en droit et conscience sur ces différents espaces. Ainsi ils disposent de droits reconnus même si ceux-ci sont très brièvement décrits dans l'ordonnance - la priorité sur les passages à piétons est le seul droit clairement établi. Mais ils auront surtout les mêmes contraintes qu'aujourd'hui : respecter la priorité des piétons, la priorité des voitures, la priorité des cyclistes, l'interdiction de circuler sur les routes à trafic intense. En définitive, avec ce nouveau statut hybride et ambigu la nouvelle réglementation ne reconnaît pas ces véhicules à roulettes comme étant des nouvelles formes de mobilité urbaine, en leur donnant le statut de véhicule, et du même coup n'accorde pas aux utilisateurs de roulettes une place à part entière dans l'espace urbain.

## **4. Le *rolling* sur les routes à fort trafic : un problème non résolu par l'ordonnance**

Ce compromis ne peut satisfaire personne. Ni les piétons qui se sentiront toujours plus en danger au fur et à mesure que ces nouvelles formes de mobilité gagneront du terrain. Ni les cyclistes qui revendiquent à juste titre plus d'espace qui leur serait réservé. Ni les automobilistes qui verront toujours slalomer des sportifs entre les voitures. Ni les utilisateurs de roulettes eux-mêmes dont les véritables besoins n'ont pas été pris en compte : vitesse, fun, goût du risque lié à l'adolescence. En fait, l'ordonnance laisse dans l'ombre le problème majeur auquel se heurtent les villes aujourd'hui : la cohabitation entre les voitures et les nouvelles formes de mobilité sur les grands axes à fort trafic et en pente. L'ordonnance se contente d'interdire l'utilisation des routes principales et ainsi ne règle pas le phénomène pourtant déjà bien installé, et qui va en s'accroissant, de la fréquentation des axes routiers à forte circulation par des utilisateurs de très haut niveau sportif. Interdire cette pratique ne l'éradiquera pas.

<sup>1</sup> En Suisse romande, les associations de rollers sont : Assir, Colysée HomeSA, La Courbe, La Fièvre, Les Rollerstones, La Rotonde.

<sup>2</sup> Nous remercions tous les jeunes consultés pour leur intérêt et leur précieuse contribution et également Emanuelle Bigot, animatrice au skate-park à Lausanne, et Romuald Chapelet, du CNFMU, pour leur prise de position compétente et étayée sur le projet de révision.



## **5. L'analyse sociologique pour une réponse adéquate**

Le patinage hors piste ou le *rolling* urbain est lié à une logique de gang de mecs. Le *street* ou la *rampe* sont des activités physiques dangereuses qui ont de la valeur dans un groupe de « mâles ». Ces pratiques quasi-sportives participent de la « logique du risque », typique des adolescents, mais aussi d'une époque moderne aux multiples désarrois. La prise de risque « professionnelle » donne des ailes à l'adolescent-skater qui se sent doté d'énergie et d'une liberté extraordinaire. Un défi à soi, à l'adulte, à la loi. Le fait que cette activité ait lieu dans la rue fait qu'elle est considérée à priori comme une perturbation de l'ordre citadin. Or la ville est pour eux un terrain de jeu. « Ma ville est le plus beau parc, sa vie est pleine d'attraction », chante le groupe toulousain des Fabulous Trobadors (1996). Auparavant, la rue, les terrains vagues offraient aux enfants et aux jeunes des possibilités de jeux infinies. Mais au nom d'une rationalisation de l'espace urbain et de la protection de l'enfance, ils ont aujourd'hui disparu au profit de places de jeux et de terrains d'aventures balisés mais inadéquats et vites désertés. La reconversion ludique de la rue en terrain d'aventure véritable est la réponse des jeunes à la raison toute puissante de la ville. Ils sont en fait des acteurs de la dynamique urbaine au regard critique et salutaire. A Lausanne, l'association la Fièvre et du comité d'organisation de l'International Roller Contest a permis à la Municipalité d'effectuer une autre évaluation de la situation. « *Quand on patine, on n'entend plus le monde extérieur. On se sent tellement fort qu'on l'impression que personne ne peut nous arrêter. Tous les problèmes d'argent, de chômage, tous ses soucis, on les oublie dès qu'on patine.* » (Ivano, 26 ans, dans le film « Rolling » de Peter Entell, 1997)

## **6. Les lacunes de l'ordonnance en bref et les propositions d'amélioration de la CFJ**

### **6.1 Participation**

Les acteurs concernés de premier chef par les nouvelles formes de mobilité urbaine n'ont pas pu participer à l'élaboration du projet de révision qui de ce fait ne pouvait pas répondre à leurs besoins spécifiques. La CFJ propose d'inclure les associations d'utilisateurs d'engins à roulettes dans la procédure de consultation. L'approche concertée mise en pratique par la ville de Lausanne en la matière peut être citée en exemple.

