

# VD\_OMNI AC.2021.0268 vom 14. April 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-04-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2021.0268](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2021.0268)

FR: VD\_OMNI AC.2021.0268 du 14 avril 2023

IT: VD\_OMNI AC.2021.0268 del 14 aprile 2023

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, Municipalité de Gland | Recours du propriétaire d'une parcelle bordant la Route Suisse, dont le tronçon en cause se trouve en partie sur le domaine cantonal et en partie sur le domaine de la Commune de Gland, contre la décision de la DGMR refusant la mise en oeuvre immédiate de mesures d'assainissement du bruit routier prévues dans un rapport d'assainissement établi en 2013, savoir la réduction de la vitesse de circulation sur le tronçon et la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant. Dans le cadre de la procédure de recours devant la CDAP, la mesure de réduction de la vitesse de circulation prévue a été mise en oeuvre, de sorte que le recours n'a plus d'objet sur ce point. Quant à la pose d'un nouveau revêtement routier, le délai annoncé d'au moins 5 à 6 années avant la réalisation de cette mesure s'avère disproportionné au regard de l'ensemble des circonstances d'espèce. En effet, si on peut comprendre que l'autorité tienne compte d'autres travaux routiers afin de favoriser une synergie avec les mesures d'assainissement sonores, une durée de 10 ans s'est déjà écoulée depuis l'étude d'assainissement, et le dépassement résiduel des VLI doit être considéré comme important compte tenu notamment de son impact sur le sommeil des habitants. En conséquence, il convient d'admettre le recours dans la mesure où il conserve un objet et de réformer la décision attaquée en ce sens que la DGMR et l'autorité communale se coordonneront pour réaliser l'assainissement complet du bruit routier devant la parcelle du recourant dans un délai de 12 mois dès la notification de l'arrêt de la CDAP; à défaut, ces autorités devront mettre en oeuvre une autre mesure d'assainissement. Recours au Tribunal fédéral rejeté dans la mesure où il est recevable (1C\_252/2023 du 28 mars 2025).

## Erwägungen

### E. 1

Est une décision toute mesure prise par une autorité dans un cas d'espèce, en application du droit public, et ayant pour objet: a. de créer, de modifier ou d'annuler des droits et obligations; b. de constater l'existence, l'inexistence ou l'étendue des droits et obligations; c. de rejeter ou de déclarer irrecevables des demandes tendant à créer, modifier, annuler ou constater des droits et obligations.

### E. 2

Sont déterminants pour évaluer l'urgence d'un cas: a. l'importance du dépassement des valeurs limites d'immission; b. le nombre des personnes touchées par le bruit; c. le rapport coût-utilité.

### E. 3

L'assainissement et les mesures d'isolation acoustique devront être exécutés au plus tard dans les quinze ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

## **E. 4**

Le délai pour réaliser les assainissements et les mesures d'isolation acoustique sur les routes (al. 3) est prolongé: a. pour les routes nationales: jusqu'au 31 mars 2015 au plus tard; b. pour les routes principales selon l'art. 12 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) et pour les autres routes: jusqu'au 31 mars 2018 au plus tard.

