

LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE ROUTIER URBAIN : L'EXEMPLE DES "ZONES 30"

Anna Noël

Avocate, Dr en droit

Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit der massiv verstärkten Motorisierung der Bevölkerung ist ein Wandel des städtischen Strassenverkehrs unumgänglich. Diese strukturellen Anpassungen betreffen nicht nur die Städte- und Verkehrsplaner, sondern auch die Bürger, welche aktiv an dieser Umgestaltung teilnehmen wollen. Sich am Beispiel der Tempo 30 Zone anlehnend, greift der vorliegende Artikel die Problemstellungen auf, mit denen die Behörden im Angesicht der städtischen Verkehrsentwicklung immer regelmässiger konfrontiert werden. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Zuständigkeit und die Koordination zwischen den unterschiedlichen Behörden gesetzt.

I. INTRODUCTION

L'évolution de la motorisation en ville, constatée depuis les années 1930, a conduit à une nette séparation entre les moyens de transport motorisés et non motorisés. Les espaces routiers urbains sont aujourd'hui dominés par le trafic automobile bien que les autres usagers de la route revendiquent de plus en plus leurs droits.

Cette situation est source de conflit entre les automobilistes qui souhaitent effectuer leur trajet le plus rapidement possible et les autres usagers de la route qui veulent pouvoir non seulement se déplacer mais également pouvoir le faire en toute tranquillité et sécurité. Depuis quelques années, on remarque une volonté de modérer le trafic

dans les localités, par la transformation de l'espace routier.¹ Un passage dans les communes fribourgeoises suffit à démontrer l'accroissement important du nombre de modalités favorisant l'utilisation polyvalente et harmonieuse de l'espace routier, telles que les zones à modération de trafic, les zones piétonnes, les zones de rencontre et les interdictions de circulation motorisée.

Toutefois, une telle modération de trafic ne se réalise pas sans difficultés. L'objectif de cet article consiste à examiner la complexité de la transformation de l'espace routier, en particulier eu égard au principe de la coordination. En guise d'exemple, les "zones 30 kilomètres/heure" (ci-après : zones 30), très à la mode², seront examinées en détail.

II. LA ZONE 30

A. La définition

La base légale pour créer une zone 30 se trouve dans l'article 22a de l'Ordonnance sur la signalisation routière (ci-après : OSR)³. Cette disposition prévoit ceci :

Le signal "Zone 30" (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

¹ Il est toutefois à noter que l'initiative "Rue pour tous", qui demandait d'abaisser la limitation générale à 30 kilomètres/heure en localité (à l'exception des rues importantes), a été rejetée par votation fédérale du 4 mars 2001 (FF 2001, p. 2025).

² En 1997, il y avait 465 zones 30 en Suisse; en 2006, ce chiffre est monté à 2'057 (Documents environnement n° 99, Berne 1998; G. SCARAMUZZA, *Prozess-Evaluation des bfu-Modells Tempo 50-30 innerorts*, Rapport du Bureau de prévention des accidents n° 60, Berne 2008).

³ Ordonnance du 5 septembre 1979 : RS 741.21. La Suisse a introduit la possibilité de créer des zones 30 en 1989. Les "Instructions du Département de justice et police", qui définissaient les conditions de réalisation à l'époque, étaient très contraignantes: la dimension des zones était limitée (0.4 km², jusqu'à max. 0.7 km² [cf. décision rendue par le Tribunal administratif du canton de Zoug le 18 avril 2000, GVP-ZG 2000 97]), les aménagements nécessaires nombreux, la procédure lourde et compliquée. Cf. également les conditions mentionnées dans la décision du Conseil fédéral du 19 novembre 1997 in JAAC 62.62.

Ces zones favorisent un usage mixte de la chaussée. Les véhicules sont prioritaires, mais doivent accorder tous les égards nécessaires aux autres usagers, notamment aux piétons. L'objectif des zones 30 consiste dès lors à créer une mixité entre les usagers de cette zone.

La définition ci-dessus étant large, l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres (ci-après : l'Ordonnance sur les zones 30)⁴ y apporte des précisions, notamment les suivantes :

- L'aménagement pour passages piétons n'est en règle générale pas admis. Les piétons peuvent donc utiliser tout l'espace public, mais ne doivent pas gêner les véhicules, qui restent prioritaires. Toutefois, le texte légal mentionne explicitement qu'il est possible de maintenir des passages à proximité des écoles et des homes;⁵
- Une interprétation *a contrario* de l'article 4 al. 1 conduit à la conclusion que les zones 30 ne doivent pas contenir de panneaux de signalisation, à l'exception de ceux qui peuvent éventuellement marquer le début et la fin de la zone conformément à l'article 5 al. 1;⁶
- La règle de la priorité de droite prévaut;⁷
- D'autres mesures qui caractérisent la zone 30 sont tolérées dans la limite des normes techniques;⁸
- Enfin, des aménagements peuvent être prévus afin de réduire la vitesse à l'intérieur de la zone.⁹

⁴ Ordonnance du 28 septembre 2001 : RS 741.213.3. Avec l'adoption de cette ordonnance, les instructions du Département fédéral de justice et police du 3 avril 1989 concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones sont devenues superflues. Elles ont été abrogées le 31 décembre 2001.

⁵ Article 4 al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30.

⁶ *"Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte."*

⁷ Article 4 al. 1 de l'Ordonnance sur les zones 30.

⁸ Article 5 al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30. Parmi les normes techniques applicables en la matière, celles de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute = VSS) sont les plus connues et fréquemment utilisées, notamment SN 640 241 sur les passages pour piétons, SN 640 851 sur les marques particulières, SN 640 211 sur la conception de l'espace routier (bases), SN 640 212 sur la conception de l'espace routier (éléments d'aménagement) et SN 640 213 sur la conception de l'espace routier (éléments de modération du trafic).

⁹ Article 5 al. 3 de l'Ordonnance sur la zone 30.

Après une analyse de ces dispositions légales, force est de constater que l'établissement d'une zone 30 est réalisé par l'adoption de deux catégories de mesures : les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement.¹⁰ Il est possible de créer une zone 30 en n'adoptant que des mesures de la première catégorie. Cependant, une zone 30 ne peut être instaurée que sur la base de mesures d'aménagement. Le cumul des deux catégories est bien entendu permis et est, par ailleurs, largement appliqué.

