

VD_OMNI AC.2019.0283 vom 28. März 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-03-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2019.0283

FR: VD_OMNI AC.2019.0283 du 28 mars 2022

IT: VD_OMNI AC.2019.0283 del 28 marzo 2022

Regeste

A. _____, B. _____/Département des infrastructures et des ressources humaines, Municipalité de St-Légier-La Chiésaz | Recours contre l'octroi d'allègements concernant deux parcelles présentant un dépassement résiduel des valeurs limites d'exposition au bruit de 6 dB(A) de jour et de 8 dB(A) de nuit, après assainissement. En l'occurrence, les allègements litigieux ont été octroyés alors que les différents moyens de réduire le bruit routier au droit des parcelles concernées n'ont pas été suffisamment instruits. En particulier, la question de l'abaissement de la vitesse légale n'a pas été examinée, alors qu'il est établi qu'une réduction de vitesse de 50 km/h à 30 km/h peut, selon les circonstances, permettre une réduction du niveau sonore allant jusqu'à 3 dB(A) sans nuire à la fluidité du trafic. Il s'ensuit que le dossier comporte des lacunes et que l'ensemble des éléments pertinents n'a pas été pris en compte dans la pesée des intérêts liée à l'octroi des allègements (consid. 4c/cc). C'est en revanche à juste titre que la pose d'une paroi antibruit le long de la route a été écartée en tant que mesure d'assainissement, dès lors que, dans le cas particulier, la paroi projetée ne permettrait pas de garantir la distance de visibilité requise par la norme VSS 40 273a au sortir des parcelles concernées (consid. 4c/bb). Recours partiellement admis, renvoi de la cause à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision. Recours au TF irrecevable (1C_259/2022).

Erwägungen

E. 1

Propriétaires de parcelles concernées par les allègements qui font l'objet de la décision entreprise, les recourants ont qualité pour agir au sens de l'art. 75 de la loi vaudoise du 18 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36). Interjeté dans le délai de trente jours prescrit par l'art. 95 LPA-VD, le recours est intervenu en temps utile; il satisfait en outre aux autres conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD (applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD), si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Les recourants invoquent en premier lieu la nullité de la décision attaquée pour un motif d'ordre formel. a) aa) Dans l'acte de recours, les recourants font en substance valoir que la procédure applicable à la levée d'opposition et à l'octroi d'allègement serait celle prévue par la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01) pour la planification et la construction des routes. Dans cette mesure, ils estiment qu'il appartenait, dans un premier temps, au Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz de statuer (en vertu de l'art. 13 al. 3 LRou) puis, dans un deuxième temps, au DIRH. Or, le Conseil communal n'ayant, dans le cas d'espèce, pas statué sur l'opposition et l'octroi des allègements, la décision aurait été rendue par une autorité incompétente et serait par conséquent frappée de nullité. Dans leurs écritures subséquentes, se référant aux art. 2 al. 1 du règlement d'application du 8 novembre

1989 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (RVLPE; BLV 814.01.1) et 3 LRou, les recourants invoquent le statut de la route pour dire que le DIRH n'était pas compétent pour rendre la décision attaquée. A cet égard, les recourants font valoir que le tronçon de route concerné avait déjà un statut de route cantonale en traversée de localité au moment où la décision litigieuse a été rendue (le 28 juin 2019) et que la compétence pour administrer ledit tronçon relevait dès lors de la commune et non pas du DIRH. bb) A l'inverse, la DGMR (au nom du DIRH) et la municipalité font valoir que le tronçon concerné de la route de St-Légier avait encore un statut de route cantonale hors traversée de localité au moment où les décisions d'allégement ont été approuvées (le 28 juin 2019), de sorte que le DIRH était seul compétent. La DGMR et la municipalité expliquent en effet que le transfert dudit tronçon de route (du canton à la commune) se serait fait postérieurement à la réception finale des travaux d'assainissement intervenue dans le deuxième semestre de l'année 2019, tout en précisant que la signalisation d'entrée en localité aurait été posée de manière anticipée en 2018. A l'appui de leurs explications, les deux autorités se réfèrent au procès-verbal de réception des travaux daté du 9 septembre 2019 et signé par la commune le 29 novembre 2019, ainsi qu'au plan intitulé " Délimitations des traversées de localité selon panneaux d'entrée (PEL) ", daté du 23 octobre 2019, sur lequel le tronçon concerné est signalé comme route cantonale en traversée de localité. b) aa) Aux termes de l'art. 16 de la loi fédérale du

E. 7

octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de cette loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies (al. 1). Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur les installations, l'ampleur des mesures à prendre, les délais et la manière de procéder (al. 2). Avant d'ordonner d'importantes mesures d'assainissement, les autorités demandent au détenteur de l'installation de proposer un plan d'assainissement (al. 3). S'il y a urgence, les autorités ordonnent l'assainissement à titre préventif. En cas d'impérieuse nécessité, elles peuvent décider la fermeture de l'installation (al. 4). L'art. 17 LPE intitulé " Allégements dans certains cas particuliers " prévoit que: " 1 Les autorités accordent des allégements lorsque l'assainissement au sens de l'art. 16, al. 2, ne répond pas en l'espèce au principe de la proportionnalité. 2 Néanmoins, les valeurs limites d'immissions s'appliquant aux pollutions atmosphériques ainsi que la valeur d'alarme des immissions causées par le bruit ne peuvent être dépassées." bb) L'art. 13 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.01), qui s'applique à l'assainissement du bruit des installations fixes existantes, a la teneur suivante: " 1 Pour les installations fixes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission, l'autorité d'exécution ordonne l'assainissement nécessaire, après avoir entendu le détenteur de l'installation. 2 Les installations seront assainies: a. dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et b. de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées. 3 Lorsqu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation. 4 L'assainissement ne doit pas être entrepris lorsque: a. le dépassement des valeurs limites d'immission touche uniquement des zones à bâtir qui ne sont pas encore équipées; b. sur la base du droit cantonal en matière de construction et d'aménagement du territoire, des mesures de planification, d'aménagement ou de construction sont prises sur le lieu des immissions de