### **E. 4.1**

en p. 26 dudit Manuel), qui est une aide à l'exécution pour l'assainissement élaborée par l'Office fédéral des routes et l'Office fédéral de l'environnement (ouvrage téléchargeable depuis le site internet de la Confédération suisse, à l'adresse [www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-routier.html](http://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-routier.html); page consultée en décembre 2022). Le logiciel précité permet de calculer les niveaux sonores à grande échelle, notamment pour les communes. En l'occurrence, le Rapport d'assainissement 2013 précise (ch. 3.3.1, p. 14) que les immissions sonores ont été définies pour des conditions dites normales, soit pour un trafic journalier annuel moyen (TJM), un revêtement sec de la chaussée et en l'absence de vent, et que les paramètres suivants ont été pris en compte: les axes routiers, les courbes de niveau, la hauteur des bâtiments, les obstacles (murs, parapets et autres). Il ressort également dudit Rapport (ch. 3.1 pp. 9-11) qu'afin de s'assurer de la validité du calcul des immissions de bruit, une campagne de mesures " in situ " a été réalisée entre le 31 août et le 1<sup>er</sup> octobre 2010, de manière à "caler" le modèle informatique. Les mesures ont également été adaptées afin de tenir compte du volume du trafic prévu en 2030 (ch. 3.3.3, pp. 16-17 du Rapport). Dans la décision attaquée, l'autorité intimée fait état d'un niveau sonore de 67 dB(A) relevé dans le cadre de l'établissement du Rapport d'assainissement 2013, sans donner d'autre précision. Selon l'art. 39 al. 1 OPB, pour les bâtiments, les immissions de bruit doivent être déterminées au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit. Dans le cas présent, lors de la campagne de mesures de 2010, aucune mesure " in situ " n'a été effectuée sur le bâtiment d'habitation présent sur la parcelle du recourant. Il ressort en effet du Rapport d'assainissement 2013 (Annexe 7: Mesures in situ , fiche de mesure du bruit routier EGID n° 811735.04 relative au bâtiment d'habitation du recourant) que la mesure de bruit a été réalisée à l'aide d'un micro placé à une hauteur de 3.5 m du sol, sur le terrain du recourant, au bord de la route mais pas au niveau du bâtiment d'habitation. Comme l'a expliqué la DGMR dans sa réponse au recours (p. 2) et à l'audience, il s'agit d'une mesure de "calage" pour l'outil informatique de calcul du modèle d'évaluation des immissions. Basé sur les résultats de cette mesure, le niveau d'évaluation L<sub>r</sub> à la position de calage dans le pré à côté de la maison du recourant, pour un TJM de 9'000 véhicules en 2010 est de 70.3 dB(A) de jour et de 61.4 dB(A) de nuit (cf. fiche de mesure précitée). Cela ne correspond donc pas au niveau sonore qui serait mesuré à la hauteur du bâtiment. A cet égard, il faut se référer au " Tableau des immissions sonores " figurant à l'Annexe 3 du Rapport d'assainissement 2013 pour connaître le détail de la situation des niveaux sonores avant assainissement (à l'horizon 2030, compte tenu d'un TJM de 9'500 véhicules); il en résulte des immissions sonores s'élevant à 67 dB(A) de jour et à 58 dB(A) de nuit au premier et au second étages du bâtiment d'habitation (façade sud-est). C'est ainsi sur ces dernières valeurs, provenant d'une modélisation de toute la Commune et exprimées au droit des bâtiments, que se fonde l'autorité intimée dans la décision attaquée. e) Dans le cadre de la présente procédure de recours, les parties ont convenu que la DGMR procède à un nouveau contrôle des niveaux