En ce qui concerne les mesures d'exploitation à l'intérieur de la zone 30, elles sont composées de l'ensemble des mesures qui réglementent la circulation, notamment les panneaux de signalisation indiquant la vitesse, la modification du schéma de circulation ou la limitation d'accès. A ces mesures s'ajoutent les marquages indiquant par exemple la priorité de droite et les restrictions de stationnement.¹¹

Quant à la mise en place de mesures d'aménagement ou de modération de trafic, l'imagination des urbanistes et planificateurs routiers n'a pas de limite. Dans les communes fribourgeoises, nous notons en particulier les mesures suivantes : décrochement vertical, gendarme couché, coussin berlinois, trottoir franchissable, décrochement horizontal, rétrécissement latéral (obstacle), chicane (îlot central), mini-giratoire.

B. Les fondements

1. Les objectifs de l'aménagement du territoire

En sus des sources législatives générales en matière d'aménagement du territoire¹², dont l'objectif est de garantir l'équilibre entre les besoins économiques, sociaux et environnementaux, la loi cantonale sur les routes (ci-après : LR) prévoit que "[d]es mesures peuvent être prises, en vue de la modération du trafic ou de la vitesse, sur la base d'une planification s'étendant à l'ensemble de la localité ou d'un

¹⁰ On retrouve ces deux catégories de mesures dans les zones de rencontre et les zones piétonnes.

¹¹ Publication de l'Office fédérale des routes (OFROU), *Modérer le trafic à l'intérieur des localités*, p. 28 s. in www.astra.admin.ch (09.06.11).

¹² Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700); Loi cantonale du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1).

quartier [...]".¹³ Le Règlement d'exécution de la loi sur les routes (ci-après : RELR) précise à son tour que les mesures de modération de trafic sont prévues, en règle générale, par le plan directeur des circulations de la commune.¹⁴

La conséquence en est que les zones 30 devraient déjà être comprises dans la planification communale.¹⁵ Or, celle-ci ne suit pas le même rythme que les innovations et modifications législatives. Preuve en est que le plan d'aménagement local de la commune de Fribourg (ci-après : PAL FR), adopté en 1983, ne contient aucune mention de zones de modération de trafic au sens de l'Ordonnance sur les zones 30. Toutefois, la révision du PAL FR est actuellement en cours, notamment afin d'y remédier.¹⁶ Il en est de même dans d'autres communes fribourgeoises. A titre d'exemple, le nouveau plan d'aménagement local bullois, en cours d'approbation, contient notamment le plan directeur des circulations A concernant les transports individuels motorisés. Celui-ci prévoit expressément des zones de modération de vitesse.¹⁷ Dans la commune de Guin, la révision du plan d'aménagement fait actuellement l'objet du deuxième tour d'examen préalable. Sur la carte A du plan directeur des transports, des zones 30 sont largement prévues dans tous les quartiers d'habitation.¹⁸

Il est également à noter que le plan directeur partiel des transports de la Ville de Fribourg et de la Commune de Granges-Paccot¹⁹, adopté en vue de la construction du pont de la Poya, prévoit l'établissement de zones 30 dans les secteurs de la Basse-Ville, du Varis et du Jura

¹³ Article 21a de la loi cantonale du 15 décembre 1967 (LR; RSF 741.1).

¹⁴ Article 31 al. 3 du règlement du 7 décembre 1992 (RELR; RSF 741.11).

¹⁵ Cf. le Plan cantonal des transports de mars 2006, p. 41 en ce qui concerne les traversées de localités.

¹⁶ Cf. site internet de la Ville de Fribourg *in* www.ville-fribourg.ch/vfr/files/pdf29/plan_directeur_transports.pdf (09.06.11). En attendant la révision du PAL FR, la Ville de Fribourg a employé d'autres techniques pour intégrer des zones de modération de trafic dans la planification : par exemple, le plan directeur des Grand'Places prévoit de telles zones. Ce plan sectoriel remplace dès lors pour ce périmètre spécifique le plan directeur communal des transports.

¹⁷ Cf. site internet de la commune de Bulle *in* www.bulle.ch/node/1595 (09.06.11).

¹⁸ Cf. site internet de la commune de Guin *in* www.duedingen.ch/cms/upload/revison_ortsplanung/0618_344_RPVA_2VP.pdf (09.06.11).

¹⁹ Qualifié de plan directeur intercommunal conformément à l'article 35 al. 2 LATeC.

(Ville de Fribourg), ainsi que des routes de la Chenevière et de Chantemerle (Commune de Granges-Paccot).

Lors de l'élaboration d'une zone 30, la commune, individuellement ou en association avec les riverains ou une association de quartier, planifie la zone. La pratique, comme la logique, veut qu'elle rassemble l'ensemble des mesures d'exploitation et d'aménagement sur un seul plan (cf. article 36 LR). Toutefois, nous verrons plus loin que tant la procédure de consultation que la procédure de décision pour les deux catégories de mesures sont différentes, ce qui peut engendrer des problèmes de coordination.

Nous pouvons donc tirer la conclusion que l'instauration des zones 30 constitue ou devrait constituer un outil d'aménagement du territoire qui sera intégré de plus en plus dans la planification communale.

2. *Les objectifs de la protection de l'environnement*

La limitation de la vitesse permet de protéger les hommes, les animaux et les plantes des atteintes nuisibles ou incommodes causées par les usagers pollueurs de la route et constitue un objectif de la loi fédérale sur la protection de l'environnement.²⁰ En ce qui concerne les types de pollution relatifs aux zones 30, il s'agit plus particulièrement des pollutions atmosphériques, dont les limites sont réglées par l'Ordonnance sur la protection de l'air, et les nuisances sonores qui sont réglementées par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit.