bruit, qui permettent de respecter les valeurs limites d'immission jusqu'à l'échéance des délais fixés (art. 17)." L'art. 14 OPB, applicable aux allègements en cas d'assainissement, précise en outre que: " 1 L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où: a. l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés; b. des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement. 2 Les valeurs d'alarme ne doivent toutefois pas être dépassées par des installations privées, non concessionnaires." cc) Sur le plan cantonal, le RVLPE, qui régit l'exécution dans le canton de Vaud du droit fédéral en matière de protection de l'environnement (art. 1), prévoit à son art. 2 al. 1 que l'application de la législation sur la protection de l'environnement incombe aux autorités cantonales et communales dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par les lois et règlements en vigueur. L'art. 15 RVLPE, intitulé " Programme d'assainissement des routes ", se lit comme suit: " 1 Le Service des routes et des autoroutes et le Service de lutte contre les nuisances élaborent conjointement les programmes d'assainissement des routes (art. 19 OPB) en collaboration avec le Service de l'aménagement du territoire. 2 Ils entendent au préalable les municipalités des communes intéressées. 3 Les programmes sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat." Selon l'art. 16 al. 1 let. b RVLPE, le " Service de lutte " contre les nuisances (à savoir actuellement la DGE) est l'autorité compétente en matière d'assainissement des installations existantes (cf. art. 16 et 17 LPE). Selon l'art. 3 LRou, le DIRH administre le réseau des routes cantonales (al. 2 ter), alors que la municipalité administre les routes communales et les tronçons de routes cantonales en traversée de localité délimités par le département, après consultation des communes, sous réserve des mesures que peut prendre le département pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic (al. 4). c) En l'espèce, sur la base des pièces au dossier (cf. plan de " délimitation des traversées de localité selon panneaux d'entrée (PEL) " du 23 octobre 2019 et procès-verbal pour la réception finale des travaux signé par la commune le 29 novembre 2019), on peut retenir que la route de St-Légier, au droit des parcelles n os 1043 et 1549, a bénéficié du statut de route cantonale hors traversée de localité jusqu'à l'automne 2019 et que ce n'est qu'à partir de ce moment-là qu'elle a été considérée comme route cantonale en traversée de localité. Dans ces circonstances, il convient de retenir que le 28 juin 2019, lorsque la Cheffe du DIRH a approuvé les décisions d'allègements litigieuses, le tronçon en cause relevait de l'administration cantonale et non communale. On souligne que les recourants, qui prétendent le contraire, n'apportent aucun élément permettant de conclure au fait que le tronçon en question aurait été transféré à la commune avant le 28 juin 2019, de sorte que le tribunal ne voit pas de raison de s'écarter des explications (documentées) apportées par la DGMR et la municipalité. Partant, les autorités cantonales étaient compétentes pour lever l'opposition des recourants (alors opposants) et approuver les allègements litigieux. Au demeurant, on constate que l'ancienne commune de St-Légier-La Chiésaz a participé d'un bout à l'autre de la procédure aux prises de décisions. A cet égard, on rappelle que le bureau mandaté pour l'étude d'assainissement du bruit (C._____ SA) a été désigné par les autorités saint-légerines et que les propositions d'allègement ont été validées par ces mêmes autorités, ainsi que par les services cantonaux avant d'être adoptées par le Conseil d'Etat, suivant en cela la procédure prévue à l'art. 15 RVLPE. Dans le cadre de la mise à l'enquête publique des allègements proposés, les publications effectuées l'ont été aux noms du DIRH et de l'ancienne commune de St-Légier-La Chiésaz. L'affichage s'est du reste également fait aux piliers publics de Vevey et de l'ancienne commune de Blonay.

Les séances de conciliation organisées après le dépôt des oppositions et remarques se sont déroulées en présence des autorités cantonale et communale, avant que n'intervienne la décision contestée de la Cheffe du DIRH. En conclusion, il n'y a pas lieu de considérer que la décision attaquée aurait été prise par une autorité incompétente. Ce premier grief d'ordre formel doit être rejeté. 3. Sous l'angle formel encore, les recourants se plaignent ensuite de " l'absence totale de motivation de la décision attaquée, laquelle n'indique[rait] même pas le nom des recourants et encore moins les parcelles concernées ". a) Le droit d'être entendu, tel qu'il découle de l'art. 29 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) et de l'art. 27 al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD; BLV 101.01), implique en particulier pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision, afin que l'intéressé puisse la comprendre et l'attaquer utilement s'il y a lieu et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle. L'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais elle peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige (ATF 142 II 154 consid. 4.2 p. 157; 139 IV 179 consid. 2.2 p. 183 et les références citées). La motivation peut en outre être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 141 V 557 consid. 3.2.1 p. 565 et la référence; arrêt TF 2C_382/2017 du 13 décembre 2018 consid. 4.1). Le droit d'être entendu étant un droit de nature formelle, sa violation conduit en principe à l'annulation de la décision attaquée, indépendamment du bien-fondé matériel de celle-ci. La jurisprudence admet toutefois que la violation du droit d'être entendu peut être réparée, conformément à la théorie dite de la guérison, lorsque le recourant a eu la possibilité de s'exprimer devant une autorité de recours jouissant d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit, revoyant toutes les questions qui auraient pu être soumises à l'autorité inférieure si celle-ci avait normalement entendu la partie; même en présence d'une grave violation du droit d'être entendu, il est exceptionnellement possible de renoncer au renvoi de la cause à l'autorité précédente lorsqu'une telle mesure apparaît vide de sens et prolongerait inutilement la procédure, au détriment de l'intérêt des parties à recevoir une décision dans un délai raisonnable (ATF 142 II 218 p. 226 consid. 2.8.1 et les références citées). b) En l'occurrence, la motivation de la décision attaquée - certes succincte - indique néanmoins sans équivoque que l'opposition (la seule n'ayant pas été retirée) est levée et que les allègements sollicités sont octroyés. La décision se réfère par ailleurs aux différentes étapes de la procédure d'allègement, en particulier à la séance de conciliation qui s'est tenue le 23 octobre 2017 à St-Légier-La Chiésaz, ainsi qu'aux explications complémentaires que la DGMR a apportées par la suite, justifiant à son sens d'écarter certaines mesures d'assainissement du bruit routier, dont la construction d'une paroi antibruit. Dans ces circonstances, force est de constater que les recourants étaient à même de cerner la portée de la décision litigieuse et les motifs à l'origine de celle-ci, de manière à pouvoir l'attaquer en connaissance de cause, ce qu'ils ont d'ailleurs fait. Partant, la motivation critiquée doit être considérée comme suffisante, et ce, quand bien même elle n'indique pas les noms des recourants, ni les numéros de parcelles concernées. Au demeurant, il apparaît qu'une éventuelle lacune dans la motivation de la décision attaquée devrait être considérée comme réparée dans la présente procédure de recours. La DGMR s'est en effet exprimée dans ses écritures sur les motifs qui l'ont conduite à prendre la décision litigieuse et les recourants ont pu se déterminer sur ces écritures devant la CDAP, laquelle dispose d'un plein pouvoir