sonores produits par le trafic routier. Ce contrôle a été effectué le 23 juin 2022, en réalisant des mesures de bruit in situ dans l'encadrement d'une fenêtre ouverte, au premier étage du bâtiment d'habitation du recourant, avec l'accord de ce dernier. Le résultat est présenté dans un rapport du 5 juillet 2022 produit au dossier. Il en ressort en substance que deux prises de mesures ont été effectuées de jour dans des conditions standard, avec comptage manuel du trafic dans chaque sens de circulation. Ces mesures ont été effectuées à 15h52, puis à 16h30, pendant une durée de 20 minutes chacune. Après calcul et correction en fonction du volume de trafic, les valeurs obtenues étaient, avec un TJM de 7'350 véhicules par jour en 2021 [recte: 2015], de 62 dB(A) de jour et 53 dB(A) de nuit (première prise), respectivement de 59 dB(A) de jour et 49 dB(A) de nuit (seconde prise). Avec un TJM de 9'500 véhicules par jour en 2040 [recte: 2030], ces valeurs étaient de 64 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit (première prise), respectivement de 60 dB(A) de jour et 52 dB(A) de nuit (seconde prise). En considérant un TJM de 9'500, les résultats de ces mesurages (Lr = 60-64 dB(A) de jour et 52-55 dB(A) de nuit) s'avèrent tous inférieurs aux niveaux d'évaluation déterminés par l'étude d'assainissement de 2013 (Lr = 67 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit; cf. Annexe 3 du Rapport d'assainissement 2013). Selon la Cour de céans, dont la section comprend un assesseur spécialisé en acoustique, ces résultats paraissent surprenants a priori, car on s'attendrait plutôt à une augmentation du niveau d'évaluation par rapport aux précédents mesurages de référence, compte tenu notamment de la dégradation supplémentaire du revêtement routier depuis 2013. Cet écart de 3 à 7 dB(A) semble ainsi particulièrement élevé. De même, l'écart de 3 dB(A) entre les deux mesurages effectués par la DGMR dans des conditions similaires, à moins d'une heure d'intervalle paraît très important. Il conviendrait dès lors de procéder à une vérification complémentaire de ces résultats, à supposer que l'autorité intimée entende les retenir comme déterminants, ce qui ne ressort pas de ses écritures. Au demeurant, le recourant, qui conteste ces résultats, a indiqué renoncer à solliciter une telle contre-expertise, pour autant que les autorités intimée et concernée entreprennent immédiatement les démarches nécessaires en vue d'une réduction de la vitesse à 60 km/h sur le tronçon de la Route Suisse bordant sa parcelle, ce qui a bien été effectué. En conséquence, le Tribunal retient que les résultats des mesures sonores effectuées en juillet 2022 ne peuvent être confirmés en l'état, sans qu'il soit toutefois nécessaire de compléter l'instruction à ce sujet. f) En définitive, il ne se justifie pas de s'écarter des immissions de bruit retenues dans le Rapport d'assainissement 2013, qui ont été mesurées et corrigées selon la méthodologie recommandée par l'OFROU et l'OFEV et sont toujours pertinentes et d'actualité. La parcelle n° 633 du recourant est colloquée dans une zone avec un degré de sensibilité III au bruit. Conformément à l'annexe 3 de l'OPB, les valeurs limites d'immission (VLI) dans ce cas sont fixées à 65 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Les valeurs d'alarme sont quant à elles fixés à 70 dB(A) le jour et à 65 dB(A) la nuit. Avec des immissions sonores s'élevant à 67 dB(A) le jour et à 58 dB(A) la nuit au niveau du bâtiment d'habitation du recourant selon le Rapport d'assainissement 2013, les VLI sont dépassées de 2 dB(A) le jour, respectivement 3 dB(A) la nuit. Les valeurs d'alarme ne sont quant à elles pas atteintes. 4. Reste à déterminer l'adéquation des mesures d'assainissement prévues. En cas de dépassement des VLI, les installations fixes concernées doivent en effet être assainies dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation économiquement supportable, et de telle façon que les VLI ne soient plus dépassées (art. 13 al. 1 et al. 2 let. a et b OPB). a) Une mesure d'assainissement est économiquement supportable si ses coûts se situent dans un rapport raisonnable par rapport à ses effets (TF 1C\_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.1). 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). Il s'agit de directives destinées à assurer une application uniforme du droit et à expliciter son interprétation. Elles ne dispensent pas l'autorité de se prononcer à la lumière des circonstances du cas d'espèce (ATF 133 II 305 consid. 8.1; 121 II 473 consid. 2b et les réf. cit.). 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'efficacité) 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 score de 1 est considéré comme suffisant (et la mesure comme économiquement supportable), un score inférieur à 0.5 est très mauvais, et un WTI de 4 est considéré comme très bon. Une mesure présentant un score inférieur à 1 est considérée comme disproportionnée du point de vue de la limitation des émissions (TF 1C\_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.3, 1C\_480/2010 du 23 février 2011 consid. 4.4). b) En l'occurrence, l'autorité intimée prévoit au titre de mesures d'assainissement, de limiter la vitesse à 60 km/h sur le tronçon de la Route Suisse longeant la parcelle du recourant, ce qui permettrait une réduction du bruit de 2 dB(A), ainsi que de changer le revêtement routier sur cet axe de circulation, réduisant ainsi le bruit de 1 dB(A). Ces mesures permettraient donc une réduction totale du bruit de 3 dB(A). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, l'abaissement de la limitation de la vitesse maximale 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. Il s'agit d'une mesure relativement peu coûteuse, qui peut être efficace jusqu'à 3 dB(A) selon les circonstances (TF 1C\_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.3.4 et les réf. cit.). La pose d'un revêtement peu bruyant fait également partie des mesures de limitation du bruit à la source qu'il convient de privilégier selon l'art. 13 al. 3 OPB (TF 1C\_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.2. ATF 138 II 379 consid. 5.6). En ce qui concerne le caractère économiquement supportable de la pose d'un revêtement peu bruyant ainsi que de la modération de la vitesse dans le cas présent, il ressort du Rapport d'assainissement 2013 que pour l'ensemble des mesures d'assainissement préconisées sur la route RC1a, dont fait partie le tronçon 4 qui concerne la parcelle du recourant, l'indice WTI est de 1.1, ce qui est suffisant au regard des critères applicables en la matière (ch. 7, p. 38 du Rapport; voir également Annexe 6 du Rapport: Analyse coût-efficacité [WTI], fiches relatives aux mesures portant sur le tronçon RC1a). c) Le recourant ne semble pas contester

