

# VD\_OMNI AC.2014.0366 vom 25. April 2016

VD Tribunal cantonal, 2016-04-25, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2014.0366](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0366)

FR: VD\_OMNI AC.2014.0366 du 25 avril 2016

IT: VD\_OMNI AC.2014.0366 del 25 aprile 2016

## Regeste

GEBHARDT/Municipalité de Chavannes-le-Veyron, Direction générale de la mobilité et des routes | Condition relative à l'absence d'un intérêt public prépondérant à l'intérêt de l'administré à obtenir le respect des promesses faites (6). En raison de la vitesse effective des véhicules entrant dans le giratoire, l'absence d'une visibilité suffisante pose des problèmes de sécurité et crée une situation de danger potentiel pour les véhicules entrant dans le giratoire depuis la rue des Fontaines; il existe donc un intérêt public prépondérant qui l'emporte sur l'intérêt privé des recourants. Lorsque l'administré ne peut obtenir l'exécution de la promesse alors que les autres conditions du droit à la protection de la bonne foi sont remplies, il se pose la question de savoir s'il peut réclamer la réparation du préjudice qui résulte du non-respect de la promesse. Question laissée ouverte en l'espèce.

## Erwägungen

### E. 1

Les recourants font valoir que la haie litigieuse, et plus particulièrement sa hauteur, ne constituerait pas un danger pour les usagers du giratoire. Ils estiment aussi qu'elle devrait être maintenue dans sa hauteur actuelle dès lors qu'elle tiendrait lieu de ralentisseur de trafic, car le giratoire ne remplirait pas sa fonction sous cet angle. a) Selon l'art. 41b al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), avant d'entrer dans un carrefour à sens giratoire (signal 2.41.1 combiné avec le signal 3.02), le conducteur doit ralentir et accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire. Selon l'art. 24 al. 4 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), le signal «Carrefour à sens giratoire» (2.41.1) indique la direction du mouvement giratoire que les véhicules ont l'obligation d'effectuer dans les carrefours à sens giratoire; il est placé sous le signal «Cédez le passage» (3.02) et peut être répété sur l'îlot central. Combiné avec le signal «Carrefour à sens giratoire», le signal «Cédez le passage» indique au conducteur qu'il doit accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire. L'art. 36 al. 2 OSR précise que le signal «Cédez-le-passage» (3.02) oblige le conducteur à accorder la priorité aux véhicules circulant sur la route dont il s'approche d'une part et que l'art. 75 al. 3 à 5 est applicable en ce qui concerne la ligne d'attente (6.13) complétant le signal d'autre part. L'art. 75 al. 3 OSR précise que la ligne d'attente (série de triangles blancs en travers de la chaussée; 6.13) indique l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter, le cas échéant, près d'un signal «Cédez le passage» (3.02), pour accorder la priorité (art. 36, al. 2). La partie frontale du véhicule ne doit pas dépasser la ligne d'attente. b) Avant la réalisation du giratoire, les recourants, la municipalité et le voyer étaient convenus que la hauteur de la haie pourrait être maintenue à 2 m. Ce que confirme la lettre du Voyer du 4 mai 2004. Les parties ont admis qu'il n'y avait eu aucun accident depuis 2004. Il ressort toutefois du dossier que la

recourante a reconnu, lors d'une séance tenue le 15 avril 2004 - soit une année après la création du giratoire - avec les membres de la Commission du giratoire, ceux de la municipalité et du voyer, que la visibilité n'était pas bonne. La lettre du Voyer du 4 mai 2004 a cependant été adressée aux recourants après cette séance. Ce courrier semble confirmer que la présence d'une haie limitée à 2 m de hauteur, et contenue dans l'abornement, pouvait être tolérée et restait compatible avec les exigences de sécurité. Toutefois, directement après l'audience du 8 juin 2015, le tribunal a pu tester les conditions de visibilité en s'engageant dans le giratoire depuis la rue des Fontaines. Il a alors été constaté que pour voir les véhicules prioritaires survenant dans le giratoire et venant de la direction de L'Isle sur la gauche, il était nécessaire, en raison de la haie litigieuse, de s'avancer jusqu'à ce que le siège du conducteur se trouve au-dessus de la ligne d'attente du "Cédez-le-passage", la partie frontale de son véhicule dépassant ainsi cette dernière sur une profondeur de l'ordre de 2.50 m. Il apparaît alors clairement que la haie, de par son implantation le long de l'abornement et de par sa hauteur de quelque 1.70 m, diminue la visibilité, gêne la circulation et qu'elle est de nature à entraîner des comportements routiers contraires aux dispositions légales applicables. c) Il convient donc de déterminer si les exigences requises pour assurer la visibilité dans les giratoires sont remplies. L'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) a édicté une norme désignée norme VSS 640'273a « Carrefours; condition de visibilité dans les carrefours à niveau ». Cette norme est applicable à toutes les routes avec carrefour à niveau (ch. 1). La norme définit les champs de vision dans les carrefours pour permettre aux véhicules sans priorité de croiser le trafic prioritaire ou de s'y insérer (ch. 2). La norme sert ainsi à évaluer les conditions de visibilité dans les carrefours à niveau avec ou sans giratoire. Le respect des distances de visibilité nécessaires aux carrefours est une garantie de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route (ch. 3). En l'espèce, la distance de visibilité, mesurée à 3 m en retrait de la ligne d'attente sur la rue des Fontaines est d'environ 35 m selon le voyer, d'environ 55 m selon les mesures de l'assesseur spécialisé du tribunal; ces mesures restent toutefois imprécises car elles sont effectuées dans les deux cas sur la base du plan satellite google.maps. Mais dans les deux cas, elles sont insuffisantes: les vitesses mesurées à environ 80 m en amont du giratoire dans le sens L'Isle-Grancy sont en effet supérieures à 60 km/h (V85 = 63 km/h). On ne connaît pas les vitesses pratiquées au droit du giratoire, car il n'y a pas eu de mesures effectuées, mais en l'état, un constat semble unanime selon lequel l'aménagement est peu contraignant dans le sens L'Isle-Grancy et les conducteurs peuvent le franchir sans beaucoup ralentir. Compte tenu de la vitesse à laquelle les véhicules arrivent de L'Isle, qui est de l'ordre de 60 km/h, il faudrait une distance de visibilité entre 70 et 90 m pour apercevoir à temps le véhicule; la visibilité actuelle serait compatible avec une vitesse de 40 km/h environ, qui est toutefois systématiquement dépassée au moins dans le 85% des cas. d) Comme cela a déjà été relevé (consid. 1b ci-dessus), le manque de visibilité oblige le conducteur venant de la rue des Fontaines à avancer au-delà de la ligne d'attente pour bénéficier d'une visibilité suffisante afin de s'engager dans le giratoire. Il est vrai qu'il n'y a pas eu d'accidents en dix ans, l'espace généreux de l'anneau offrant une marge de manœuvre et de sécurité permettant à l'automobiliste venant de la rue des Fontaines de s'avancer sur une distance de l'ordre de 3 à 4 m pour bénéficier d'une visibilité suffisante. Mais, cette manœuvre n'est pas conforme aux règles de circulation applicables aux carrefours giratoires (consid. 1a ci-dessus) et présente un danger potentiel suivant la vitesse et la trajectoire du véhicule s'engageant dans le giratoire en venant de L'Isle et compte tenu de l'empiètement du