en fait et en droit. Ce grief est également rejeté. 4. Au fond, les recourants contestent les allègements octroyés en tant qu'ils concernent les parcelles n os 1043 et 1549 et soutiennent qu'une paroi antibruit devrait être érigée le long de ces parcelles, comme mesure d'assainissement. a) aa) Selon l'art. 11 al. 1 LPE, les pollutions atmosphériques et le bruit, notamment, sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (al. 2). Les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes (al. 3). En vertu de l'art. 12 al. 1 LPE, les émissions sont limitées notamment par l'application des valeurs d'émissions (let. a), des prescriptions en matière de construction ou d'équipement (let. b) et des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (let. c). Les limitations figurent dans des ordonnances ou, pour les cas que celles-ci n'ont pas visés, dans des décisions fondées directement sur la présente loi (al. 2). Selon l'art. 13 al. 1 LPE, le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes. Ce faisant, il tient compte également de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles, telles que les enfants, les malades, les personnes âgées et les femmes enceintes (al. 2). S'agissant des valeurs limites d'immissions s'appliquant au bruit et aux vibrations, elles sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Selon l'art. 16 al. 1 LPE précité (cf. supra consid. 2 b/aa), les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de cette loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies. Conformément à l'art. 13 al. 2 OPB, l'obligation d'assainir existe dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a) et de telle façon que les valeurs limites d'immissions ne soient plus dépassées (let. b). L'al. 3 de la même disposition précise qu'il convient de donner la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation. Conformément à l'art. 17 LPE précité (cf. supra consid. 2 b/aa), les autorités accordent des allègements lorsque l'assainissement ne répond pas en l'espèce au principe de la proportionnalité (al. 1). Néanmoins, les valeurs d'alarme doivent en tout état être respectées (al. 2). Selon l'art. 14 al. 1 OPB, les allègements sont accordés dans la mesure où l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés (let. a) ou lorsque des intérêts prépondérants s'opposent à l'assainissement (let. b). En application des art. 20 al. 1 LPE et 15 OPB, pour des installations publiques ou concessionnaires, il est envisageable de renoncer à l'assainissement aux conditions précitées même en cas de dépassement des valeurs d'alarme, des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants devant alors impérativement être prises (arrêt TF 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2). bb) L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont édité une aide à l'exécution pour l'assainissement du bruit (" Manuel du bruit routier, Aide à l'exécution pour l'assainissement. État: décembre 2006 " [ci-après: le manuel du bruit routier], complété par Bichsel/Muff " Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit, Optimisation de la pesée des intérêts ", Berne 2006). Le manuel du bruit routier propose une méthode pour juger de la proportionnalité d'une mesure de