que les mesures d'assainissement préconisées permettraient d'abaisser de 3 dB(A) les nuisances sonores. Dès lors, dans la mesure où il ressort du Rapport d'assainissement 2013 que pour la parcelle du recourant, la pose d'un revêtement peu bruyant et la limitation de la vitesse à 60 km/h permettent déjà le respect des VLI et que leur coût est économiquement supportable, les mesures d'assainissement prévues respectent les conditions de l'art. 13 al. 2 OPB. Il n'est par conséquent pas nécessaire, sous réserve de ce qui suit, d'examiner les possibilités de mettre en œuvre d'autres mesures de protection contre le bruit. La loi vise en effet le respect des VLI prévues par l'OPB et non un traitement allant au-delà. Il convient en conséquence de confirmer la pertinence des mesures retenues par l'autorité intimée dans le cas présent.

## E. 5

Le recourant se plaint encore du calendrier prévu pour réaliser les mesures d'assainissement précitées, qui ne respecte en particulier pas les délais de l'art. 17 OPB. La DGMR expose que les mesures d'assainissement concernées seront réalisées lors des travaux planifiés dans le cadre d'un projet général de requalification de la Route Suisse sur le territoire communal développé parallèlement (dont le but est de rendre ce tronçon routier plus urbain, de favoriser la mobilité douce et de réduire la vitesse), selon un calendrier prévoyant une phase d'étude dès 2022, une mise à l'enquête publique en 2025 et le commencement des travaux à l'horizon 2027-2028. a) Il n'est pas contesté que le délai légal prévu par l'art. 17 al. 4 OPB pour l'exécution de l'assainissement litigieux, soit jusqu'au 31 mars 2018, est aujourd'hui dépassé. Ce délai maximal ou délai-cadre ne constitue pas nécessairement le terme définitif du processus d'assainissement (Favre, Les aspects spécifiques à la protection contre le bruit en matière d'assainissement, in : URP/DEP 2003/6, pp. 507 ss, p. 517). Les délais d'assainissement des routes existantes, fixés au 31 mars 2015 pour les routes nationales et au 31 mars 2018 pour les routes cantonales et communales (art. 17 al. 3 et 4 OPB), sont d'ailleurs échus, alors que le réseau routier est loin d'être assaini. Cette échéance n'a pas été prolongée mais, le 21 février 2018, le Conseil fédéral a adopté une révision de l'art. 21 al. 1 et al. 3 et de l'art. 23 al. 3 OPB, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2018 (RO 2018 965), aux termes de laquelle les contributions fédérales allouées par conventions-programmes pour l'assainissement du bruit routier sont prolongées jusqu'à fin 2022 (Favre, La lutte contre le bruit du trafic routier ■ une tâche permanente, in : DEP 2018 pp. 628 ss, p. 631). Par la suite, afin de permettre aux cantons de poursuivre leurs efforts, le Conseil fédéral a décidé, lors de sa séance du 27 avril 2022, de prolonger le soutien financier et d'augmenter le crédit annuel alloué par la Confédération aux cantons pour la période 2023-2024 à 26 millions de francs par an (Communiqué du 27 avril 2022 du Conseil fédéral, consultable sur le site internet de la Confédération à l'adresse [www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-88236.html](http://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-88236.html)). Selon la doctrine, le fait que le délai maximal d'assainissement prévu à l'art. 17 OPB soit échu signifie en principe que la personne touchée par le dépassement des valeurs limites de bruit dispose d'une prétention à la réalisation de l'assainissement; l'autorité concernée, de son côté, doit procéder à l'assainissement sans délai, sans quoi l'on se trouverait en présence d'une situation illégale (Gossweiler, Strassenlärmsanierung beim Kantons- und Gemeindestrassen nach Ablauf der Lärmschutzrechtlichen Sanierungsfrist, Abschluss der Erst-Sanierung und Konstellationen möglicher "Nachsanierungen", in : DEP 2018, pp. 600 ss, p. 606 et les réf. cit.; Gächter, Grundsatzfragen und Konzepte der Sanierung, in : DEP 2003 pp. 459 ss, p. 493; Griffel/Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Zurich 2011, n° 21 ad art. 16 et n° 10 ad art. 17 LPE). Une