Le plan de mesures établi par le canton de Fribourg pour la protection de l'air notamment dans les agglomérations fribourgeoise et bulloise mentionne également la limitation de vitesse comme mesure concrète pour diminuer la pollution atmosphérique.²¹

La protection de l'environnement est également explicitement mentionnée à l'article 108 OSR. Cette disposition prévoit en effet de déroger aux limitations générales de vitesses afin de réduire les atteintes

²⁰ Article 1 al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01).

²¹ La révision du plan de mesures pour l'agglomération fribourgeoise du 1^{er} janvier 1994 et du plan de mesures pour l'agglomération bulloise du 1^{er} juillet 1995 a été adoptée par décision du Conseil d'Etat du 8 octobre 2007, p. 47 s. (cf. site internet du Canton de Fribourg www.fr.ch/sen/files/pdf1/plan_de_mesures_2007.pdf [09.06.11]).

tes excessives à l'environnement. En conséquence, la zone 30 permet de protéger l'environnement.

3. Les objectifs de la sécurité

Bien que cette catégorie d'objectifs soit examinée en dernier, elle constitue certainement le motif principal auquel les citoyens pensent en signant une pétition pour l'établissement d'une zone 30 dans un quartier d'habitation. C'est ainsi que l'article 108 OSR mentionné ci-dessus a pour objectif d'éviter ou d'atténuer les dangers de la route en premier lieu au moyen de dérogations aux limitations générales de vitesse. En effet, celle-ci a une influence déterminante sur la probabilité de causer un accident et constitue un facteur décisif pour la survie du piéton victime d'une collision. Lorsque la vitesse d'impact est de 50 km/h, seuls trois piétons sur dix survivent. Avec une vitesse d'impact de 30 km/h, la probabilité d'être tué est en revanche réduite à dix pour cent.²²

Toutefois, de nombreuses oppositions se lèvent contre les zones 30 et plus particulièrement contre la suppression des passages piétons, condition pour créer ladite zone. D'aucuns estiment que la sécurité est moins bien assurée en raison de la possibilité de traverser la rue à son gré qui peut induire une inattention du piéton. Un groupe vulnérable aux règles applicables à l'intérieur des zones 30 est celui des enfants qui pourraient être désorientés en l'absence de passages piétons et dès lors confrontés à un danger accru. Pour remédier à cette situation, la Ville de Genève, par exemple, demande systématiquement une dérogation sur la base de l'article 4 al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30 afin de pouvoir maintenir ou marquer des passages piétons dans les zones 30.²³

²² Cf. étude menée par le Bureau de la prévention des accidents *in* www.bpa.ch (>circulation routière >zones 30) (09.06.11).

²³ CHARAF ABDESSEMED, *Faut-il généraliser les zones 30 km/h ?* *in* Affaires publiques, no 4/2010. La légalité de cette demande de dérogation peut toutefois être questionnée puisque l'objectif de la zone 30, à savoir la traversée de la chaussée par le piéton à son gré, est supprimé lorsqu'un passage pour piétons existe (cf. dans ce sens, concernant la commune de Vevey, un arrêt non-publié du Tribunal fédéral du 8 juillet 2010, 1C_537/2009). De surcroît, l'article 47 al. 1 de l'Ordonnance du 13 novembre 1962 sur la circulation routière (OCR; RS 741.11) prévoit l'obligation pour les piétons d'utiliser le passage qui se trouve à moins de 50 mètres. Une question liée à cette problématique est celle de savoir si le piéton, qui traverse la chaussée en omettant d'emprunter le passage pour piétons exceptionnellement autorisé dans une zone 30, se trouvant à moins de 50 mètres, est fautif.

L'objectif de la sécurité conditionne l'emplacement de la zone 30 puisqu'une telle zone est souhaitée et planifiée dans les secteurs dans lesquels la mixité des usagers de la route est favorisée et dès lors dans lesquels de nombreux piétons et cyclistes se rendent. En conséquence, la majorité des zones 30 sont établies sur des rues d'importance secondaire.²⁴

C. La compétence

Comme il a été constaté plus haut, la zone 30 contient, en règle générale, des mesures d'aménagement en sus des mesures d'exploitation. Les divergences liées au partage des compétences pour prendre une décision sur les deux catégories de mesures seront examinées ci-dessous.

1. Mesures d'exploitation

La souveraineté cantonale sur les routes découle de l'article 3 al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (ci-après : LCR)²⁵. Ainsi, dans le canton de Fribourg, la loi d'application de la LCR prévoit que la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions édicte les mesures durables pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur les routes.²⁶

Sur la base de l'article 3 al. 2 LCR, les cantons peuvent déléguer la compétence prévue à l'article 3 al. 1 LCR aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale. Dans le canton de Fribourg, l'on trouve un système très hétérogène : dans les communes de Fribourg,

²⁴ Une exception à ce principe est réalisée dans la commune de Köniz (BE) où le centre de la localité, avec forte traversée de véhicule (16'000 – 20'000 véhicules/jour), a été transformé en zone 30. Afin de garantir la fluidité de la circulation et d'améliorer la qualité de l'air au centre, les carrefours ont été réaménagés en giratoires et des signalisations de régulation de trafic ont été disposées aux entrées de la localité. Celles-ci, de manière variable selon les heures, ne laissent pénétrer dans le centre que la masse de trafic pouvant être absorbée (M.-C. PETREMAND, *Centre de Köniz : un "espace de coexistence" à 30km/h sur une route principale*, *in* Rue de l'Avenir 4/2006, p. 4). Cf. également l'ATF 136 II 539 sur la possibilité d'instaurer une zone 30 sur une route cantonale de grand transit à Münsingen.

²⁵ Loi du 19 décembre 1958 (RS 741.01).

²⁶ Article 5 de la loi d'application de la LCR du 12 novembre 1981 (RSF 781.1; LALCR).

de Romont et de Châtel-St-Denis, le canton a décidé de déléguer les compétences suivantes :

- pour la Ville de Fribourg : outre l'établissement des plans de routes cantonales et leur exécution, la commune est compétente pour interdire et restreindre la circulation et le stationnement sur son territoire, à l'exception des limitations de vitesse;²⁷
- pour la Commune de Romont : la municipalité est uniquement compétente pour établir les plans de routes cantonales et pourvoir à leur exécution;²⁸
- pour la Commune de Châtel-St-Denis : la municipalité est compétente pour l'établissement de plans de routes cantonales et leur réalisation et exécuter les mesures d'application de la signalisation décidées par l'autorité compétente pour des sections de route cantonale spécifiques.²⁹

Il ressort de ces trois exemples qu'il est opportun de distinguer entre deux sous-catégories de mesures d'exploitation : d'une part, les signalisations et les marquages et, d'autre part, la vitesse.