protection contre le bruit, laquelle compare les coûts d'une telle mesure avec son utilité. Les coûts correspondent aux moyens financiers à déboursier pour la planification, la réalisation, l'exploitation et l'entretien de la mesure. En termes d'économie publique, l'utilité de la mesure est définie comme le coût du bruit qui peut être évité à la population grâce à la mesure. La différence entre le coût du bruit sans la mesure et celui avec la mesure correspond à l'utilité économique de dite mesure pour la collectivité. Le rapport entre l'utilité et le coût de la mesure (l'efficacité) et le degré de réalisation des objectifs par rapport aux valeurs limites prescrites par l'OPB (l'efficacités) sont mis en balance et présentés dans un diagramme d'efficacité et d'efficience, duquel résulte la valeur caractéristique du WTI (abréviation de la notion de *Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen, Optimierung der Interessenabwägung*) de la mesure qui donne une recommandation sur la réalisation et la suite à donner à la procédure. Le WTI se calcule de la manière suivante: $WTI = \text{efficacité} \times \text{efficience} / 25$. Un WTI inférieur à 0,5 est très mauvais et inférieur à 1,0 est insuffisant (cf. arrêts TF 1C_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.3; 1C_506/2014 du 14 octobre 2015 consid. 6.5; arrêt du Tribunal administratif fédéral [TAF] A-2786/2018 du 11 mai 2021 consid. 7.3.4.2 p. 31). Si une mesure atteint un WTI inférieur à 1, il peut être en principe déduit du fait qu'elle est disproportionnée du point de vue de la limitation plus sévère des émissions (cf. art. 11 al. 3 LPE), qu'elle l'est également selon la limitation préventive (cf. art. 11 al. 2 LPE; arrêt TAF A-2786/2018 précité consid. 7.3.4.2 p. 32). cc) La jurisprudence a précisé que l'octroi d'allègements, qui a pour conséquence que les riverains devront vivre à l'avenir aussi avec des nuisances sonores nocives pour la santé, constitue l'ultima ratio (cf. arrêt TF 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.5). Il s'agit d'une autorisation dérogatoire, qui ne peut être délivrée que dans des cas particuliers et qui doit être appliquée de manière restrictive. Cette autorisation est conditionnée à une pesée complète des intérêts en présence et présuppose que toutes les mesures d'assainissement qui entrent en ligne de compte et leurs effets aient été suffisamment étudiés. Toutefois, tous les éléments possibles d'une alternative ne doivent pas avoir été examinés dans le détail; les variantes qui présentent des désavantages majeurs ou qui paraissent manifestement disproportionnées peuvent être écartées après un premier examen sommaire (arrêt TF 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.1 et les références citées). dd) Il ressort en outre de la jurisprudence que l'abaissement de la limitation de vitesse autorisée constitue en principe une mesure adéquate de limitation des émissions pour des routes qui doivent être assainies, lorsque le niveau sonore des véhicules qui circulent dépend - à côté d'autres facteurs - essentiellement de la vitesse de circulation. Conformément à une présentation de l'OFEV à laquelle se réfère le Tribunal fédéral, une réduction de vitesse de 50 km/h à 30 km/h constitue une mesure proportionnée et économique, qui selon les circonstances concrètes, peut permettre une réduction du niveau sonore allant jusqu'à 3 dB(A) sans nuire à la fluidité du trafic (arrêts TF 1C_350/2019 précité consid. 4.3.4; 1C_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.4). Dans l'arrêt 1C_350/2019 précité qui concernait une affaire zurichoise, le Tribunal fédéral a retenu que l'autorité intimée aurait notamment dû examiner la question d'un éventuel abaissement de vitesse, sous l'angle de la faisabilité, du coût et de l'utilité de la mesure. L'autorité intimée n'était pas autorisée à accorder des allègements, sans avoir examiné de manière détaillée les possibles limitations d'émissions à la source. Faute d'avoir réalisé cet examen, l'autorité n'avait pas satisfait à l'obligation de procéder à une pesée complète des intérêts en présence. Le Tribunal fédéral a ainsi considéré qu'au vu de l'état de fait incomplet, il n'était pas établi que le cas soit constitutif d'une situation exceptionnelle

justifiant un allégement; la décision en cause devait être annulée pour ce motif et la cause renvoyée à l'autorité intimée pour instruction complémentaire (arrêt TF 1C_350/2019 précité consid. 4.3.4). Dans le même sens, s'agissant de l'assainissement d'une route cantonale en traversée de localité (en ville de Zoug), le Tribunal fédéral a estimé qu'il était contraire au sens de l'art. 14 OPB de reconnaître des intérêts prépondérants à l'octroi d'allègements alors que les effets entraînés par un abaissement des limitations de vitesse n'étaient pas connus. Une telle manière de procéder ne tenait pas compte du fait que ces allègements ne pouvaient être accordés que dans des cas exceptionnels. Avant d'admettre des intérêts prépondérants à l'octroi d'allègements en vue de l'assainissement d'une route, il convenait d'abord d'examiner si une limitation de la vitesse, en tant que mesure d'assainissement possible, pouvait contribuer à réduire efficacement les nuisances sonores. Ce n'était que dans un deuxième temps qu'il convenait de juger si une réduction de la vitesse, dans le cadre d'une appréciation exhaustive des circonstances concrètes, était conforme au principe de la proportionnalité (arrêt TF 1C_45/2010 précité consid. 2; cf. également arrêt de la Chambre administrative de la Cour de justice de Genève du 14 novembre 2017 consid. 3b). Dans un autre arrêt (concernant toujours la route cantonale précitée en ville de Zoug), le Tribunal fédéral a indiqué qu'en cas de doute quant à l'efficacité d'une mesure telle que l'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h, un essai limité dans le temps devait être réalisé afin de tester l'efficacité de ladite mesure. Le Tribunal fédéral a par ailleurs précisé que la durée de cet essai ne devait pas être trop courte dans la mesure où l'expérience montre que le respect des limitations de vitesse ne devient effectif qu'après un certain temps (arrêt TF 1C_589/2014 précité consid. 5.5; cf. également VLP-ASPAN [Association suisse pour l'aménagement du territoire, désormais Espacesuisse], Inforum 2/2016, Barbara Jud, " Zones 30 - Une mesure contre le bruit, Octroi d'allègements uniquement en dernier ressort "). ee) Selon l'art. 108 al. 2 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la circulation routière (OSR; RS 741.21), les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque, de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruits, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira, ce faisant, de respecter le principe de la proportionnalité (let. d). A teneur de l'art. 108 al. 4 OSR, avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (au sens de l'art. 32 al. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 [LCR; RS 741.01]) afin de savoir si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. b) Dans le cas d'espèce, il ressort de l'étude d'assainissement que les valeurs limites d'immissions avant assainissement sont dépassées sur le tronçon 4b de la route de St-Légier, au droit des parcelles n os 1043 et 1549, tant de jour que de nuit. En application des prescriptions découlant de la LPE et de l'OPB, le bruit routier en cause doit dès lors, en principe, être assaini. En l'occurrence, dans ce but, un revêtement phono-absorbant a, dans un premier temps, été posé notamment au droit des parcelles concernées, laissant toutefois subsister un dépassement résiduel des valeurs d'exposition de 6 dB(A) de jour et de 8 dB(A) de nuit (selon l'étude d'assainissement). Dans un deuxième temps, la vitesse autorisée a été abaissée de 10 km/h sur le tronçon concerné (de 60 km/h à 50 km/h); l'impact de cette mesure n'est pas précisé, mais on peut partir de l'idée qu'elle permet de gagner environ 1 dB(A), de sorte que les valeurs limites d'immissions restent largement dépassées, tant de jour que de nuit. Nonobstant cette situation, la décision attaquée approuve l'allègement de l'obligation d'assainir le bruit affectant les parcelles n os 1043 et 1549. c) L'octroi d'allègements devant