### **6.2 Usage linéaire**

L'ordonnance n'a pas pris en considération tous les scénarii d'utilisation des engins à roulettes, en particulier le fitness à vitesse constante et les descentes sur les grands axes routiers. De ce fait, elle n'est pas applicable à toutes les situations qui prévalent dans la réalité. En outre, elle ne propose pas des mesures nouvelles pour faciliter la cohabitation entre les nouvelles formes de mobilité, les piétons, les véhicules et les cycles, ni n'octroie aux roulettes un statut de véhicule à part entière.

La CFJ propose de tenir compte du sport à roulettes non surfacique (linéaire) et d'accorder un statut de véhicule (vignette obligatoire et possibilité de rouler sur les routes principales) à ces engins de locomotion puisque les utilisateurs vont à des vitesses dépassant souvent celles des voitures et qu'à l'avenir, ils utiliseront de plus en plus la chaussée dévolue aux voitures, qu'on le veuille ou non. Plus généralement, l'on devrait promouvoir les modes de déplacement à l'aide des engins de locomotion à roulettes non polluants en réaménageant l'espace urbain, notamment par la construction de pistes roulantes.

### **6.3 Sécurité routière et prévention**

#### *Les lacunes*

- L'ordonnance mentionne quelques systèmes de protection des utilisateurs comme l'utilisation systématique de feux blancs et rouge (à poser on ne sait où ni comment). Or une signalisation de type 'vélo' n'est pas adéquate pour les roulettes.



**Eidgenössische Kommission für Jugendfragen**  
**Commission fédérale pour la jeunesse**  
**Commissione federale per la gioventù**  
**Cumissiuun federala per giuvenils**

- L'ordonnance ne va pas assez loin dans la promotion de la sécurité des petites roues. Le texte reste flou quant à la responsabilité et la protection juridique des petites roues en cas d'accident.
- La protection des très jeunes enfants, même accompagnés, sur les routes à 30km/h est loin d'être garantie.
- L'ordonnance ne contraint pas les fabricants à respecter des normes minimales de sécurité et de fiabilité lors de la construction et de la mise sur le marché d'engins à roulettes, ni n'évoque leur responsabilité en cas d'accident dû à un défaut technique de l'engin à roulettes.
- L'ordonnance ne fait aucune mention des mesures à prendre matière de prévention et d'information des utilisateurs des petites roues. L'accent est mis sur la répression et la sanction.

*Les propositions de la CFJ*

- En lieu et place de lumières à fixer sur les engins à roulettes, les utilisateurs devraient poser ou fixer sur leurs habits des catadioptrés et se munir d'une lampe de poche lorsque la visibilité est mauvaise.
- Augmenter le nombre de pistes cyclables partout où cela est possible même là où les cycles n'en n'ont pas besoin. Adapter le nom de « piste cyclable » qui ne correspond plus à l'usage multiple de ces bandes de chaussée ; on pourrait les appeler « pistes roulantes ».
- Rendre la vignette obligatoire liée à une assurance de responsabilité civile pour protéger au mieux les utilisateurs de ces véhicules contre les conséquences d'un éventuel accident.
- Edicter des normes de sécurité qui doivent être respectées par les constructeurs (en particulier pour assurer des systèmes de freinage efficaces).
- Rendre attentif les utilisateurs de ces véhicules, par un effort de prévention accrue, aux mesures de protection comme le port d'un casque, de coudières et de genouillères, et augmenter les mesures de sécurité en tout genre (signalisation des sorties de garage).
- Axer l'action sur la prévention, par exemple au moment de l'achat (règlement de circulation imprimé sur le paquet) ou au moment de délivrer la vignette (brochure d'information préventive, exemples en annexe). Dans les écoles dès les classes enfantines, la police et les professionnels du roller enseignent la sécurité routière pour les petites roues tout comme pour les piétons et les cyclistes. Idem lors de manifestations liées au skate, au roller.

#### **6.4 Contexte social**

L'ordonnance ne remet pas dans une perspective sociologique la pratique des petites roues. Elle ne prend pas en compte ce qui motive les jeunes gens à faire du roller (oubli de la triste réalité, logique et consécration du risque, sentiment de liberté totale, réappropriation d'une ville qui n'appartient plus aux enfants et aux jeunes). De ce fait, la CFJ demande que l'on cesse de considérer les *skaters*, les *riders*, les *rollers* comme des voyous, mais qu'on leur accorde une reconnaissance, un statut (sportif, usagers de la route). La CFJ invite au partage de l'espace urbain, par exemple en accordant aux adeptes de ces sports funs la possibilité d'utiliser les axes routiers en soirée ou en fermant certains axes à la circulation automobile pendant quelques heures par mois. Un encadrement par les associations de rollers ou par la police serait nécessaire pour stopper le trafic. Pour les *slide* (= glisser sur une barre et sur un escalier), il conviendrait de prévoir et de promouvoir des espaces prévus à cet effet bien que s'approprier tout l'espace urbain et considérer la ville comme une zone de jeu, de sport et de défi est l'un des objectifs essentiels des *riders*. En général, il s'agit de repenser la ville en fonction des besoins des enfants et des jeunes en offrant des espaces d'aventure aux enfants et aux jeunes où ils peuvent s'exprimer dans la créativité et en toute liberté.



