

VD_OMNI AC.2021.0399 vom 23. März 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-03-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2021.0399

FR: VD_OMNI AC.2021.0399 du 23 mars 2023

IT: VD_OMNI AC.2021.0399 del 23 marzo 2023

Regeste

A. _____/Direction générale de l'environnement DGE-DIREV, VMCV SA | Recours d'un voisin contre la décision de la DGE refusant d'entrer en matière sur sa plainte tendant à ce que des mesures soient prises pour limiter les nuisances sonores des systèmes de ventilation des bus. La situation de fait sur laquelle se fonde la décision attaquée a été établie de manière incomplète. Elle ne permet notamment pas de déterminer de quel degré de sensibilité au bruit (II ou III) et de quelles valeurs limites d'exposition il doit être tenu compte; elle a été établie sur la base d'une méthode d'évaluation inadéquate; elle ne prend pas en considération différentes mesures envisageables pour assurer la protection contre le bruit à titre préventif (consid. 3). Recours admis, décision attaquée annulée et cause renvoyée à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants.

Erwägungen

E. 1

Le recours a été déposé en temps utile et selon les formes prévues par la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (art. 79, 95 et 99 LPA-VD [BLV 173.36]). Destinataire de la décision attaquée – qui n'entre pas en matière sur sa plainte –, le recourant dispose par ailleurs de la qualité pour recourir au sens de l'art. 75 LPA-VD.

E. 2

Le recourant, qui se plaint du bruit provoqué par la ventilation des nouveaux bus de VMCV SA, se prévaut tout d'abord d'une constatation inexacte et incomplète des faits pertinents en lien avec la note de synthèse que la DGE a obtenue du tiers intéressé, soit avec une expertise privée. Il relève que ce serait à tort que la méthode de calcul du bruit utilisée ne tiendrait pas compte du bruit mesuré au niveau des fenêtre de son logement ni d'aucun autre appartement de son immeuble, élément pourtant important, et qu'elle contiendrait plusieurs incohérences. Il remet également en cause pour ce motif la force probante de cette note de synthèse. Celle-ci a été établie à la demande du tiers intéressé au vu des plaintes de riverains reçues à la suite de l'acquisition de nouveaux bus concernant le bruit de la ventilation de ces véhicules, équipés de la climatisation alors que les autres bus n'en ont pas. Selon le recourant, le dossier actuel ne permettrait pas de confirmer la validité des mesures et calculs contenus dans cette note. Il requiert de ce fait que les mesures sonores fassent l'objet d'un débat contradictoire et, en particulier, que des mesures sonores aux fenêtres des habitations soient ordonnées par le Tribunal. a) Aux termes de l'art. 98 LPA-VD, le recourant peut notamment invoquer la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). Cette disposition confère au Tribunal cantonal saisi d'un recours de droit administratif un plein pouvoir d'examen en la matière (cf. TF 1C_266/2015 du 20 juin 2016 consid. 3.1.2; voir aussi CDAP GE.2019.0119 du 14 avril 2022 consid. 5a). L'autorité établit les faits

d'office (art. 28 al. 1 LPA-VD). Selon la maxime inquisitoire, qui prévaut en particulier en droit public, elle définit les faits pertinents et ne tient pour existants que ceux qui sont dûment prouvés; cette maxime oblige notamment les autorités compétentes à prendre en considération d'office l'ensemble des pièces pertinentes qui ont été versées au dossier (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1; TF 2C_104/2016 du 28 novembre 2016 consid. 5.2; CDAP GE.2019.0119 précité consid. 5a). Il n'existe pas pour le reste de règle sur la valeur probante des divers moyens, que l'autorité apprécie librement (cf. Moor/Poltier, Droit administratif, Vol. II, 3 e éd., Berne 2011, ch. 2.2.6.4 p. 298). En particulier, les résultats issus d'une expertise privée sont soumis au principe de la libre appréciation des preuves et sont considérés comme de simples allégués de parties (ATF 142 II 355 consid. 6; 141 IV 369 consid.

E. 6

p. 372 s.). b) aa) Seules sont visées par la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) les atteintes, dont le bruit, qui sont dues à la construction ou à l'exploitation d'installations, à l'utilisation de substances, d'organismes ou de déchets ou à l'exploitation des sols (art. 7 al. 1 er LPE). Le bruit est dénommé émission au sortir de l'installation et immission au lieu de son effet (art. 7 al. 2 LPE). Par installations, on entend les bâtiments, les voies de communication ou autres ouvrages fixes ainsi que les modifications de terrain; les outils, machines, véhicules, bateaux et aéronefs sont assimilés aux installations (art. 7 al. 7 LPE). Selon le concept à deux niveaux de la LPE, les émissions, dont le bruit, doivent en principe être limitées à la source (art.