constituer l' ultima ratio (selon la loi et la jurisprudence précitée), il convient de déterminer si, dans le cas d'espèce, les différents moyens d'assainir le bruit routier ont été suffisamment étudiés avant d'être écartés et, partant, si c'est à bon droit que les allègements litigieux ont été octroyés. A cet effet, le tribunal reprendra le dossier de manière chronologique, en partant de l'étude d'assainissement. aa) Selon les fiches d'allègement n os 101 et 102, différentes mesures auraient été " étudiées " mais pas retenues, au motif qu'elles n'étaient " pas envisageables ". D'après ces fiches, il s'agit des mesures suivantes: limitation du trafic, limitation de la vitesse légale, aménagement visant à limiter la vitesse effective des véhicules et écran antibruit. Dans le cadre de la procédure d'opposition aux décisions d'allègement, la DGMR a apporté des explications complémentaires (par courriers des 14 février 2018 et 30 janvier 2019) quant aux motifs l'ayant conduite à écarter les mesures d'assainissement précitées. Ainsi, dans son courrier du 14 février 2018, la DGMR a exposé qu'une éventuelle limitation de quantité de trafic avait été abandonnée, dès lors que l'axe concerné menait à une jonction autoroutière. L'itinéraire de déviation du trafic sur une autre route cantonale impliquerait de traverser la ville de Vevey, influant sur un nombre plus important d'habitants, ce qui n'était pas envisageable. Dans ce même courrier, la DGMR relevait qu'une éventuelle limitation de vitesse légale n'était pas envisageable à l'époque de l'établissement du dossier d'assainissement, dès lors que la route de St-Légier avait alors un statut de route cantonale hors traversée de localité, dont la vitesse légale est en principe de 80 km/h. Le tronçon concerné bénéficiait néanmoins déjà d'une limitation à 60 km/h. L'ancienne commune de St-Légier-La Chiésaz ayant accepté de reprendre le tronçon de route concerné, il était prévu de baisser la limitation de vitesse à 50 km/h, abaissement qui serait mis en œuvre de manière anticipée. Concernant la pose de parois antibruit, la DGMR exposait que la configuration des lieux, avec des accès aux parcelles via la route cantonale, ne permettait pas la mise en place de ce type de mesure. A cet égard, trois aspects devaient être pris en compte, à savoir les aspects technique, urbanistique et d'équité de traitement entre citoyens. Bien que la DGMR considérait ces trois critères comme défavorables dans le cas particulier, elle avait tout de même mandaté le bureau C. _____ SA, afin de réaliser des tests avec deux variantes de hauteur de mur (incluant un portail phonique) et d'évaluer les critères supplémentaires du coût économiquement supportable et de la proportionnalité. Il était précisé que la position de la paroi devait en tout état respecter la norme VSS 40 273a, relative à la distance de visibilité du conducteur en bord de chaussée avec une vitesse de 50 km/h. Il résultait des tests précités qu'une paroi haute de deux mètres coûterait environ 450'000 fr. et que le critère de l'aspect économiquement supportable serait insuffisant, le facteur WTI étant inférieur à 1. Le prix d'une paroi de quatre mètres s'élèverait à environ 800'000 fr; dans ce cas également, le critère de l'aspect économiquement supportable serait insuffisant, le facteur WTI étant inférieur à 1. En conclusion, il n'y avait pas lieu de mettre en œuvre d'autres mesures que celles envisagées et en partie déjà réalisées. Dans son courrier du 30 janvier 2019, la DGMR se déterminait sur le rapport établi par le bureau D. _____ SA (mandaté par les recourants) et relevait que si le choix d'une paroi antibruit continue permettait effectivement de protéger les riverains, deux éléments de contrainte légale et technique n'avaient pas été abordés dans ledit rapport: la visibilité du conducteur sortant en bord de chaussée et la hauteur efficace de la paroi. En particulier, comme déjà indiqué dans son courrier du 14 février 2018, la position de la paroi devait respecter la norme VSS 40 273a, ce qui contraignait soit à une hauteur de paroi inférieure au regard du conducteur sortant (ce qui n'était pas souhaitable dans le cas d'espèce), soit à reculer de plusieurs mètres la paroi par rapport au bord de la chaussée. En