véhicule venant de la rue des Fontaines. Ainsi, en l'état, la présence de la haie constitue un obstacle à la visibilité, qui met l'automobiliste venant de la rue des Fontaines en situation d'insécurité et aussi d'illégalité par rapport au comportement prescrit. Quant à l'effet ralentisseur de la haie évoqué par les recourants, celui-ci apparaît peu vraisemblable: le conducteur arrivant de L'Isle se trouve, et se sait de toute manière prioritaire par rapport au trafic arrivant de la rue des Fontaines. Le manque de visibilité a uniquement pour effet de pénaliser les conducteurs (non prioritaires) arrivant par cette rue.

## **E. 2**

a) Etant admis que la haie des recourants est un obstacle à la visibilité requise pour entrer sur le carrefour giratoire depuis la rue des Fontaines et qu'elle n'a vraisemblablement aucun effet ralentisseur, il convient encore d'examiner si la demande de rabattement est conforme à la législation et à la réglementation cantonale sur les routes. b) L'art. 39 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01) prévoit que les haies ou plantations de nature à nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité ne peuvent être créées sans autorisation sur les fonds riverains de la route. L'art. 8 RLRou reprend la même règle (al. 1) et prévoit une hauteur maximale de 60 cm lorsque la visibilité doit être maintenue et de 2 m dans les autres cas (al. 2); l'autorité peut prescrire des hauteurs et des distances différentes lorsque les conditions de sécurité de la route le justifient (al. 3). En l'occurrence, il est établi que la haie restreint la visibilité dans un endroit où elle est nécessaire à la sécurité. L'autorité intimée est restée dans les limites de l'art. 8 al. 2 RLRou en ordonnant le rabattage de la haie à 60 cm. Il serait toutefois disproportionné d'appliquer cette restriction à l'ensemble de la haie. Seul le tronçon constituant un obstacle à une visibilité conforme aux normes VSS devrait être rabattu. Les recourants peuvent aussi choisir de replanter la haie en retrait, en veillant à respecter la distance de recul nécessaire prescrite par le voyer pour assurer une visibilité suffisante depuis le débouché de la rue des Fontaines sur la route cantonale L'Isle – Grancy à l'entrée du giratoire, ou reprendre la solution proposée par la municipalité lors de la séance du 15 avril 2004, tendant à installer des palissades de 2 m de haut le long de la route cantonale et de rabattre la haie à la hauteur réglementaire permettant le respect de la distance de visibilité (voir PV de la séance du 15 avril 2004 p. 2).

## **E. 3**

Les recourants se plaignent toutefois d'une violation du principe de la bonne foi, en ce sens que des promesses ont été données avant et après la construction du giratoire, selon lesquelles la hauteur de leur haie pourrait être maintenue à 2 m. a) Découlant directement de l'art. 9 Cst., et valant pour l'ensemble de l'activité étatique, le principe de la bonne foi protège le citoyen dans la confiance légitime qu'il met dans les assurances reçues des autorités, lorsqu'il a réglé sa conduite d'après des déclarations déterminées de l'administration (ATF 137 II 182 consid. 3.6.3 p. 193; 137 I 69 consid. 2.5.1 p. 73; 131 II 627 consid. 6.1 p. 636). Une particularité du droit à la protection de la bonne foi consiste dans le fait qu'il peut, le cas échéant, contraindre l'autorité à prendre une décision contraire à la loi (Auer/Malinverni/Hottelier, Droit constitutionnel suisse vol. II - les droits fondamentaux, 3e éd. 2013, n° 1180, p. 550; cf. également KNAPP, Précis de droit administratif, 4e éd. 1991, n° 512, p. 109). aa) Selon la jurisprudence traditionnelle, un renseignement ou un engagement erroné de l'administration peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur, à condition que l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées

(1), qu'elle ait agi ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences (2) et que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu (3). Il faut encore que celui-ci se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice (4), et que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (5) (ATF 131 II 627 consid. 6.1). La jurisprudence définissant les conditions requises à l'exercice du droit à la protection de la bonne foi a toutefois récemment évolué et les conditions requises pour invoquer avec succès le droit à la protection de la bonne foi sont maintenant formulées de manière légèrement différente sans que cela en change fondamentalement la portée. bb) Selon la jurisprudence la plus récente: un renseignement ou une décision erronés de l'administration, agissant dans les limites de ses compétences (1), peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur (2). Il faut toutefois pour cela que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu (3), qu'il se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice (4) et que l'intérêt à une correcte application du droit ne se révèle pas prépondérant sur la protection de la confiance (5) (ATF 137 II 182 consid. 3.6.2 p. 193; 137 I 69 consid. 2.5.1 p. 72-73). cc) Mais pour que le justiciable puisse invoquer cette protection, il faut que l'autorité qui a donné son assurance ait été compétente pour le faire, ou que le justiciable ait pu la considérer comme telle (ATF 137 II 182 consid. 3.6.2 p. 193; 127 I 31 consid. 3a p. 35 s.). La bonne foi ne peut être exclue que lorsque l'incompétence de l'autorité est clairement reconnaissable. Cette question doit s'apprécier en fonction d'éléments objectifs et subjectifs. Au titre des premiers, entrent notamment en considération la nature de l'indication fournie et le rôle apparent du fonctionnaire dont elle émane; mais il y a en outre lieu de tenir compte de la position ou de la qualité, éventuellement particulières, du justiciable concerné (ATF 114 Ia 105 consid. 2d/aa p. 109). Dans le cadre de la jurisprudence relative aux comportements contradictoires de l'administration, autre aspect du principe de la bonne foi, le respect des règles de la bonne foi par l'administration doit être examiné selon des critères objectifs, indépendamment de la personne des agents en cause; aussi l'administration peut-elle être rendue responsable d'un comportement contradictoire, même si celui-ci est dû à des personnes différentes, au besoin à l'insu des unes et des autres (ATF 121 I 181 consid. 2a p. 184; arrêt 2A.466/2002 du 6 février 2003 consid. 5.1.1). Des exigences plus élevées sont imposées aux spécialistes. Par exemple, ne mérite pas de protection la partie dont l'avocat aurait pu déceler l'omission ou l'erreur affectant l'indication de la voie de droit par la seule lecture du texte légal, sans même recourir à la consultation de la jurisprudence ou de la doctrine (ATF 135 III 489 consid. 4.4 p. 494; 127 I 31 consid. 3b/bb p. 36; 127 II 198 consid. 2c p. 205). b) En l'espèce, avant la réalisation du giratoire, les recourants ont reçu d'un représentant de la municipalité et du voyer, la garantie orale qu'ils pourraient maintenir leur haie à une hauteur de 2 m. Cette assurance a été confirmée par la lettre du voyer du 4 mai 2004 après la réalisation du giratoire, précisant que « les art. 8 et 9 RLRou seront respectés si la haie est régulièrement entretenue afin qu'elle soit contenue en permanence à l'abornement et que la hauteur n'excédera jamais deux mètres », ce qui nécessitait que la permanence soit assurée par une ou plusieurs tailles annuelles faites à quelques dizaines de centimètres en retrait de l'abornement et de la hauteur maximale. On est donc bien en présence d'une promesse, d'un engagement donné aux recourants selon lequel la construction du giratoire

n'entraînerait pas la nécessité de rabattre leur haie. Il est vrai que l'art. 67 de la loi sur les communes du 28 février 1956 (LC; RSV 175.11) prévoit que les actes de la municipalité doivent être donnés sous la signature du syndic et du secrétaire ou de leur remplaçant désigné par la municipalité, et munis du sceau de cette autorité, et que l'engagement oral pris par un seul membre du collège municipal ne respecte pas la forme requise par l'art. 67 LC. Mais, la question de la visibilité dans le carrefour giratoire a fait l'objet d'un examen soigné après sa réalisation lors de la séance du 15 avril 2004, réunissant les membres de la Commission giratoire, les représentants de la municipalité et la recourante. Suite aux avis exprimés lors de cette séance, les parties ont décidé d'interpeller chacune le voyer du 4<sup>ème</sup> arrondissement, Lucien Pavillard. Dans une lettre que celui-ci a adressée le 4 mai 2004 aux recourants Gebhardt, dont une copie a été adressée à la municipalité, le voyer autorise très clairement le maintien de la haie dans les limites fixées par ce courrier. Il ne ressort pas du dossier que la municipalité ait protesté contre cette mesure et on peut penser au contraire que l'ensemble du corps municipal a eu connaissance de ce courrier, que la question du maintien ou non de la haie a bien été discutée à ce moment et que la municipalité de l'époque avait accepté les mesures résultant de la lettre du voyer du 4 mai 2004. Par ailleurs, l'activité des voyers était régie en 2004 par la loi du 28 mai 1962 sur les voyers (abrogée en 2006 à la suite de l'introduction du nouvel art. 3a LRou). En outre, plusieurs compétences propres sont attribuées aux voyers, notamment en ce qui concerne l'abattage des arbres (art. 11 al. 1 et 13 RLRou). Le voyer est l'autorité compétente pour ordonner les travaux nécessaires pour rétablir la sécurité ou la conformité des aménagements aux abords des routes cantonale (art. 15 al. 2 RLRou), dont notamment le respect de la hauteur des haies fixée aux art. 8 et 9 RLRou. Il est vrai que le giratoire se situe sur un tronçon de route cantonale en traversée de localité pour lequel la charge d'entretien incombe à la municipalité (art. 3 al. 4 LRou) et que la décision de rabattre ou non la haie appartient formellement à la municipalité. Mais compte tenu du fait que les recourants n'étaient à l'époque pas assistés d'un homme de loi et en raison des compétences que la réglementation cantonale attribue aux voyers précisément dans le domaine du respect des dispositions réglementaires en matière de visibilité et de haies aux abords des routes, les recourants pouvaient croire de bonne foi que le Voyer du 4<sup>ème</sup> arrondissement était l'autorité compétente pour se prononcer sur le maintien de la haie et les conditions d'entretien de la haie, et que son avis primait celui de la municipalité en sa qualité de représentant de l'autorité cantonale. En tous les cas, l'absence de compétences propres du voyer s'agissant d'une route cantonale en traversée de localité n'apparaissait pas manifeste aux recourants. Les recourants ne pouvaient pas se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement donné, puisqu'il émanait des personnes responsables de la direction du projet au sein de la municipalité et du Service des routes. Il est vrai que par la suite, dans une lettre du mois de mai 2010, le recourant Florian Gebhardt a montré qu'il connaissait les compétences de la municipalité s'agissant de l'entretien des routes cantonales en traversée de localité en demandant l'entretien des accotements. Mais il n'est pas démontré qu'au moment de la construction du giratoire, puis de la séance du 15 avril 2004 ayant abouti à la lettre du voyer du 4 mai 2004, il maîtrisait déjà cette question assez complexe. Il est même probable que c'est après la séance du mois d'avril 2004 que les recourants ont été rendus attentifs à la question de la répartition des compétences entre le canton et les communes concernant l'entretien des routes cantonales en traversée de localité, et la question même de l'entretien des accotements n'est pas encore assimilable à celle de la compétence de l'autorité pour ordonner le rabattement d'une haie. Ainsi, le tribunal arrive à la conclusion