décision politique fixant un délai d'exécution dans le cadre de ce délai maximal n'est plus possible. De plus, le détenteur de l'installation doit investir les moyens financiers et les autres ressources nécessaires à l'exécution de sa tâche. L'échéance du délai d'assainissement signifie pour les autorités de surveillance qu'elles doivent exiger la réalisation des assainissements auprès des détenteurs d'installations non encore assainies (Gossweiler, DEP 2018, p. 606). Ce dernier auteur se distancie néanmoins de cette position de principe en relevant que l'expérience acquise depuis l'entrée en vigueur de l'OPB montre que les choses ne sont pas aussi "simples" en pratique et qu'il ne faut pas s'attendre à ce que les assainissements qui n'ont pas encore été entrepris le soient à court terme après l'échéance du délai légal maximal. Cet auteur estime en effet que si les assainissements nécessaires n'ont pas pu être réalisés dans les délais d'environ 30 ans prévus à cet effet, on peut douter que les ressources financières et en personnel soient suffisantes pour réaliser les assainissements restant dans un court laps de temps (Gossweiler, *Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen*, thèse Zurich 2014, n° 251 p. 138). D'un point de vue juridique, il estime qu'il ne faut pas s'attendre à ce que des allègements soient accordés à des conditions plus strictes après l'écoulement des délais de l'art. 17 OPB, comme certains auteurs le préconisent (Gossweiler, DEP 2018, p. 607, citant notamment Griffel/Rausch, op. cit., n° 21 ad art. 16 LPE, et Gächter, op. cit.). En effet, selon Gossweiler, les autres intérêts publics à prendre en considération (comme la protection des sites) ne pourront pas être évalués différemment qu'auparavant. Il relève encore que lorsqu'il s'agit d'évaluer le caractère économique d'une mesure, on utilise en pratique souvent des outils standardisés comme l'indice "WTI" et qu'il n'y a pas de raison qu'après l'écoulement des délais, ces outils soient modifiés ou plus sévèrement appliqués, ce qui pourrait d'ailleurs provoquer d'autres retards (Gossweiler, DEP 2018, p. 607). Par ailleurs, plusieurs auteurs estiment qu'après l'écoulement des délais légaux maximaux d'assainissement, on peut concevoir que les détenteurs d'installations obtiennent des allègements en la forme de (courts) délais pour réaliser les assainissements nécessaires, ceci, par exemple, afin de pouvoir les coordonner avec la réalisation d'autres projets (Gossweiler, DEP 2018, p. 607; Gächter, op. cit., p. 490; voir également Schrade/Wiestner, *Kommentar zum Umweltschutzgesetz*, mars 2001, n° 33 ad art. 17 LPE). b) S'agissant du délai prévu par l'art. 17 al. 4 let. b OPB, la CDAP a eu l'occasion de préciser que dans la mesure où l'assainissement de la route concernée faisait l'objet d'un projet de réfection complète dans le cadre d'un projet routier en lien avec l'arrivée des bus à haut niveau de service (BHNS), lequel pourrait être réalisé en 2020, il était compréhensible que le changement de revêtement de la route (pose d'un revêtement phonoabsorbant) intervienne dans le cadre de ce projet et pas avant, même si le délai fixé au 31 mars 2018 était dépassé. En effet, la CDAP a considéré que le délai-cadre de l'art. 17 OPB n'était pas nécessairement le terme définitif du processus d'assainissement lorsque celui-ci avait été initié depuis plusieurs années, comme c'était le cas en l'espèce. La CDAP a également tenu compte du fait que l'autorité communale avait confirmé qu'elle procéderait à la pose du revêtement phonoabsorbant dans le cas où le projet routier ne devait pas être réalisé ou était retardé (AC.2018.0330 du 12 mars 2020 consid. 7). En revanche, dans un arrêt plus récent, la CDAP a considéré que, si l'on peut comprendre que l'autorité tienne compte des autres travaux routiers à réaliser que ceux liés à l'assainissement du bruit dans un but de favoriser une synergie entre ces différents travaux, il était disproportionné dans le cas d'espèce de remettre à plus tard les travaux d'assainissement routier (pose d'un revêtement phonoabsorbant), sans donner d'information précise quant au délai dans lequel ils seront réalisés, alors que plus de dix ans s'étaient écoulés depuis que l'étude