E. 11

al. 1 er LPE), et ce à titre préventif indépendamment des nuisances existantes, dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Les émissions doivent être 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 incommodantes (art. 11 al. 3 LPE). Les limitations d'émissions figurent entre autres dans les valeurs limites d'émissions et dans les prescriptions en matière de construction ou d'équipement ou dans les prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 er let. a, b et c LPE). Elles sont fondées sur des ordonnances, ou, si celles-ci ne prévoient rien, sur une décision directement fondée sur la LPE (art. 12 al. 2 LPE; cf. ATF 146 II 17 consid. 6.2, JdT 2021 I 251). Les mesures de protection contre le bruit à ordonner sont concrétisées dans l'OPB (ATF 126 II 300 consid. 4b, JT 2001 I 674). Selon l'art. 3 OPB, les émissions de bruit dues aux véhicules à moteur, aéronefs, bateaux et véhicules ferroviaires doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (al. 1). Pour la limitation des émissions, on appliquera les législations sur la circulation routière, l'aviation civile, la navigation intérieure et les chemins de fer, lorsqu'un véhicule est soumis à l'une de ces législations (al. 2). Pour la limitation des émissions des autres véhicules, on appliquera les prescriptions relatives aux appareils et aux machines mobiles (al. 3). Conformément à l'art. 4 OPB, les émissions de bruit extérieur produites par des appareils et des machines mobiles seront limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et de telle façon que la population touchée ne soit pas sensiblement gênée dans son bien-être (al. 1 let. a et b). L'autorité d'exécution ordonne des mesures qui relèvent de l'exploitation ou de la construction, ou des mesures assurant un

entretien dans les règles de l'art (al. 2). Lorsque le fonctionnement ou l'utilisation d'armes, d'appareils ou de machines militaires ne permettent pas d'éviter des immissions de bruit importantes et gênantes, l'autorité d'exécution accorde des allègements (al. 3). Les émissions produites par les appareils et machines qui servent au fonctionnement d'une installation fixe sont limitées par les prescriptions sur les installations fixes (al. 4). bb) Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 LPE). Les valeurs limites d'exposition en matière de bruit pour les installations fixes sont arrêtées dans les annexes de l'OPB (art. 40 al. 1 OPB) en fonction du type d'installation et du degré de sensibilité au bruit attribué à la zone d'affectation. Les valeurs limites de planification sont inférieures aux valeurs limites d'immissions (art. 23 LPE). Lorsque les valeurs limites d'exposition font défaut, l'autorité d'exécution évalue les immissions de bruit au sens de l' art. 15 LPE au cas par cas en tenant compte des art. 19 et 23 LPE (art. 40 al. 3 OPB ; cf. ATF 147 II 319 consid. 11.1; 146 II 17 consid. 6.2-6.3; 133 II 292 consid. 3.3; 126 II 300 consid. 4c; cf. aussi TF 1C_564/2020 du 24 février 2022 consid. 5.2). Les valeurs limites d'immissions doivent donc être 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.

E. 15

LPE) (cf. TF 1C_564/2020 précité consid. 5.2). Conformément aux art. 4 OPB et 7 al. 7 LPE, cela vaut aussi pour l'effet dérangeant du bruit produit par les appareils et machines mobiles, dans la mesure où il n'existe pas de valeurs limites à leur sujet (ATF 126 II 300 consid. 4c). De jurisprudence constante (cf. ATF 146 II 17 consid. 6.2, et les références citées), lorsqu'on examine chaque cas particulier (cf. art. 40 al. 3 OPB), il sied de prendre en considération le caractère du bruit, le moment et la fréquence auxquels il se produit ainsi que la sensibilité au bruit, respectivement le bruit déjà existant aux alentours. La notion de " locaux dont l'usage est sensible au bruit " est définie à l'art. 2 al. 6 OPB: en font ainsi partie " les pièces des habitations, à l'exclusion des cuisines sans partie habitable, des locaux sanitaires et des réduits " (let. a). Le lieu de détermination pour le calcul des valeurs limites d'immissions dues aux installations fixes est fixé à l'art. 39 OPB. Selon l'al. 1 de cette disposition, " pour les bâtiments, les immissions de bruit seront déterminées au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit. Les immissions de bruit des avions peuvent aussi être déterminées à proximité des bâtiments ." Les lieux de mesure prévus par la disposition précitée ne constituent que des normes de référence. Ils ne rendent pas nulles les mesures qui ne seraient pas entreprises exactement à l'endroit prescrit, si, dans son résultat, le pronostic de bruit ne s'en trouve pas faussé. Dans certains cas, il n'est en effet pas possible de procéder à une mesure au milieu de la fenêtre ouverte, que ce soit en raison des circonstances ou parce que la fenêtre ne s'ouvre pas ou que partiellement; rien ne s'oppose alors à ce qu'une mesure soit néanmoins entreprise à un autre endroit (par exemple au milieu de la porte qui donne accès à ces locaux, si l'on se trouve au rez-de-chaussée) (cf. Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement: le système, les particularités liées à l'aménagement du territoire, thèse, Zurich 2002, p. 170, et les références citées). Aux termes du ch. 1 al. 1 de l'annexe 2 OPB, ayant pour objet les exigences relatives aux méthodes de calcul et aux instruments de mesure, les méthodes utilisées pour calculer les immissions de bruit doivent prendre en considération: les émissions des sources de bruit de l'installation (let. a), les distances entre le lieu d'immission et les sources de bruit de l'installation ou entre le lieu