En ce qui concerne les signalisations et les marquages, force est de constater que la délégation de compétence est utilisée, mais à degré variable : si la Ville de Fribourg jouit d'une grande délégation de compétence, comprenant non seulement le pouvoir de décision, mais aussi celui de placement et de suppression des signaux et des marquages³⁰, la Commune de Châtel-St-Denis ne peut qu'exécuter les

²⁷ Article 2 de la Décision no 1420 du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg du 7 juillet 1998. Il est à noter que cette compétence remonte à 1977 lorsque le Conseil d'Etat a décidé, par arrêt du 22 mars 1977, que la Ville de Fribourg est compétente en la matière. Cet arrêté a été abrogé par la décision du 7 juillet 1998. Auparavant, la Ville de Fribourg était au bénéfice d'une délégation de compétence mais ses décisions devaient être approuvées par le Département de la Police, sur préavis de la Direction des Travaux publics.

²⁸ Article 2 de la Décision no 2409 du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg du 21 novembre 2000.

²⁹ Article 2 de la Décision no 1419 du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg du 7 juillet 1998.

³⁰ Cf. Article 104 al. 2 OSR : *"Les cantons peuvent déléguer aux communes les tâches concernant la signalisation mais ils sont tenus d'exercer une surveillance"*.

décisions déjà prises, et la Commune de Romont ne bénéficie d'aucun pouvoir en matière de signalisation.

Dans les communes qui ne bénéficient pas de délégation de compétence, notamment la Commune de Bulle, qui est la deuxième commune du Canton de Fribourg, la compétence reste cantonale. Lors de chaque signalisation et de marquage, la commune se voit contrainte de faire une demande officielle au canton (Service des ponts et chaussées) qui prendra par la suite une décision à cet égard.³¹ En conséquence, le canton doit intervenir pour chaque panneau de circulation.³²

Lors de l'établissement d'une zone 30, la commune doit dès lors examiner, sur la base d'une éventuelle délégation de compétence, s'il faut ou non recourir au canton pour les panneaux de signalisation et les marquages. En cas de délégation de compétence, la commune dispose d'une certaine autonomie communale et peut, de ce fait, s'opposer à une solution de signalisation ou de marquage que le canton essaierait d'imposer. A titre d'exemple, nous pensons à des places de parc en épi.

En ce qui concerne la vitesse, il ressort explicitement des décisions mentionnées plus haut que le canton reste souverain dans ce domaine. L'autorité compétente, le Service des ponts et chaussées du Canton de Fribourg, doit dès lors prendre la décision de limiter la vitesse dans la zone 30 et, en plus, de l'exécuter. Ce dernier acte implique la pose du panneau.

2. Mesures d'aménagement

Comme constaté plus haut, la zone 30 peut contenir des mesures d'aménagement. Celles-ci sont des mesures physiques de construction et devraient en principe respecter les règles en la matière.³³ Toutefois, sur la base de l'article 135 al. 3 LATeC, les constructions concernant les routes approuvées à l'issue d'une procédure d'enquête et d'opposition ne sont pas soumises à l'obtention d'un permis.

³¹ Cf. à titre d'exemple les mesures publiées dans la Feuille officielle No 15 du 15 avril 2011 concernant la zone 30 au centre de La Tour-de-Trême.

³² A comparer à la Ville de Lausanne où la délégation est totale ; la commune est donc compétente pour régler la circulation, y compris les limitations de vitesses. Ou encore à la Ville de Genève, où il n'y a aucune délégation de compétence (cf. arrêt non publié du Tribunal fédéral du 14 mai 2008; 1C_384/2007, consid. 2.6); le canton est donc compétent pour chaque mesure d'exploitation.

³³ Cf. articles 139 ss LATeC.

Selon la LR, qui renvoie aux articles 83 ss LATeC, nous constatons que la commune adopte les plans (article 85 al. 2 LATeC). Toutefois, la décision du conseil communal nécessite l'approbation de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après DAEC), qui constitue dès lors l'ultime autorité de décision.

3. Pour et contre la délégation de compétence

En l'absence d'une délégation de compétence, ce qui est le cas dans la plupart des communes, le canton est seul compétent pour décider de l'ensemble des mesures d'exploitation et pour approuver les mesures d'aménagement adoptées par le conseil communal. Cette solution est bénéfique au niveau de la coordination puisqu'une seule autorité prend les décisions finales pour l'ensemble de la zone. En revanche, si l'engouement pour les zones 30 persiste, les services cantonaux risquent d'être confrontés à une explosion de demandes.

En présence d'une délégation de compétence, l'exercice devient plus difficile. A la Ville de Fribourg, par exemple, la procédure de décision implique deux autorités de décision : la commune pour les mesures de signalisation et de marquage ainsi que pour l'adoption des mesures d'aménagements et le canton en ce qui concerne la réglementation de la vitesse et l'approbation des mesures d'aménagement. Cette solution a l'avantage de donner la compétence à la commune, détentrice des connaissances locales, de décider quelles signalisations et marquages sont adaptées à chaque quartier. En revanche, cette division des compétences peut avoir des conséquences négatives en matière de coordination.