d'assainissement avait été effectuée et que le délai légal pour la réalisation des assainissements routiers était échu depuis le 1<sup>er</sup> avril 2018, cela sans qu'aucune mesure n'ait été prise devant la parcelle des recourants. La CDAP a dès lors considéré qu'il appartenait à la DGMR de faire poser le revêtement phonoabsorbant dans les meilleurs délais compte tenu des mesures d'organisation des travaux à prévoir. Elle a encore précisé que si cette autorité n'était pas en mesure de procéder dans un délai de l'ordre d'une année qui apparaissait acceptable au regard des circonstances, elle devrait alors faire ériger une paroi antibruit devant la parcelle des recourants, une parcelle voisine étant déjà équipée d'un tel aménagement (AC.2020.0112 du 27 septembre 2021 consid. 6). c) En l'espèce, force est de constater que la mesure d'assainissement principale, consistant en une réduction de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h, devant la partie bâtie de la parcelle du recourant a été réalisée au cours de la présente procédure. Il ressort des pièces produites par la DGMR, le 2 mars 2023, que la procédure de signalisation routière à cet effet a été mise en œuvre début 2022 et a fait l'objet d'une décision de la DGMR publiée dans la Feuille des avis officiels (FAO), le 17 mai 2022. Le recourant conteste les modalités de mise en œuvre de cette mesure, en particulier l'emplacement du panneau de signalisation à la sortie de la localité en amont de son habitation. Il estime que ce panneau aurait dû être placé à une centaine de mètres de celle-ci, conformément aux engagements protocolés lors de l'audience. Cet argument ne résiste pas à l'examen: à la lecture du compte-rendu d'audience, il est certes mentionné que le panneau de réduction de vitesse à 60 km/h serait placé à une centaine de mètres en amont. Une telle formulation qui n'est qu'un résumé des discussions doit être comprise comme une simple estimation de la distance, susceptible de varier dans un sens ou dans l'autre. Il ne s'agit pas d'un engagement ferme de la part de l'autorité intimée portant sur une distance minimale pour la pose d'un tel panneau. Celle-ci est au demeurant soumise à d'autres contraintes notamment de sécurité routière, de sorte que les modalités d'emplacement d'un tel panneau relèvent de la procédure de signalisation routière qui était déjà terminée, à la date de l'audience. Il appartenait au recourant de contester ces modalités dans ce cadre-là. Quant à une possible variation en termes de bruit qui pourrait résulter d'un emplacement plus éloigné du panneau de signalisation, la DGMR a indiqué que de son expérience, il apparaissait hautement improbable que la différence de bruit soit significative dans ce cas de figure, notamment du fait de l'environnement non-bâti alentour, étant rappelé que le panneau se trouve actuellement à environ 50 m du bâtiment du recourant. Le tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de cette appréciation. Force est donc de conclure que cette mesure d'assainissement a été réalisée, avec pour résultat une réduction sonore de 2 dB(A) devant le bâtiment du recourant, de sorte que le recours n'a plus d'objet sur ce point. d) Quant à la seconde mesure consistant en la pose d'un revêtement phonoabsorbant, la DGMR admet que le délai fixé par l'art. 17 al. 4 let. b OPB pour réaliser cet assainissement nécessaire est dépassé. Elle fait néanmoins valoir que l'Etat de Vaud s'est engagé à réaliser les mesures d'assainissement concernées via l'approbation de l'avant-projet de requalification de la Route Suisse et via l'étude d'assainissement du bruit de 2013 approuvée par le Conseil d'Etat le 29 janvier 2014 et qui sert de " plan directeur du bruit ". Elle conçoit que le calendrier relatif à ce projet peut sembler long, mais observe qu'il s'agit d'un " projet important, coûteux et réunissant de multiples acteurs, avec pour chacun ses phases décisionnelles et de recours potentielles ". Dans sa réponse au recours, l'autorité intimée explique que le Canton a la responsabilité d'entretenir " plus de 1'500 km de route ", et qu'en vertu des principes commandant à l'Etat de faire usage de manière adéquate et proportionnée des deniers publics, il n'est pas envisageable de procéder à la pose d'un