que la troisième condition permettant d'invoquer avec succès le droit à la protection de la bonne foi apparaît ainsi remplie.

#### **E. 4**

Il convient d'examiner encore si la quatrième condition est remplie, c'est-à-dire si les recourants se sont fondés sur les assurances reçues pour prendre des dispositions auxquelles ils ne sauraient renoncer sans subir de préjudice. A cet égard, il semble qu'à défaut de telles assurances, les recourants auraient pu s'opposer au projet de construction du giratoire. Selon la jurisprudence, la renonciation à utiliser une voie de droit à la suite d'une promesse ou un renseignement erroné de l'autorité n'est pas en soi constitutive d'un préjudice compte tenu du caractère aléatoire que présente une telle démarche (voir ATF 1C\_551/2008 du 18 mars 2009 consid. 5.2 in fine, voir aussi l'arrêt de la CDAP AF.2008.0005 du 28 avril 2009 consid. 2c). a) Toutefois, en l'espèce, l'examen de l'issue d'une éventuelle opposition au projet de giratoire peut être déterminé avec une probabilité suffisante en considérant que les projets routiers doivent être analysés par rapport aux normes professionnelles applicables à ce type d'ouvrage (AC.2008.0311 du 31 mars 2010, consid. 3b). En effet, l'art. 3 RLRou précise que les pièces relatives au dossier d'enquête d'un projet routier sont établies sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (désormais: Association suisse des professionnels de la route et des transports, VSS). Les normes VSS correspondent en effet à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (voir arrêt AC.1992.0124 du 25 mai 1994, consid. 6a). Il est vrai que les normes VSS ne sont pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal pour apprécier la qualité d'un accès à un projet de construction (voir les arrêts AC.2013.0487 du 10 juillet 2015 consid. 3a; AC.2013.0251 du 30 mars 2015 consid. 2b). Mais, la référence expresse aux normes VSS pour l'élaboration des projets routiers à l'art. 3 RLRou montre l'importance accordée à ces normes pour la phase de conception et d'élaboration d'un projet. La jurisprudence constante précise encore que la portée des normes VSS est comparable à celle d'un avis d'expert et qu'elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et doivent être prises en considération dans cette mesure comme un élément d'appréciation important (voir notamment les arrêts CDAP AC.2014.0286 du 10 décembre 2015 consid. 2c, AC.2014.0055 du 24 novembre 2015 consid. 6a; AC.2014.0013 du 2 novembre 2015, consid. 8a; AC.2013.0487 du 10 juillet 2015 consid. 3a; AC.2013.0281 du 12 février 2014 consid. 5a/aa; AC.2013.0251 du 30 mars 2015 consid. 2b, AC.2012.0328 du 30 juin 2014 consid. 3b, GE.2009.0056 du 27 janvier 2010, consid. 3c, ainsi que les arrêts du Tribunal administratif AC.2001.0099 du 18 avril 2002, consid. 3b/aa; AC.1998.0005 du 30 avril 1999, consid. 5a et l'ATF 132 III 285 consid. 1.3). b) Il convient donc d'examiner si le projet de giratoire réalisé en 2003 correspondait pour l'essentiel aux recommandations résultant des normes VSS. L'examen de la configuration de l'ouvrage réalisé et de sa conformité aux normes professionnelles applicables à ce type d'ouvrage peut fournir des éléments quant à l'issue d'une éventuelle opposition au projet de giratoire. Le tribunal se limitera dans cet examen à effectuer un simple constat, c'est-à-dire une comparaison entre la conception et les dimensions du giratoire réalisé en 2003, sur la base du plan du projet de giratoire transmis par le Service des routes (projet du bureau DM du 28 mars 2001), et les recommandations qui résultent de la norme VSS 640 263 désignée « Carrefours, carrefours giratoires ». c) La norme VSS 640 263 s'applique aux routes à orientation trafic et elle est applicable aux carrefours giratoires avec anneau de circulation à une voie sans entrecroisement et îlot central infranchissable (ch. 1). Elle donne des indications sur la disposition géométrique, le dimensionnement et