D. La mise en œuvre de la zone 30

1. L'expertise

Une modification de vitesse, indispensable pour instaurer une zone 30, doit être précédée d'une expertise. La base légale pour celle-ci se trouve aux articles 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR.³⁴ L'article 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 indique que le but de l'expertise est lié

³⁴ Article 108 al. 4 OSR : "Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 3, LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe".

au principe de proportionnalité, tant du point de vue des objectifs à atteindre que de celui de la nécessité d'une telle zone. En outre, l'emplacement de la zone 30 est examiné sous l'angle de l'opportunité. Un arrêt du Tribunal fédéral rendu en 2006 a contraint tous les planificateurs de zones 30 à établir des statistiques exactes et, sur cette base, à démontrer que les principes de proportionnalité et d'opportunité sont respectés.³⁵

A l'examen des éléments compris dans le rapport d'expertise, on constate que la protection de l'environnement n'y est pas directement mentionnée. En revanche, une interprétation de la disposition citée ci-dessus permet de déduire que l'environnement est protégé de manière indirecte: d'une réduction de la vitesse résulteraient une diminution de la pollution sonore et de l'air ainsi qu'une amélioration des qualités de l'habitat et du cadre de vie permettant d'augmenter le bien-être de l'être humain dans son environnement.

Au niveau pratique, la commune, elle-même ou par l'intermédiaire d'un bureau d'études, rédige un rapport, souvent après avoir entendu les personnes intéressées à l'instauration d'une zone 30, par exemple les associations de quartier. Toutefois, le droit d'être entendu ne leur est pas conféré. En conséquence, un individu ou une association dont les propositions n'ont pas été considérées dans la procédure d'élaboration d'une expertise ne pourra pas, à ce stade, s'opposer ou interjeter recours contre le projet de la zone 30.

2. La phase de consultation

Après une éventuelle enquête préalable au cours de laquelle les associations de quartiers, les riverains, les commerçants et les services de l'Etat³⁶ ont l'occasion de formuler leurs observations à l'égard des différentes mesures de la zone 30, celles-ci doivent faire l'objet d'une publication dans la Feuille officielle du Canton de Fribourg. De nouveau, il convient de distinguer entre les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement.

³⁵ Arrêt non publié du Tribunal fédéral du 13 juillet 2006, 2A.38/2006.

³⁶ L'article 77 LATeC et l'article 30 du Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 1^{er} décembre 2009 (ReLATeC; RSF 710.11).

a) Les mesures d'exploitation

Etant donné que la compétence pour les mesures d'exploitation peut être déléguée, il convient de distinguer entre les deux situations suivantes :

En l'absence d'une délégation de compétence, la publication des mesures d'exploitation est faite par le canton, plus précisément le Service des ponts et chaussées sur la base de l'article 107 al. 1 OSR.³⁷

En présence d'une délégation de compétence, par exemple à la Ville de Fribourg, la publication des mesures d'exploitation dans la Feuille officielle est faite par le Service des ponts et chaussées en ce qui concerne les mesures relatives à des modifications de vitesse de circulation³⁸ - matière restant dans la compétence du canton -, et par la commune en ce qui concerne les mesures de signalisation.³⁹

A titre d'exemple, une zone 30 a été introduite dans le quartier du Schönberg, en ville de Fribourg. La zone 30 elle-même, c'est-à-dire la mesure d'exploitation de la vitesse, a été publiée par l'ingénieur cantonal.⁴⁰ Les autres mesures d'exploitation, à savoir l'introduction d'un sens unique et la perte de priorité en aménageant un giratoire, ont été publiées par le conseil communal.⁴¹

b) Les mesures d'aménagement

L'article 37 lit. b LR précise que la phase d'approbation des projets définitifs touchant les routes communales est régie par l'application analogique des articles 83 à 89 LATeC. La commune est par conséquent compétente pour procéder à l'enquête publique de trente jours en déposant au secrétariat communal et à la préfecture le plan des mesures d'aménagement. Celui-ci est publié dans la Feuille officielle.⁴² En

³⁷ Cf. Feuille officielle No 15 du 15 avril 2011 concernant la zone 30 au centre de la Commune de La Tour-de-Trême.

³⁸ Sur la base de l'article 107 al. 1 OSR, l'autorité ne publie que les signaux de prescription ou de priorité ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription.

³⁹ Article 107 al. 1 OSR qui renvoie à l'article 3 al. 2 LCR. Il est à noter que, sur la base de l'article 107 al. 3 OSR, aucune publication n'est nécessaire pour la mise en place des marquages.

⁴⁰ Cf. Feuille officielle No 37 du 17 septembre 2010.

⁴¹ Cf. Feuille officielle No 18 du 7 mai 2010.

⁴² Article 83 al. 1 LATeC.

prenant notre exemple de la zone 30 au quartier du Schönberg, nous constatons que la publication des mesures d'aménagement a été faite par la Ville de Fribourg par l'intermédiaire de la Direction de l'édilité.⁴³

3. La phase de décision et de recours

Comme mentionné plus haut, les décisions sont prises par différentes autorités en fonction non seulement des catégories de mesures mais également d'une éventuelle délégation de compétence.

La situation devient plus complexe lorsque des oppositions ou des recours sont déposés contre les différentes mesures :

- En cas de contestation de la décision de la DAEC concernant les mesures d'exploitation, le recourant doit déposer son recours dans les trente jours auprès du Tribunal cantonal.⁴⁴
- En cas de contestation des mesures d'aménagement, il est possible de déposer une opposition auprès du secrétariat communal ou de la préfecture. Après une séance de conciliation⁴⁵, le conseil communal statue, par une décision motivée, sur les oppositions non liquidées.⁴⁶ Cette décision peut faire l'objet d'un recours à la DAEC.⁴⁷ La particularité est que la DAEC doit également approuver la décision prise par le conseil communal concernant les mesures d'aménagement.⁴⁸ Il s'ensuit que, en cas de recours contre les décisions communales sur les oppositions, la DAEC prend deux décisions : d'une part, elle statue sur les recours et, d'autre part, elle approuve les mesures d'aménagement.⁴⁹ Un recours au Tribunal cantonal est ensuite ouvert.⁵⁰

⁴³ Cf. Feuille officielle No 11 du 19 mars 2010.

⁴⁴ Article 12 al. 1 LALCR, qui renvoie à la CPJA, ainsi que l'article 114 al. 1 lit. a CPJA. La décision du Tribunal cantonal peut ensuite faire l'objet d'un recours au Tribunal fédéral.

⁴⁵ Article 32 al. 2 ReLATeC.

⁴⁶ Article 85 al. 1 LATeC.

⁴⁷ Article 88 al. 1 LATeC.

⁴⁸ Article 85 al. 2 LATeC.