outre, afin de maintenir une largeur de trottoir suffisante et pour que le mur de soutènement de la route cantonale puisse supporter le poids d'une paroi antibruit, il convenait de renforcer le mur existant appartenant aux recourants. De plus, le choix de l'ajout d'un portail antibruit impliquait qu'il soit situé à une distance suffisante du bord de la chaussée pour permettre qu'un véhicule venant de la route s'arrête avant son ouverture sans pour autant gêner le trafic. Au vu de la topographie des lieux et du porte-à-faux de l'ouvrage, des renforts étaient à prévoir pour en garantir la stabilité lorsque le portail serait ouvert. Ces différents éléments expliquaient en partie le coût estimé par C. _____ SA. Compte tenu de ces différents points, la DGMR maintenait la position exprimée dans son courrier du 14 février 2018. Dans le cadre de la présente cause, la construction d'un mur antibruit comme mesure d'assainissement a derechef été instruite. Dans sa réponse au recours, la DGMR s'est notamment référée à un document établi par le Service des routes (désormais DGMR) contenant des extraits de la norme VSS 40 273a. La mesure en question a été amplement discutée lors de l'audience du tribunal. A la suite de l'audience, les parties ont produit des devis complétés relatifs à la construction d'un mur antibruit prenant en compte différents éléments techniques. La DGMR a au surplus produit un rapport du bureau d'architectes E. _____ Sàrl, lequel examine notamment la question de la pose d'une paroi antibruit en lien avec le respect de la norme VSS 40 273a. Ce rapport présente deux solutions, schémas à l'appui, qui selon le bureau d'architectes précité, permettraient de respecter les distances recommandées par la norme VSS, notamment la ligne de visibilité et la distance d'observation. La première solution (présentée sous chiffre 2.1 du rapport) consisterait à écarter les murs antibruit de manière à ce que le champ de vision du conducteur au sortir des parcelles concernées soit dégagé dans la mesure nécessaire, en particulier vers la droite; or, le rapport précise que cette solution ne permettrait de protéger qu'un seul des deux bâtiments et requerrait un portail trop grand et pratiquement inconstructible. La deuxième solution (présentée sous chiffre 2.3) consisterait à reculer le mur antibruit en direction des bâtiments des recourants, de manière à respecter les distances recommandées par la norme VSS; or, d'après le rapport, cette solution impliquerait la cession par les recourants d'une partie de leurs parcelles au domaine public, requerrait l'installation d'un portail et contribuerait à renforcer le clivage entre espace public et privé sans espace collectif. Le rapport mentionne en outre (sous chiffres 2.3 et 2.4), de façon très succincte, deux autres possibles mesures visant à assainir le bruit routier, à savoir le remplacement des fenêtres exposées au bruit du trafic et le ralentissement du trafic à 30 km/h, mesures qu'il semble recommander d'écarter. S'agissant de l'abaissement de vitesse, le rapport indique que " cette solution diminuerait certainement la source de bruit, mais la forte utilisation de cette route aux heures de pointe rendrait cette mesure très délicate et controversée. Toutefois, une limitation à 30 km/h, mais uniquement en période nocturne, est envisageable (selon un essai concluant en ville de Lausanne) ". bb) Au vu des développements qui précèdent, on peut retenir que la mesure d'assainissement consistant à construire un mur antibruit a été suffisamment étudiée. Cette question a en effet été instruite tant dans la procédure précédant la décision attaquée que dans la présente procédure de recours. Reste néanmoins à déterminer si c'est à bon droit que les autorités intimées ont, sur le fond, écarté cette mesure. aaa) Comme relevé à plusieurs reprises par la DGMR, compte tenu de la configuration des lieux, un mur antibruit en limite des parcelles n os 1043 et 1549 devrait respecter la norme VSS 40 273a, relative aux conditions de visibilité dans les carrefours à niveau. Cette norme est applicable à toutes les routes avec carrefours à niveau, ainsi qu'aux carrefours desservant les accès riverains, comme c'est le cas en l'espèce. Elle définit les dimensions du champ de

vision dans les carrefours pour permettre aux véhicules sans priorité de croiser le trafic prioritaire ou de s'y insérer (let. A, " Généralités ", p. 3). La figure 1 (p. 4), à laquelle il convient de se référer dans le cas d'espèce, porte sur les conditions de visibilité dans les carrefours sans piste cyclable. Selon cette figure, la distance de visibilité requise doit être assurée, tant vers la droite que vers la gauche, depuis un point d'observation situé à une distance donnée du carrefour, suivant une ligne de visibilité reliant le véhicule prioritaire au point d'observation. La norme précise que le champ de vision doit être libre de tout obstacle de nature à masquer un véhicule automobile ou un deux-roues léger. Normalement, il suffit que le champ de vision soit libre de tout obstacle sur une hauteur comprise entre 0,60 m et 3,0 m mesurée au-dessus du niveau de la chaussée (let. C, ch. 10, " Exigences relatives au champ de vision "). En localité, une distance d'observation de 3,0 m est généralement recommandée pour les véhicules automobiles et les deux-roues légers; cette distance ne devrait pas être inférieure à 2,50 m. Une distance inférieure n'est en tout état pas admissible pour de nouvelles constructions (let. D, ch. 11, " Distances d'observation ", p. 7, et ch. 13, " Mesures en cas de distance de visibilité aux carrefours insuffisante ", p. 9). Le tableau 1 (p. 8) définit les distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires. Ce tableau indique une distance de visibilité de 50 à 70 m pour une vitesse d'approche de 50 km/h. bbb) En l'espèce, les bâtiments des recourants se trouvent en contre-bas de la route de St-Légier, étant précisé que le dénivelé entre le niveau de la route et le niveau de la place d'accès (sise devant lesdits bâtiments) est important, comme cela a été constaté lors de l'inspection locale. Les vues aériennes des parcelles n os 1043 et 1549 (disponibles sur le site du Guichet cartographique cantonal) permettent par ailleurs d'observer que la place d'accès précitée accueille (au pied du mur de soutènement sis en limite nord desdites parcelles) un couvert à voitures et des places de stationnement. Un chemin d'accès en pente (orienté en direction du nord-ouest) relie la place d'accès à la route, impliquant que les véhicules quittant les parcelles des recourants doivent traverser le trottoir longeant la route du côté sud avant de pouvoir s'engager dans le trafic. En l'occurrence, les recourants sollicitent l'installation de parois antibruit le long de la limite nord des parcelles n os 1043 et 1549 . Lesdites parois borderaient le trottoir existant (cf. pièces 14 recourants). Comme constaté lors de l'inspection locale, une paroi antibruit existe déjà dans la partie nord-ouest de la parcelle n° 1043, le long de la première partie du chemin d'accès (tronçon A), et un mur en béton borde la limite nord-est de la parcelle n° 1549 (tronçon E). Il s'agirait ainsi (selon les conclusions prises dans le recours et les précisions apportées dans les déterminations du 2 février 2021, p. 4, en bas) de construire une paroi d'une hauteur minimale de 2 m, prenant place entre les deux parois existantes (soit sur les tronçons B, C et D) de manière à former une paroi continue. Or, compte tenu de la configuration des lieux et de la distance d'observation requise (d'au moins 2,50 m), il apparaît qu'un véhicule rejoignant la route depuis le chemin d'accès ne disposerait manifestement pas de la distance de visibilité nécessaire (50 à 70 m, selon le tableau 1 cité ci-avant) du côté droit (côté est), puisque le champ de vision du conducteur serait complètement obstrué par le tronçon C du mur antibruit. A noter que ce point peut être considéré comme établi, même en l'absence de données chiffrées fournies par la DGMR. Il sied encore de préciser que s'agissant d'une nouvelle construction, il ne se justifie pas de prendre en considération une distance d'observation inférieure à celle indiquée. Partant, l'installation d'un mur antibruit à l'emplacement souhaité par les recourants n'est pas conforme sous l'angle de la sécurité, faute de respecter la norme VSS 40 273a. C'est donc à bon droit que la mesure a été écartée