nouveau revêtement phonoabsorbant dès maintenant, pour le refaire entièrement dans quelques années au cours des travaux de requalification de la Route Suisse. Au vu de la jurisprudence précitée (AC.2020.0112), il est douteux que cet argument justifie un retard d'encore plusieurs années de procéder à un tel assainissement nécessaire, sans qu'aucune autre mesure ne soit prise dans l'intervalle. Comme il a été relevé dans l'arrêt précité, sous l'angle du principe de la proportionnalité, si l'on peut comprendre que l'autorité tienne compte des autres travaux routiers à réaliser que ceux liés à l'assainissement du bruit, dans l'optique de favoriser une synergie entre ces différents travaux, cet argument doit néanmoins être relativisé dès lors que l'OPB prévoit l'octroi de subventions fédérales pour la réalisation des travaux d'assainissement du bruit (art. 21 et 23 OPB), lesquelles ont d'ailleurs été reconduites jusqu'à la fin de l'année 2024. La charge de l'assainissement ne pèse ainsi pas sur le seul contribuable cantonal mais dépend d'un budget à tout le moins partiellement indépendant de celui de l'entretien usuel des routes. De plus, l'assainissement du bruit routier est une tâche incombant aux cantons de par la loi et relève de l'intérêt public, de sorte que l'autorité cantonale ne peut s'y soustraire sans motif valable (AC.2020.0112 précité consid. 6). Or, en l'occurrence, la DGMR ne conteste pas qu'elle doit réaliser les mesures d'assainissement prévues, ni que le coût de celles-ci est proportionné, comme cela ressort de l'étude d'assainissement de 2013. A cela s'ajoute que dix ans environ se sont écoulés depuis que le Rapport d'assainissement a été rendu et que le délai légal pour la réalisation des assainissements routiers est échu depuis le 1<sup>er</sup> avril 2018. A la différence de l'arrêt précité du 27 septembre 2021, la principale mesure d'assainissement prévue dans le cas présent, soit la réduction de la vitesse sur la route devant la parcelle du recourant, est aujourd'hui réalisée. Cette mesure entraînera un effet positif de 2 dB(A) selon le Rapport d'assainissement 2013. Le dépassement actuel des VLI étant de 2 dB(A) le jour, respectivement 3 dB(A) la nuit, le gain projeté permettra de remédier totalement au dépassement des VLI le jour, et de le limiter à 1 dB(A) la nuit. Un tel dépassement résiduel demeure toutefois important, ce d'autant plus qu'il a lieu de nuit et continuera donc à avoir un impact sur la qualité du sommeil des habitants. Compte tenu en outre que le délai légal prévu est aujourd'hui échu depuis plus de quatre ans et que 10 ans se sont écoulés depuis l'étude d'assainissement de 2013, ce qui correspond au demeurant pratiquement à la durée de vie d'un revêtement routier qui oscille entre 10 et 15 ans (cf. Manuel du bruit routier élaboré par l'OFROU et l'OFEV, état décembre 2006, annexe 4b), un délai supplémentaire de l'ordre d'au moins cinq à six années annoncé par la DGMR pour la réalisation de cette seconde mesure n'est pas soutenable et apparaît disproportionné, nonobstant les arguments de coordination et de synergie invoqués. Il appartient en conséquence à la DGMR, avec la Commune de Gland, de procéder à la mesure d'assainissement préconisée, soit la pose d'un revêtement phonoabsorbant dans les meilleurs délais, compte tenu des mesures d'organisation et de coordination des travaux à prévoir entre les autorités cantonales et communales. A l'instar de ce qui a été retenu dans l'arrêt AC.2020.0112 précité, un délai de l'ordre d'une année paraît acceptable et correspond d'ailleurs au délai qui s'est avéré nécessaire pour concrétiser la décision sur mesures provisionnelles rendue le 21 mars 2022 aux termes de laquelle les autorités intimée et concernée étaient invitées à entreprendre immédiatement les démarches nécessaires pour réduire la vitesse à 60 km/h sur le tronçon de route bordant l'immeuble du recourant. e) Si les autorités intimée et concernée ne devaient pas être en mesure de poser un tel revêtement phonoabsorbant dans ce délai, elles devront alors prendre une autre mesure d'assainissement, par exemple la pose d'un écran antibruit devant le bâtiment du recourant. Cette mesure a été évoquée en audience et paraît