⁴⁹ Article 88 al. 2 LATeC. Cette procédure est conforme à l'article 26 LAT (cf. arrêt non publié du Tribunal fédéral du 1^{er} mai 2001; 1P.156/2001; A. RUCH *in* H. AEMISEGGER (éd.), *Commentaire de la LAT*, n. 19 ad art. 26 LAT, Zurich 1999-2008).

Force est de constater que les mesures d'aménagement doivent passer par une autorité de décision supplémentaire comparé aux mesures d'exploitation. En cas de recours, cette situation mène inévitablement à des problèmes de coordination (cf. *infra*).

La complexité de la situation augmente encore en présence d'une délégation de compétence : par exemple, une décision prise par la Ville de Fribourg, compétente pour les mesures de signalisation et de marquage, peut faire l'objet d'un recours auprès de la Préfecture⁵¹, dont la décision pourra ensuite à son tour faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal cantonal.⁵²

Il en résulte que des décisions contradictoires peuvent être prises par différentes autorités concernant une seule zone 30. En outre, l'obligation de passer par une autorité supplémentaire pour les mesures d'aménagement et, pour la Ville de Fribourg qui détient la compétence, pour les mesures de signalisation et de marquage, risque de conduire à des prises de décisions échelonnées. Il est dès lors important de coordonner les différentes décisions aussi bien au niveau matériel qu'au niveau formel.

E. Le problème de la coordination

Le principe de la coordination constitue un outil de travail indispensable en cas de prises de décisions par différentes autorités. Les bases légales sont notamment l'article 25a LAT, au niveau fédéral, et l'article 7 LATeC respectivement les articles 1 à 3 du ReLATeC au niveau cantonal.

La coordination doit être assurée aussi bien du point de vue matériel que formel. La coordination matérielle se traduit par une pesée globale ou partielle des intérêts en cause par plusieurs autorités différentes afin d'éviter des décisions contradictoires.⁵³ La coordination formelle, elle, s'impose afin d'éviter la multiplication des interventions et la duplication des procédures. En d'autres termes, la

⁵⁰ Article 88 al. 3 LATeC. La décision du Tribunal cantonal peut ensuite faire l'objet d'un recours au Tribunal fédéral.

⁵¹ Article 153 al. 1 de la loi cantonale du 25 septembre 1980 sur les communes (RSF 140.1).

⁵² Article 114 al. 1 lit. c CPJA.

⁵³ B. BOVAY, *Procédure administrative*, Berne 2000, p. 250.

coordination tend à émettre une seule décision de l'administration et, en principe, une seule voie de recours.⁵⁴

Dans le domaine de la transformation de l'espace routier, doivent être examinés en détail non seulement l'aménagement du territoire mais également la protection contre le bruit et de l'air, sans oublier évidemment la sécurité des usagers. Tout spécialement en ce qui concerne la zone 30, l'expertise doit permettre de prendre en considération les facteurs susmentionnés afin d'assurer la coordination matérielle. Si celle-ci ne pose pas de problème particulier, la coordination formelle paraît plus problématique.

Il ressort en effet de notre exemple de la zone 30 du quartier du Schönberg que la publication des différentes mesures a été échelonnée : celle des mesures d'aménagement a été faite le 19 mars 2010⁵⁵, celle des mesures d'exploitation déléguées à la Ville de Fribourg le 7 mai 2010⁵⁶ et celle de la mesure d'exploitation réglant la vitesse le 17 septembre 2010⁵⁷. En conséquence, pour la zone 30 en question, les mesures d'aménagement ont été publiées en premier, suivies par les réglementations du trafic puis, en dernier lieu, celle concernant la vitesse (30 km/h).

Or, l'article 3 al. 1 ReLATeC prévoit que les éléments du dossier "*se rapportant à un projet*" soient mis en même temps à l'enquête publique.⁵⁸

Il convient dès lors d'examiner si l'ensemble des mesures constitutives de la zone 30 se rapportent à un projet. A titre préliminaire, il est important de noter que les deux catégories de mesures, prises individuellement, pourraient être instaurées de manière séparée. En d'autres termes, une zone 30 pourrait très bien être instaurée sans les mesures d'aménagement, et des mesures d'aménagement pourraient être installées sans l'instauration d'une zone 30. Cela dit, il convient d'examiner la situation lorsque les deux catégories de mesures sont prévues dans un espace routier.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Feuille officielle No 11.

⁵⁶ Feuille officielle No 18.

⁵⁷ Feuille officielle No 37.

⁵⁸ Cf. article 25a al. 2 lit. b LAT qui prévoit que "[...] toutes les pièces du dossier de requête soient mises en même temps à l'enquête".

- Selon une interprétation littérale des termes *se rapportent à un projet*, force est de constater que les mesures, qu'elles se rattachent à l'exploitation ou à l'aménagement, sont liées à un seul projet.⁵⁹ Cette affirmation est corroborée par l'établissement d'un plan des mesures pour la zone 30, composé de tous les éléments du dossier, à savoir les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement.
- Selon une interprétation systématique, il est à noter que l'article 3 al. 2 ReLATeC prévoit également une mise à l'enquête publique de durée de trente jours lorsque le permis de construire nécessite la mise à l'enquête de documents de nature différente. Cette affirmation renforce l'obligation de coordonner les éléments de la zone 30 puisque ceux-ci appartiennent effectivement à des procédures d'adoption de nature différente, à savoir les mesures proprement dites⁶⁰ ainsi que le plan.⁶¹
- Selon une interprétation téléologique, les termes *se rapportent à un projet* signifient que le citoyen doit pouvoir consulter et, si nécessaire, contester le projet en connaissance de l'ensemble des éléments constitutifs, sans quoi il ne bénéficiera pas d'un droit d'être entendu adéquat.

Sur cette base, nous pouvons tirer la conclusion suivante : dès que la zone 30 planifiée est accompagnée d'autres mesures d'exploitation et de mesures d'aménagement, celles-ci forment un seul projet.