## 7. Proposition de modifications (en gras) de la révision partielle de l'ordonnance sur les règles de circulation routière (OCR)

Art. 1, al.1

<sup>1</sup> Sont des routes, les voies de communication utilisées par (...), **des véhicules à roulettes ou à petites roues** ou par des piétons.

Art. 6 Comportement à l'égard des piétons et des utilisateurs de **véhicules à petites roues**

<sup>6</sup> Les règles de circulation applicables à l'égard des utilisateurs de **véhicules à petites roues** sont les mêmes qu'à l'égard des piétons **lorsque ceux-ci roulent sur les trottoirs et les zones destinées aux piétons.**

Art. 46

<sup>2</sup> pas de modification

### Chapitre deuxième : Utilisateurs de véhicules à roulettes

Art. 50 Définition

**Les véhicules à roulettes** sont des moyens de transports munies de petites roues ou de roulettes, (...) et **sont considérés comme des véhicules** au sens de l'OETV. **Ils répondent à des normes de construction qui assurent la sécurité des utilisateurs. La responsabilité des constructeurs de véhicules à roulettes est engagée si ces normes ne sont pas respectées. Les véhicules à roulettes peuvent être utilisés à des fins de jeux ou de sport (usage surfacique), de déplacement (usage linéaire) ou de descente sportive (street, activité sportive en espace urbain).**

Art. 50a Usage de la route

Il est permis d'utiliser les **véhicules à roulettes** sur :

- a. pas de modification
- b. les pistes **roulantes**
- c. pas de modification
- d. la chaussée des routes, **y compris les routes principales signalées comme telles**, lorsque la route n'est pas bordée d'un trottoir, d'un chemin pour piétons ou d'une piste **roulante** et **même si la densité du trafic est forte au moment où on l'emprunte. Les communes urbaines ferment une fois par mois certains axes à forte déclivité pour permettre une utilisation linéaire en descente des utilisateurs des véhicules à roulettes.**
- e. **(nouveau) les voies de bus après 23h00 et certains axes moins fréquentés en soirée ou le dimanche**

<sup>2</sup> Les enfants n'ayant pas l'âge de la scolarité obligatoire (**7 ans**) et les **débutants** ne sont autorisés à utiliser les véhicules à roulettes que sur les aires de circulation destinées aux piétons (...). **Les enfants et les adolescents de moins de 14 ans ne sont pas autorisés à emprunter les routes principales signalées comme telles.**

Art. 50b Règles de comportement

<sup>1</sup> Les utilisateurs **de véhicules à roulettes** sont tenus d'observer les règles de circulation en vigueur pour les piétons **lorsqu'ils circulent sur une aire piétonne, les règles de circulation en vigueur pour les cycles et les véhicules à moteurs lorsqu'ils roulent sur les pistes roulantes ou à défaut sur les routes.**

<sup>2</sup> pas de modification.

<sup>3</sup> Sur les pistes **roulantes**, ils observent le sens de circulation prescrit pour les cyclistes.

<sup>4</sup> Sur la chaussée ainsi que sur les pistes roulantes, **les utilisateurs des véhicules à roulettes doivent être munis, lorsque la visibilité est mauvaise, de catadioptrés à poser sur leurs habits et d'une lampe de poche. Le port d'un casque, de coudières et de genouillères est recommandé pour les utilisateurs des véhicules à roulettes débutants.**

<sup>5</sup> **(nouveau) La police et les professionnels des petites roues effectuent dans les écoles et sur les lieux de manifestations sportives un travail de prévention et d'information des droits et des devoirs des utilisateurs des véhicules à petites roues. Au moment de l'achat du véhicule à roulettes et lors de la remise de la vignette (assurance RC), les utilisateurs de véhicules à roulettes sont dûment avertis par le biais d'une brochure de leurs devoirs de protection et de comportement à l'égard d'eux-mêmes et des tiers.**



**Eidgenössische Kommission für Jugendfragen  
Commission fédérale pour la jeunesse  
Commissione federale per la gioventù  
Cumissiun federala per giuvenils**

En restant volontiers à votre disposition pour toute question et en vous remerciant pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

**Commission fédérale pour la jeunesse (CFJ)**

Leo Brücker-Moro  
Le président

Marion Nolde  
La secrétaire

**Annexe** : Les avis des jeunes et des animateurs (extraits et résumés d'entretiens)

**Copie pour information (avec l'annexe) :**

- à l'Office fédéral de la culture (direction, service juridique et section «culture et société»)
- Mme Claudia Kaufmann, secrétaire générale du Département fédéral de l'intérieur
- Mme Emanuelle Bigot, Association de rollers La Fièvre, à Lausanne
- M. Romuald Chapelet, Collectif des Nouvelles Formes de Mobilité Urbaine, à Genève
- Conseil Suisse des Activités de Jeunesse, CSAJ, à Berne