(dans la configuration souhaitée). Il s'ensuit que la question du coût d'une telle paroi et de son caractère économiquement supportable peut rester indéfinie. Par surabondance (s'agissant toujours de la configuration souhaitée par les recourants), on relève qu'il n'est pas établi que le mur existant, dans le manteau duquel ladite paroi devrait être fixée, pourrait supporter le poids propre de celle-ci et en assurer la résistance au vent - voire garantir, de manière plus exceptionnelle, la résistance nécessaire à l'impact d'un véhicule qui la heurterait -, étant rappelé que des places de stationnement ainsi qu'un couvert à voitures se trouvent en contre-bas de la route (sur les parcelles des recourants). Une expertise portant sur ces aspects - lesquels relèvent de la compétence d'un bureau d'ingénieurs - engendrerait manifestement un coût supplémentaire important, qui n'a pas été pris en compte dans les devis produits et ne permettrait très vraisemblablement pas de respecter le critère du caractère économiquement supportable de la paroi. Au demeurant, comme relevé par la DGMR, la solution alternative consistant à installer un mur discontinu, ne couvrant qu'une partie de la limite nord des parcelles concernées mais garantissant la distance de visibilité nécessaire du côté droit, ne permettrait à l'évidence pas de protéger de manière efficace les bâtiments des recourants contre le bruit routier. En conséquence, cette solution pouvait également être écartée. Quant à la solution visant à implanter la paroi requise plus en retrait de la route de manière à assurer la visibilité nécessaire, elle n'apparaît pas satisfaisante non plus. En effet, vu le dénivelé existant entre les niveaux de la route et de la place d'accès (située devant les bâtiments des recourants), il conviendrait de construire un nouveau support dans lequel ancrer ladite paroi. Cela nécessiterait des travaux bien plus importants et coûteux (impliquant notamment de déplacer le couvert à voitures et les places de stationnement situés dans la partie nord des parcelles n°s 1043 et 1549), qui auraient pour effet que la condition de la proportionnalité (sous l'angle de l'indice WTI) ne serait assurément pas remplie. En définitive, il découle des considérations qui précèdent que les autorités étaient fondées à écarter la construction d'une paroi antibruit (dans les différentes configurations possibles), comme mesure d'assainissement du bruit routier. ccc) Sous l'angle du droit d'être entendu, les recourants ont indiqué, dans leurs déterminations du 31 mai 2021, que si le tribunal venait à écarter la pose d'un mur antibruit comme mesure d'assainissement au motif que la norme VSS ne serait pas respectée (faute de visibilité suffisante), ils demandaient à obtenir les données chiffrées sur lesquels la DGMR s'était fondée et souhaitaient se déterminer sur celles-ci. En l'occurrence, on constate que la DGMR a invoqué le respect de la norme VSS en cause avant que la décision attaquée ne soit rendue (soit dans ses courriers des 14 février 2018 et 30 janvier 2019), ainsi que dans la présente cause (dans la réponse au recours et en audience). En outre, cet aspect a été repris et développé dans le deuxième rapport du bureau d'architectes E. _____ Sàrl, comme on l'a vu. C'est dire que les recourants auraient eu tout le loisir de s'exprimer de manière détaillée sur cette question, s'ils l'avaient souhaité, soit avant soit après que la décision litigieuse avait été rendue. Or, les recourants se sont contentés, dans leurs dernières écritures (déposées le 31 mai 2021), d'indiquer que les constatations de la DGMR (quant au respect de la norme VSS en cause) seraient arbitraires, sans chercher à établir que ladite norme serait respectée. Dans ces circonstances, force est de constater que le droit d'être entendu des recourants a été respecté s'agissant de cette question particulière et qu'il n'y a pas lieu de leur impartir d'autre délai à cet effet. cc) Concernant les autres mesures d'assainissement écartées au profit d'allègements, il convient de relever ce qui suit. aaa) La question d'une éventuelle limitation du trafic sur le tronçon 4b, comme mesure d'assainissement, est très peu détaillée dans l'étude. En effet, l'annexe 1 (" Résumé de