Cette conclusion doit cependant être examinée sous l'angle de l'Ordonnance sur les zones 30. Après lecture de ce bref texte, il convient de constater que la vitesse, à savoir 30 km/h, est l'élément primordial dans une telle zone. En effet, la vitesse est mentionnée à plusieurs reprises dans l'Ordonnance ainsi que dans son titre. En outre, un marquage "*peut*" être ajouté pour caractériser la zone⁶² et, "*au besoin*", des mesures d'aménagement sont prises pour faire respecter la vitesse⁶³. On peut en déduire que la vitesse est hiérarchiquement supérieure aux autres mesures. Celles-ci servent au respect de la

⁵⁹ Cf. dans ce sens, une décision du Tribunal administratif du Canton de Zurich, du 7 avril 2005, V8.2004.00558.

⁶⁰ Art. 107 OSR.

⁶¹ Art. 83 ss LATeC.

⁶² Art. 5 al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30.

⁶³ Art. 5 al. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30.

vitesse.⁶⁴ Dans le cas contraire, l'expertise devrait conduire à nier la nécessité d'instaurer une telle zone.

En conséquence, si l'ensemble des mesures contenues dans une zone 30 forment un seul projet, il n'en demeure pas moins qu'à l'intérieur du projet, une mesure, à savoir la vitesse, est hiérarchiquement supérieure aux autres. Il convient d'examiner les conséquences pratiques de ce constat :

- Lorsque les mesures constitutives d'une zone 30 forment un seul projet, la coordination formelle doit conduire à la mise à l'enquête simultanée de l'ensemble des mesures, conformément à l'article 3 al. 1 ReLATeC.⁶⁵ Cette solution garantirait pleinement la protection juridique des tiers, qui peuvent non seulement consulter l'ensemble du projet mais également s'y opposer si nécessaire.
- Si une mesure devait être publiée avant les autres, ce serait celle qui est hiérarchiquement supérieure, à savoir la vitesse. Deux arguments plaident en faveur de cette solution en matière de zones 30 : d'une part, le citoyen pourrait réfléchir aux mesures d'aménagement nécessaires et, de ce fait, se préparer à la publication des mesures d'aménagement planifiées. Si les mesures effectivement publiées ne correspondraient pas à celles qui sont, de l'avis du citoyen, nécessaires pour assurer la vitesse, il pourrait s'y opposer. D'autre part, si aucune mesure d'aménagement n'était envisagée ou s'il se révélait, après une expertise postérieure à la construction⁶⁶, que les mesures aménagées étaient insuffisantes, rien n'empêcherait que la commune en décide de nouvelles ou adapte celles qui existent. Cette solution ne porterait pas atteinte à la zone 30 puisque la

⁶⁴ Cf. dans ce sens, un arrêt non publié du Tribunal fédéral du 24 mars 2011, 1C_321/2010 consid. 5.2.

⁶⁵ Pour la zone 30 instaurée dans le quartier du Schönberg, force est de constater que les différentes mesures n'ont pas été publiées de manière simultanée. En effet, les mesures d'aménagement ont été publiées six mois plus tôt que la mesure de la vitesse.

⁶⁶ Article 6 de l'Ordonnance sur les zones 30 : "*L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires.*" Il est à noter qu'à la suite d'une expertise postérieure à la construction, il est possible que la zone 30 soit supprimée. Cette suppression doit également faire l'objet d'une publication et peut faire l'objet d'une opposition et/ou recours.

mesure de vitesse est hiérarchiquement supérieure aux autres mesures.⁶⁷

Face à ces deux solutions, il n'en demeure pas moins que le citoyen doit s'engager dans plusieurs procédures. A cet égard, la solution idéale sous l'angle de la coordination formelle serait pour le citoyen de faire face à une seule décision émanant d'une seule autorité pouvant faire l'objet d'un (seul) recours. Toutefois, une telle solution nécessiterait un changement législatif important.

F. Les oppositions et les recours

Dans ce dernier chapitre, nous allons brièvement étudier la possibilité de contester l'instauration d'une zone 30. Après avoir examiné la qualité pour recourir, un exposé sommaire des griefs sera présenté.

⁶⁷ Une pratique allant dans ce sens est exercée par le "Verkehrsam" de la Ville de Berne. Celle-ci, ne bénéficiant d'aucune délégation de compétence, n'adopte, selon une pratique, des mesures d'aménagement qu'au moment où une expertise démontre que l'accidentologie a augmenté dans la zone en question. En conséquence, le canton, qui autorise la commune à publier toutes les mesures en même temps, n'adopte dans un premier temps que les mesures d'exploitation et la vitesse. La pratique employée dans le canton de Vaud selon laquelle les mesures d'aménagement d'une zone 30 ne nécessitent pas d'enquête particulière est confirmée par le Tribunal administratif vaudois : "Il convient encore de déterminer si les aménagements de modération du trafic liés à une signalisation de zone 30 nécessitent une enquête complémentaire. Selon la jurisprudence, les travaux d'aménagement de la voie publique, tels que la pose de mobilier urbain, liée à une signalisation spécifique telle que la rue résidentielle ou les réglementations par zones ou les autres mesures de modération du trafic, ne nécessitent pas l'ouverture d'une procédure complète de planification lorsque ces aménagements s'inscrivent dans les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en place de la signalisation et sont justifiés par des buts de police tendant à assurer la sécurité des piétons (voir arrêt AC.1991.0099 du 29 décembre 1992, consid. 5, publié à la RDAF 1993 p. 232 ss, spéc. 238 et 239). Ainsi, l'aménagement des rétrécissements préconisés par l'expertise, de même que l'instauration d'une zone 30, nécessitent l'engagement d'une procédure complète de signalisation dans le cadre de laquelle tous les tiers intéressés pourront faire valoir leurs moyens, sans qu'il soit nécessaire pour cela d'ordonner une enquête complémentaire du projet routier au sens des art. 13 al. 3 LR en relation avec l'art. 58 al. 5 LATC." (Tribunal administratif du Canton de Vaud du 31 mars 2010, AC.2008.0311, consid. 4c).