l'application des éléments de projet ainsi que sur la conception des carrefours giratoires (ch. 2). La norme classe les carrefours giratoires en deux types selon leur aménagement et leur diamètre extérieur : les carrefours giratoires compacts et les mini-giratoires : « Carrefours giratoires compacts Les carrefours giratoires compacts s'appliquent principalement sur des routes à orientation trafic. Leur îlot central n'est pas franchissable et ils possèdent un diamètre extérieur de 26 à 40 m. (...) Mini-giratoires Les mini-giratoires s'appliquent principalement sur des routes à orientation locale. Ils ont des îlots centraux franchissables ou semi franchissables et possèdent un diamètre extérieur entre 14 et 26 m. environ. (...) » La norme règle de manière détaillée les giratoires compacts en fixant des prescriptions sur (let. B) l'entrée dans le giratoire (largeur de la voie de circulation à l'entrée, rayon d'entrée et angle d'entrée îlot directionnel, distance de visibilité), sur (let. C) l'anneau de circulation (diamètre extérieur, largeur de l'anneau de circulation et la modification de la trajectoire par l'îlot central) et (let. D) la sortie du carrefour giratoire (largeur de la voie de circulation à la sortie, rayon de sortie), ainsi que sur (let. E) le mode d'exploitation (signalisation et marquage, éclairage). Pour les mini-giratoires, la norme prévoit seulement des recommandations (let. F) concernant les principes d'application (ch. 19), le diamètre extérieur (ch. 20), le centre du carrefour giratoire et la disposition des branches (ch. 21) ainsi que la largeur de l'anneau, l'entrée, la sortie et l'îlot directionnel (ch. 22). En l'espèce, le giratoire réalisé en 2003 présente les caractéristiques d'un mini-giratoire quant à ses dimensions (diamètre inférieur à 26 m) mais il a aussi clairement une orientation trafic propre aux giratoires compacts, puisqu'il est situé sur l'axe d'une route cantonale, en marge du secteur le plus densément bâti du village. d) Il convient donc d'examiner dans un premier temps si le giratoire de Chavannes-le-Veyron est conforme aux recommandations de la norme VSS 640'263 concernant les mini-giratoires. La norme (ch. 19) définit les principes d'application des mini-giratoires de la manière suivante: « 19 Principes d'application Les mini-giratoires s'appliquent principalement sur les routes à orientation locale. Du point de vue de la technique de circulation, ils conviennent particulièrement bien à la modération du trafic : - Ils réduisent la vitesse - Ils augmentent la sécurité du trafic - Ils peuvent réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation, - Ils permettent un aménagement de l'espace urbain adapté au site bâti et aux besoins de ses habitants. Des mini-giratoires peuvent exceptionnellement être placés sur des routes à orientation trafic, lorsque la place à disposition est insuffisante pour la création d'un carrefour giratoire compact et que d'autres solutions ne sont pas appropriées. » e) Les mini-giratoires sont ainsi conçus essentiellement pour les aménagements routiers en milieu urbain et peuvent donc être utilisés à titre exceptionnel sur les routes à orientation trafic. En ce qui concerne le diamètre extérieur, le mini-giratoire avec un îlot central semi-franchissable par les poids lourds devrait présenter un diamètre de l'ordre de 18 à 26 m (ch. 20). Le centre du giratoire doit se trouver le plus proche possible de l'intersection de l'axe de toutes les branches se croisant dans le carrefour et la disposition des branches doit interdire la pratique de trajectoires directes (ch. 21). Enfin, la largeur de l'anneau du mini-giratoire est d'environ 7 à 8 m et elle inclut une éventuelle couronne. Quant aux entrées, sorties et les éventuels îlots directionnels, ils doivent être aménagés comme pour les carrefours giratoires compacts (ch. 22). La norme régleme sous let. B. l'entrée dans le carrefour giratoire. Elle précise le principe à respecter pour la largeur d'entrée (ch. 5) de la manière suivante : « 5. Largeur de la voie de circulation à l'entrée La largeur de la voie de circulation à l'entrée du carrefour giratoire est mesurée à la hauteur du passage piétons ou à env. 7.00 m du bord de l'anneau (...). Pour le dimensionnement, on peut admettre une vitesse d'entrée > 30 Km/h