l'étude d'assainissement ") se contente de retenir que " le développement régional ne prévoit aucune diminution du trafic sur les routes concernées " et les fiches d'allégement n os 101 et 102 n'apportent aucun élément complémentaire. La DGMR s'est toutefois expliquée sur le rejet de cette mesure dans son courrier du 14 février 2018. Elle a exposé, en substance, que l'axe concerné menait à la jonction autoroutière sise en amont et que l'itinéraire de déviation du trafic sur une autre route cantonale impliquerait de traverser la ville de Vevey, influant sur un nombre plus important d'habitants, ce qui ne serait pas envisageable. Au regard de ces éléments, on peut retenir qu'un examen sommaire de la mesure en cause a été réalisé et que, compte tenu des désavantages importants mis en évidence, le rejet de ladite mesure ne prête pas le flanc à la critique (cf. arrêt TF 1C_350/2019 précité consid. 4.1 et les références citées). bbb) S'agissant ensuite de l'éventuelle limitation de la vitesse légale sur le tronçon concerné, voire de l'installation d'aménagements visant à limiter la vitesse, on constate que ces moyens de réduire le bruit n'ont manifestement pas fait l'objet d'un examen approfondi dans le cadre de l'étude d'assainissement. Il semble, en particulier, que la question de l'instauration du 30 km/h sur le tronçon concerné n'ait même pas été envisagée, alors que les essais réalisés dans différentes villes suisses (par exemple, Genève, Zurich et Lausanne) se sont révélés concluants (cf. site web de l'OFEV [<https://www.bafu.admin.ch>] ■ Thème Bruit ■ Informations pour spécialistes ■ Mesures ■ Circulation routière ■ Réduction de vitesse ■ Best Practice Liste; également, Bulletin de l'association "Rue de l'Avenir", 1/2020). Un abaissement de la vitesse autorisée de 10 km/h a certes été décidé et mis en œuvre à la suite de l'adoption de l'étude d'assainissement (faisant passer la vitesse de 60 à 50 km/h), mais l'important dépassement des valeurs limites constatés au droit des parcelles des recourants commandait impérativement d'étudier la question de la réduction de la vitesse légale à 30 km/h. Dans la présente cause, cette question a été abordée par la DGMR au travers du rapport établi par le bureau d'architectes E._____ Sàrl; or, ce rapport ne contient que des considérations très générales qui ne permettent pas de retenir qu'un examen sérieux aurait été réalisé. Dans ces circonstances, on constate que la mesure consistant à abaisser la vitesse autorisée à 30 km/h - dont on souligne qu'elle est considérée comme particulièrement économique et susceptible de diminuer le bruit routier de plusieurs décibels à la source - a été rejetée sans avoir, au préalable, été instruite à satisfaction de droit. On relève au demeurant que l'autorité communale admet - à tout le moins implicitement - le fait qu'un abaissement de la vitesse autorisée pourrait constituer un moyen adéquat de réduire les nuisances sonores, puisqu'il a été exposé en audience que l'ancienne commune de St-Légier-La Chiésaz avait demandé - postérieurement à la procédure d'allégements - une limitation nocturne de la vitesse à 30 km/h, dont l'examen serait en cours. En conclusion, l'instruction lacunaire de cette possible mesure d'assainissement justifie l'admission partielle du recours. ccc) A toutes fins utiles (les recourants ayant utilisé les termes d'" isolation acoustique des logements " dans leurs conclusions subsidiaires modifiées, cf. déterminations du 2 février 2021), on relève que la question de l'insonorisation des fenêtres des bâtiments n'a pas du tout été examinée (que ce soit au stade de l'étude d'assainissement ou à la suite de l'opposition formée par les recourants), alors que plusieurs logements situés dans les bâtiments ECA n os 3288 et 3289a comportent des fenêtres donnant sur le côté nord, soit du côté de la route de St-Légier. Dans le cadre de la présente cause, le remplacement des fenêtres a été mentionné comme possible moyen technique de réduire les nuisances sonores (dans le rapport du bureau d'architectes E._____ Sàrl), sans toutefois avoir fait l'objet d'un examen concret et détaillé. Cela étant, dès lors que les valeurs d'alarme ne sont pas dépassées au droit des

parcelles n os 1043 et 1549 selon l'étude d'assainissement (ce qui n'est pas contesté par les recourants), l'isolation acoustique des bâtiments n'entre, a priori , pas en ligne de compte (art. 20 LPE et 15 OPB). Par ailleurs, le remplacement des fenêtres ne pourrait intervenir qu'après épuisement des mesures à la source. ddd) Il découle des développements qui précèdent que les allègements litigieux ont été octroyés alors que les différents moyens de réduire le bruit routier au droit des parcelles concernées n'avaient pas été suffisamment instruits. Il s'ensuit que le dossier comporte des lacunes et que l'ensemble des éléments pertinents n'a pas été pris en compte dans la pesée des intérêts liée à l'octroi des allègements. C'est donc en violation des art. 17 LPE et 14 OPB que les allègements litigieux (relatifs aux parcelles n os 1043 et 1549 de la commune de Vevey) ont été accordés. La décision attaquée doit dès lors être annulée en tant qu'elle concerne ces parcelles et le dossier renvoyé à l'autorité intimée afin qu'elle complète l'instruction de la cause en coordination avec la nouvelle commune de Blonay-St-Légier. Dans ce cadre, la question d'un abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h, tant de nuit - où les valeurs limites sont également dépassées - que de jour, sera examinée en priorité, étant rappelé que cet examen devra inclure une expertise au sens des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, ainsi qu'une évaluation de la mesure sur une période suffisamment longue. 5. Il découle des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis et la décision attaquée annulée en tant qu'elle concerne les parcelles n os 1043 et 1549. Le dossier est renvoyé à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants. Vu l'issue du recours, des frais de justice réduits seront mis à la charge des recourants. Des dépens réduits seront octroyés aux recourants, à la charge du DIRH et de la Commune de Blonay-St-Légier.

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