1. La qualité pour s'opposer et pour recourir

Le premier groupe d'opposants ou de recourants est constitué par les individus. Ceux-ci peuvent faire opposition contre les mesures d'aménagement pendant la durée de l'enquête publique.⁶⁸ A qualité pour faire opposition au sens de l'article 84 al. 1 LATeC quiconque est "touché" par le plan des mesures et a un intérêt digne de protection à ce qu'elles soient annulées ou modifiées.⁶⁹

En ce qui concerne les mesures d'exploitation, il a été mentionné plus haut qu'il est possible de recourir contre celles contenues dans une zone 30. Pour déposer un recours auprès du Tribunal cantonal, il faut être "atteint" par la décision attaquée et avoir un intérêt digne de protection.⁷⁰

En conséquence, les riverains peuvent faire opposition ou déposer recours contre les mesures d'exploitation et/ou les mesures d'aménagement de la zone 30. S'agissant des autres usagers de la route comprise dans la zone 30, la question de savoir dans quelle mesure ceux-ci peuvent s'y opposer ou déposer recours contre les mesures a été discutée en jurisprudence.⁷¹ Selon la jurisprudence fédérale relativement récente, la seule qualité d'usager, même régulier, d'une route, ne suffit pas à justifier la qualité pour recourir. Admettre le contraire reviendrait à reconnaître le droit de recours à un cercle indéterminé de personnes sans rapport de proximité avec le projet litigieux. Le Tribunal fédéral semble attacher la qualité de recourir à "un droit d'usage privilégié de l'axe routier en question"⁷². Le terme "particulière-

⁶⁸ Article 84 al. 1 LATeC.

⁶⁹ Cf. l'article 48 lit. a de loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative dans son ancienne version avant la modification intervenue en 2005 (RO 2006 2223).

⁷⁰ Cf. arrêt du Tribunal cantonal non publié du 5 décembre 2006, 2A 06 46. Les conditions émises par l'article 76 lit. a CPJA correspondent à celles contenues dans l'article 48 lit. a de loi du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (RS 172.021) et l'article 89 al. 1 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110), à l'exception du caractère de l'atteinte : celui-là prévoit que le recourant doit être "spécialement" atteint et celui-ci prévoit que la personne doit être "particulièrement" atteint par la décision ou l'acte normatif attaqué.

⁷¹ Cf. notamment ATF 121 II 176 consid. 2a avec références; 116 Ib 321 consid. 2a; 113 Ib 225 consid. 1c et 112 Ib 154 consid. 3; arrêt non publié du Tribunal fédéral du 6 juillet 2004, 1A.73/2004.

⁷² Arrêt non publié du Tribunal fédéral du 29 février 2008, 1C_463/2007 consid. 1.3. Cf. toutefois l'ATF 136 II 539 consid. 1.1 dans lequel le Tribunal fédéral se borne

rement atteint" de l'article 89 al. 1 lit. b de la loi sur le Tribunal fédéral tend précisément à exclure les usagers de la catégorie des recourants.

Le deuxième groupe d'opposants et de recourants est constitué par les associations qui recourent pour le compte de leurs membres. L'association, sans être elle-même touchée par la décision prise, peut être admise à agir par la voie du recours de droit administratif (nommé alors recours corporatif ou égoïste) pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense des intérêts dignes de protection de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel.⁷³

Même si cette situation se produit rarement, il est à noter que la commune peut également recourir en cas d'autonomie communale, notamment en cas de délégation de compétence.⁷⁴

2. *Les griefs*

En ce qui concerne les griefs, ils peuvent bien entendu varier selon chaque cas. A titre d'exemple, nous pouvons relever la violation des conditions de l'article 108 al. 2 OSR, l'omission de faire une expertise au sens de l'article 108 al. 4 OSR, la violation du principe de proportionnalité et encore l'(in)opportunité des mesures.⁷⁵

III. CONCLUSION

Vu le nombre élevé de zones 30 existant dans le canton de Fribourg, l'instauration de celles-ci devrait être régie, à première vue,

à indiquer que les recourants pourraient utiliser la route de manière plus ou moins régulière afin de constater la qualité pour recourir des membres du Touring Club Suisse.

⁷³ ATF 136 II 539 consid. 1.1 dans lequel le Tribunal fédéral a admis la qualité pour recourir du Touring Club Suisse (section Berne, sous-section Berne-Mittelland); ATF 121 II 39 consid. 2d/aa; ATF 120 Ib 59 consid. 1a.

⁷⁴ L'article 3 al. 4 LCR prévoit que les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire. Cf. également l'article 89 al. 2 lit. c LTF et l'arrêt non publié du Tribunal fédéral du 8 juillet 2010, 1C_537/2009 consid. 3.1.

⁷⁵ Il est à noter que, selon l'article 78 al. 2 lit. c CPJA, l'inopportunité ne peut être invoquée devant le Tribunal cantonal que si une loi prévoit expressément ce motif.

par une procédure simple. Toutefois, un examen approfondi des conditions légales à remplir pour la commune et le canton souhaitant créer de telles zones prouve que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

La possibilité de déléguer la compétence en matière de réglementation de trafic peut poser de sérieux problèmes de coordination, en particulier du point de vue du citoyen qui souhaite contester un ou plusieurs éléments de la zone 30. Nous pensons que cette problématique ne se limite pas seulement aux zones 30 mais existe également dans d'autres cas de transformation de l'espace routier urbain.

En présence de nombreux panneaux de signalisation, marquages et aménagements routiers à l'intérieur de la zone 30 afin de faire respecter sa vitesse maximale, la question est de savoir si l'idée sous-jacente de cette zone, à savoir la mixité de ses usagers, n'est pas oubliée. A cet égard, le concept de "shared space", à savoir la co-utilisation de l'espace, tend à supprimer les panneaux de signalisation et à aménager les routes de sorte que le comportement de tous les utilisateurs des espaces publics soit modifié sur une base volontaire. De tels projets, avec résultats variés, ont été testés notamment aux Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne.⁷⁶

⁷⁶ J. GERLACH/R. METHORST/D. BOENKE/J. LEVEN, *Intérêt et incohérences du Shared Space*, in www.certu.fr/fr/_Projets_transversaux-n206/Une_voie_pour_tous-n210/IMG/pdf/Interet_et_incoherences_de_Shared_space.pdf (09.06.11).