envisageable avec un coût a priori raisonnable, compte tenu notamment de la présence d'un mur devant le bâtiment du recourant, sur lequel un écran d'une hauteur raisonnable pourrait être installé.

#### **E. 6**

Pour le surplus, dans la mesure où les conclusions du recourant devraient être interprétées en ce sens qu'il demande une indemnisation pour le retard du Canton de Vaud à prendre les mesures d'assainissement nécessaires, il sied de relever que la CDAP n'a pas la compétence de connaître d'une telle demande. En effet, dans la mesure où l'intéressé entend réclamer un dédommagement de la part de l'Etat ou d'une autorité administrative, cette question est régie par la loi cantonale du 16 mai 1961 sur la responsabilité de l'Etat, des communes et de leurs agents (LRECA; BLV 170.11). Aux termes de son art. 1, la LRECA règle la réparation des dommages causés illicitement ou en violation de devoirs de service dans l'exercice de la fonction publique cantonale ou communale. En vertu de l'art. 14 LRECA, les actions fondées sur cette loi ressortissent aux tribunaux ordinaires, sous réserve des art. 15 ss LRECA, qui ne trouvent pas application dans le cas présent (CDAP PS.2021.0015 du 16 février 2021 consid. 2; AC.2020.0044 du

#### **E. 11**

décembre 2020 consid. 4; PS.2019.0012 du 22 juillet 2020 consid. 3 et les réf. cit.). La Cour de céans n'est dès lors pas compétente pour statuer sur une telle demande de dédommagement. Partant, le recours s'avère irrecevable sur ce point. 7. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis dans la mesure où il conserve un objet et la décision attaquée réformée en ce sens que le point 2 est complété comme suit: la DGMR se coordonnera avec la Commune de Gland pour réaliser l'assainissement complet du bruit routier devant la parcelle du recourant, dans un délai de 12 mois dès la notification du présent arrêt. Il se justifie de mettre une partie de l'émolument de justice à la charge de la Commune de Gland, vu les conclusions qu'elle a prises, le solde étant laissé à la charge de l'Etat (art. 49 et 52 LPA-VD). Obtenant gain de cause, le recourant a droit à une indemnité à titre de dépens qui sera mis à la charge de l'Etat de Vaud, par la DGMR, et de la Commune de Gland (art. 55 LPA-VD; art. 10 et 11 du tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative: TFJDA; BLV 173.36.5.1).

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