Pour assurer un écoulement sûr de la circulation, les largeurs seront choisies de manière à ce que, déjà avant le point de conflit, la vitesse soit convenablement adaptée et que les véhicules à moteur et les deux-roues circulent en file. Du point de vue de la sécurité routière, une largeur de voie de 3,00 à 3,50 m est considérée comme favorable. Dans les cas d'une entrée à deux voies, la largeur totale n'excédera pas 6.00 m (...) » Toujours sous let. B, traitant de l'entrée dans le carrefour giratoire, la norme traite des angles d'entrée (ch. 7) de la manière suivante : « 7. Angle d'entrée L'angle d'entrée  $\alpha$  caractérise l'angle d'intersection entre la direction de l'entrée et l'anneau de circulation, il est en particulier déterminé par l'emplacement et la forme de l'îlot directionnel et la surface complémentaire interdite au trafic. En principe, les branches du carrefour giratoire seront si possible tracées en direction du centre de l'îlot et perpendiculairement à l'anneau de circulation. L'îlot directionnel sera conçu de manière à ce que l'angle d'entrée  $\alpha$  soit d'environ 80 à 90 ° (grades) et que les conducteurs soient autant que possible en plein sur l'îlot central. Des angles d'entrée plats induisent des vitesses élevées et le non-respect de la priorité. Si de petits angles d'entrée  $\alpha < \text{environ } 70^\circ$  (grades) ne peuvent pas être évités, une déviation bien marquée par l'îlot central (angle de déviation  $\beta > 45^\circ$  (grades), (...)) est impérative pour des raisons de sécurité. » f) En l'espèce, le giratoire réalisé à Chavannes-le-Veyron a clairement les dimensions extérieures d'un mini-giratoire avec un diamètre extérieur de 23 m, inférieur de 3 m à la dimension minimale du giratoire compact. Son anneau de circulation a une largeur de 7 m, qui est portée à 8.50 m avec la partie franchissable de l'îlot central. L'entrée dans le giratoire sur l'axe L'Isle-Grancy, mesurée à 7 m du bord de l'anneau, présente une largeur de l'ordre de 4,50 m qui dépasse les dimensions de 3.00 à 3.50 m recommandées par le ch. 5 de la norme. La DGMR a d'ailleurs indiqué dans le cadre de la procédure que " la géométrie du giratoire dans le sens L'Isle-Grancy est particulièrement favorable à l'écoulement rapide et sans modération particulière des véhicules; il faut observer que la limitation à 50 km/h n'est guère dissuasive et efficace et qu'il est aisé, pour les véhicules, d'aborder le giratoire à plus de 60 km/h sans aucune nécessité de freiner ". Le tribunal a également pu faire ce constat lors de l'inspection des lieux. La DGMR a d'ailleurs relevé que " pour faire respecter les limites de vitesses et la priorité, il faudrait [...] [notamment] diminuer la largeur de la voie d'entrée dans le giratoire. " En tous les cas, le tribunal constate que la largeur d'entrée est supérieure à celle préconisée par la norme VSS tant pour les mini-giratoires que pour les giratoires compacts. Par ailleurs, l'angle d'entrée dans le giratoire depuis l'embranchement venant de L'Isle est inférieur à 70° alors que la norme recommande un angle de 80 à 90°. En outre, l'angle de déviation par rapport à l'îlot central sur l'axe L'Isle – Grancy est inférieur à 30° alors que la norme précise que l'angle de déviation devrait être d'au moins 45 ° car les angles d'entrée plats induisent des vitesses élevées et le non-respect de la priorité. La norme précise que l'angle de déviation de 45° au moins est impératif pour des raisons de sécurité. g) Il ressort de cet examen que la conception du giratoire réalisé en 2003 ne tient pas suffisamment compte des recommandations de la norme VSS 640'263 pour les mini-giratoires, tant en ce qui concerne la largeur de la voie d'entrée (4.50 m au lieu de 3.00 à 3.50 m), que l'angle d'entrée (angle d'entrée  $< 70^\circ$  au lieu de 80 à 90°) et l'angle de déviation (angle de déviation  $< 30^\circ$  alors que la norme impose au moins 45° lorsque l'angle d'entrée est inférieur à 70°). Ces différences ont des incidences sur la vitesse d'entrée des véhicules dans le giratoire et dans l'anneau de circulation. Alors que la norme préconise une vitesse d'entrée et de circulation dans le giratoire de 30 à 35 km/h (ch. 5 et ch. 9b), la configuration permet une vitesse plus importante de 50 à 60 km/h qui provoque précisément les dangers

que la norme tend à éviter car de telles vitesses induisent un comportement à risque pouvant aller jusqu'au non-respect de la priorité. La norme insiste sur le respect d'un angle de déviation de 45 ° lorsque l'angle d'entrée est inférieur à 70°. Elle précise, qu'en pareille situation, une déviation bien marquée par l'îlot central est « indispensable » pour des motifs de sécurité et mentionne un angle de déviation de 45° au moins. Cette vitesse excessive dans le giratoire pose clairement un problème de sécurité non seulement pour les véhicules débouchant depuis la rue des Fontaines, qui ne bénéficient pas de la visibilité suffisante, mais aussi pour les piétons traversant le passage, en particulier les écoliers qui se rendent à l'arrêt du bus scolaire. Si les recourants avaient déposé une opposition ou un recours contre la décision d'adoption du projet routier, il est vraisemblable que tant l'opposition qu'un éventuel recours auraient été admis. En effet, même si les normes VSS ne sont pas impératives, les défauts affectant la conception du giratoire posent des problèmes de sécurité en s'écartent trop des recommandations professionnelles, de telle sorte que la vitesse d'entrée dans le giratoire est excessive et source de dangers. h) Le rabattage de la haie est directement lié au problème posé par la vitesse excessive dans le giratoire, car si les véhicules entraient dans le giratoire avec une vitesse de l'ordre de 35 à 40 km/h, telle qu'elle est recommandée par la norme VSS, la distance de visibilité A requise, de l'ordre de 35 m à 50 m, serait respectée sans qu'il soit nécessaire de rabattre la haie. Compte tenu de cette circonstance particulière, le tribunal arrive à la conclusion que la promesse qui a été donnée aux recourants du maintien de la haie a entraîné un préjudice par le fait qu'ils se sont abstenus de contester le projet de giratoire. Si le projet de giratoire avait été élaboré en se basant sur les normes "giratoires" et "visibilité" et en tenant compte de la présence de la haie, qui préexistait à l'aménagement, le problème en cause ne se serait pas posé. Le projet aurait été adapté et modifié pour que la vitesse d'entrée des véhicules soit réglée de manière conforme aux recommandations professionnelles. i) Il est vrai que la construction du giratoire en 2003 a apporté déjà une amélioration très importante de la sécurité dans le carrefour pour les automobilistes débouchant depuis la rue des Fontaines et pour les piétons rejoignant l'arrêt du bus scolaire et du car postal. En effet, avant la réalisation du giratoire, la route cantonale 166d était prioritaire avec une vitesse autorisée de 70 km/h probablement dépassée dans une proportion importante compte tenu de la configuration des lieux (long tronçon rectiligne). La situation était alors contraire aux exigences applicables à la sécurité des piétons. En effet, un projet routier doit garantir les conditions de sécurité adéquates non seulement aux automobilistes mais aussi aux autres usagers de la route les plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes (André Jomini, Commentaire LAT, art. 19 N. 19, arrêt AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a). Les exigences concernant la sécurité des piétons sont précisées par la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), qui prévoit l'établissement d'un réseau de chemins pour piétons dans les localités (art. 2 et 4 LCPR). Les exigences du droit fédéral en matière de sécurité des piétons répondent à un intérêt de niveau constitutionnel (art. 88 Cst.). Les mesures nécessaires à la sécurité des piétons doivent être mises en œuvre partout où les dangers existent par une signalisation appropriée et/ou par des aménagements adéquats de modération du trafic permettant d'assurer le respect effectif des limitations de vitesse (FF 1983 IV p. 4). L'application de la LCPR nécessite encore l'adoption d'une législation cantonale d'exécution pour fixer notamment les effets juridiques des plans des réseaux de chemins et régler la procédure d'établissement de ces plans (art. 4 al. 2 LCPR). Le canton de Vaud n'a pas encore adopté une législation d'exécution mais les principes matériels de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si les mesures de

sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (JOMINI, Commentaire LAT art. 19 N. 25, voir aussi arrêts GE.2011.0210 précité consid. 4a ; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b). L'ancien carrefour avec le débouché de la rue des Fontaines sur la route cantonale (RC 166d) et la traversée de cette route par les enfants sans aucun passage sécurisé présentait une situation contraire à la LCPR et nécessitait une amélioration rapide, qui a pu être apportée par le projet de giratoire réalisé, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur le tronçon concerné de 70 km/h à 50 km/h ainsi que la création d'un passage piéton sécurisé sur le trajet des écoliers. On peut toutefois regretter que le projet n'ait pas d'emblée été conçu et réalisé de manière conforme aux recommandations des normes professionnelles applicables. j) Cela étant précisé, il apparaît que la quatrième condition d'application du droit à la protection de la bonne foi est remplie. Les recourants se sont en effet fondés sur les assurances et les promesses des représentants de la municipalité et du voyer selon lesquelles la haie pouvait être maintenue à une hauteur de 2 m dans le cadre de la construction du giratoire pour ne pas contester le projet de giratoire de l'époque, alors qu'à défaut d'une telle promesse il est très vraisemblable que les recourants se seraient opposés, voire auraient même recouru contre le projet de giratoire, de la même manière qu'ils recourent aujourd'hui contre l'ordre de rabattement de la haie, ce qui aurait permis le maintien de la haie (voir ci-dessus consid. e p. 16). Par ailleurs, une des conditions qui a été requise par la jurisprudence et la doctrine pour permettre à l'administré d'invoquer avec succès le droit à la protection de la bonne foi consiste en ce que la promesse soit enfreinte dans des conditions de faits tenues pour déterminantes lors de son émission, dans un état de droit semblable à celui où elle a été faite (André Grisel, Traité de droit administratif Neuchâtel 1984 p. 394). En d'autres termes, il faut que les conditions de fait déterminantes au moment où les promesses ont été faites aux recourants et la situation de droit ne se soient pas sensiblement modifiées. En l'espèce, la loi sur les routes et les normes VSS n'ont pas été modifiées sur les points déterminants pour l'issue du recours et la situation de fait ne s'est pas aggravée, au contraire. En effet, le trafic sur la route cantonale 166d a connu une baisse depuis 2000. Alors que le trafic journalier moyen (TJM sur 24h) s'élevait à 2050 véhicules, dont 50 poids lourds en 2000, il s'est réduit à 1850 véhicules par jour, dont 20 poids lourds en 2010. On ne peut donc pas parler d'un accroissement du trafic et des dangers qui justifierait le rabattage de la haie.

## **E. 5**

a) Il convient d'examiner enfin si la dernière condition du droit à la protection de la bonne foi est remplie, c'est-à-dire si un intérêt public impérieux l'emporte manifestement sur l'intérêt des recourants à obtenir le respect des promesses faites. En l'espèce, la nécessité de rabattre la haie résulte essentiellement de la vitesse excessive des véhicules entrant dans le giratoire et d'une mauvaise conception du giratoire lui-même, dont l'aménagement ne tient pas compte des recommandations de la norme VSS 640 263. Cependant, en l'état actuel et compte tenu de la vitesse effective des véhicules entrant dans le giratoire, l'absence d'une visibilité suffisante pose des problèmes de sécurité et de respect des dispositions sur la signalisation routière en particulier des règles applicables à l'entrée dans un giratoire. Il existe une situation d'illégalité et même de danger potentiel évidente à l'entrée dans le giratoire pour les véhicules venant depuis la rue des Fontaines et donc un intérêt public impérieux qui l'emporte sur l'intérêt privé des recourants. b) La municipalité a fait étudier un projet de modification du giratoire permettant de le rendre plus conforme aux exigences

de la norme VSS. Le coût d'un tel projet, selon la fourchette évoquée en audience, est conséquent et sa réalisation ne pourrait intervenir qu'au terme d'une procédure relativement longue. Il en va de même de l'aménagement d'un ralentisseur de trafic en entrée du giratoire, solution peut-être moins coûteuse également évoquée en audience et à laquelle les recourants ne se disent pas opposés, mais dont la faisabilité pour ce type de route selon les directives cantonales actuelles n'est pas avérée. Quoi qu'il en soit, il s'agit dans les deux cas de mesures qui ne peuvent pas être mises en œuvre dans un délai court. L'intérêt à la sécurité du trafic dans le giratoire présente ici une certaine urgence et un intérêt public prépondérant qui prime ainsi le droit à la protection de la bonne foi. c) La doctrine et la jurisprudence ont encore précisé que l'administré qui ne peut obtenir l'exécution de la promesse alors que les autres conditions du droit à la protection de la bonne foi sont remplies a la faculté de réclamer la réparation du préjudice qui résulte du non-respect de la promesse (André Grisel, op. cit. p. 397, voir aussi ; ATF 101 Ia 328 consid. 6c p. 331 et les références citées). Comme les autres conditions du droit à la protection de la bonne foi sont remplies, on peut se demander si les coûts du rabattage voire du déplacement de la haie ou de la construction d'une palissade derrière la haie à rabattre ne devraient pas être pris en charge par l'autorité de planification puisqu'ils sont destinés à pallier un défaut de conception du giratoire. Le Service des routes, qui a procédé à l'examen préalable du projet de giratoire conformément à l'art. 3 al. 3 LRou, devait aussi s'assurer de sa conformité aux recommandations de la norme VSS 640'283, qui ont pour but de garantir un niveau de sécurité dans l'exploitation du giratoire en fixant des principes applicables à sa conception et à son dimensionnement. d) Il n'appartient toutefois pas au tribunal de se prononcer sur la répartition des coûts du rabattage de la haie ou des autres mesures permettant d'assurer une visibilité suffisante dans l'immédiat. En tout état de cause, le rabattage de la haie est une solution provisoire à adopter en urgence en vue d'apporter une amélioration rapide de la sécurité et des conditions de circulation dans le giratoire. Cette mesure ne dispense toutefois pas l'autorité de planification d'entreprendre les démarches et procédures nécessaires permettant de réaliser les travaux assurant une réduction de la vitesse d'entrée dans le giratoire, que ce soit par le moyen d'un ralentisseur à l'entrée du giratoire ou toutes autres mesures jugées appropriées par l'autorité de planification et l'autorité cantonale de surveillance.

## **E. 6**

a) Les recourants ont sollicité l'audition de Lucien Pavillard, en sa qualité d'ancien Voyer du 4ème arrondissement, à Orny. b) Le droit d'être entendu, tel que garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), comprend le droit pour l'intéressé de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299 ; 135 I 279 consid. 2.3 p. 282; 132 V 368 consid. 3.1 p. 370 ; 131 I 153 consid. 3 p. 157 ; ainsi que les ATF 129 II 497 consid. 2.2 p. 505; 124 I 49 consid. 3a p. 51 et les réf. cit.). En particulier, le droit de faire administrer les preuves suppose notamment que le fait à prouver soit pertinent et que le moyen de preuve proposé soit apte et nécessaire à prouver ce fait. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient pas l'amener à modifier sa décision

(ATF 138 III 374 consid. 4.3.2 p. 376; 136 I 229 consid. 5.3 p. 236, ainsi que les ATF 130 II 425 consid. 2.1 p. 429 et les réf. citées). c) En l'espèce, le dossier de la cause est suffisamment complet pour permettre au tribunal de statuer en toute connaissance de cause. En particulier, il contient les déterminations de la DGMR, la position du voyer actuellement en fonction quant à la haie, sa hauteur et au giratoire, un plan de situation, des photographies des lieux, l'ensemble de la correspondance échangée entre les recourants et l'autorité intimée ainsi que les procès-verbaux de leurs rencontres. Le tribunal s'est en outre rendu sur les lieux avec un assesseur spécialisé en matière de trafic. Pour le reste, les recourants ont pu faire valoir leurs arguments lors de l'échange d'écritures. Il y a dès lors lieu de rejeter leur requête tendant à l'audition de l'ancien voyer, superflue dans ces circonstances.

#### **E. 7**

Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission très partielle du recours en ce sens que la décision attaquée est maintenue; toutefois, la coupe de la haie doit être limitée à ce qui est nécessaire pour assurer le respect de la distance de visibilité donc seulement sur le tronçon allant depuis le droit de l'extrémité sud de l'îlot directionnel précédant l'entrée dans le giratoire depuis la rue des Fontaines jusqu'à l'extrémité de l'angle nord-ouest de la parcelle n° 10, la hauteur du reste de la haie longeant la rue des Fontaines pouvant être maintenue à la hauteur de 2 m. En ce qui concerne la répartition des frais et dépens, les circonstances particulières du recours, en particulier les promesses faites par un représentant de l'Etat aux recourants concernant le maintien de la hauteur de leur haie, justifie de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat. La commune, qui en l'état de la situation obtient pour l'essentiel gain de cause et qui a consulté un homme de loi, aurait en principe droit aux dépens qu'elle a requis. Toutefois, la situation particulière liée aux promesses faites aux recourants et aux défauts de conception du giratoire (voir les explications données ci-dessus au consid. 4) justifie de compenser les dépens.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.