d'immission et les trajectoires de vol (atténuation due à la distance et à l'air) (let. b), les effets du sol sur la propagation du son (let. c), les effets des constructions et des obstacles naturels sur la propagation du son (atténuation et réflexions dues aux obstacles) (let. d). L'OFEV recommande aux autorités d'exécution des méthodes de calcul appropriées et adaptées à l'état de la technique (al. 2). cc) Aux termes de l'art. 43 al. 1 OPB, les degrés de sensibilité notamment suivants sont à appliquer: le degré de sensibilité II dans les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques (let. b); le degré de sensibilité III dans les zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles (let. b). En vertu de l'art. 44 al. 1 OPB, les cantons veillent à ce que les degrés de sensibilité soient attribués aux zones d'affectation dans les règlements de construction ou les plans d'affectation communaux. Cette attribution s'opère, conformément à l'art. 44 al. 2 OPB, lors de la délimitation ou de la modification des zones d'affectation ou lors de la modification des règlements de construction. L'art. 44 al. 3 OPB dispose qu'avant l'attribution, les degrés de sensibilité sont déterminés cas par cas par les cantons au sens de l'art. 43 OPB. Selon la jurisprudence, la détermination "cas par cas" d'un degré de sensibilité ne peut intervenir que dans le cadre d'une procédure ouverte pour l'examen d'un projet concret (de construction, de transformation, d'assainissement, etc.). Une telle détermination n'a aucun effet juridique hors de cette procédure; il ne s'agit donc pas d'une mesure analogue à l'attribution proprement dite, selon l'art. 44 al. 1 et 2 OPB, dont le caractère provisoire serait la seule particularité. Par ailleurs, selon le Tribunal fédéral, lorsque les immissions provenant d'une nouvelle installation fixe ou d'une installation existante à assainir sont perceptibles dans un large périmètre, la simple détermination des degrés de sensibilité selon l'art. 44 al. 3 OPB n'est pas la solution adéquate; il se justifie en principe dans ces conditions d'attribuer les degrés de sensibilité par une modification du plan d'affectation régissant le territoire concerné – par exemple en ajoutant une disposition à cet effet dans le règlement du plan d'affectation ou en adoptant un plan d'affectation spécial –, conformément à l'art. 44 al. 1 et 2 OPB (ATF 120 Ib 287 consid. 2 b/aa; 119 Ib 179 consid. 2c et d; cf. aussi arrêt AC.2021.0117 du 2 mars 2022 consid. 2a); la voie de la détermination "cas par cas" devrait alors n'entrer en considération qu'exceptionnellement (cf. Anne-Christine Favre, Quelques questions soulevées par l'application de l'OPB, RDAF 1992 p. 316). dd) Le Conseil fédéral a fixé les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier, à savoir " le bruit produit sur la route par les véhicules à moteur (bruit des véhicules à moteur) et par les trains (bruit des chemins de fer) ", à l'annexe 3 OPB. Le bruit produit par des véhicules à moteur notamment sur la place de stationnement d'un bâtiment d'habitation n'est donc pas du bruit du trafic routier au sens de l'annexe 3 OPB, puisqu'il n'est pas produit sur la route (cf. AC.2018.0123 du 3 décembre 2018 consid. 4d; AC.2014.0068 du 21 juillet 2014 consid. 3b). L'annexe 6 OPB fixe pour sa part les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers, soit au bruit produit (ch. 1) en particulier par le trafic sur l'aire d'exploitation des entreprises industrielles et artisanales ainsi que dans les environs immédiats des bâtiments agricoles (let. c), les parcs à voitures couverts ainsi que les grandes places de parcage à ciel ouvert hors des routes (let. d) et par les installations de chauffage, de ventilation et de climatisation (let. e). ee) La LPE distingue les installations fixes existantes, modifiées et nouvelles. L'entrée en vigueur de la LPE le 1^{er} janvier 1985 constitue la date de référence (art. 47 OPB) (cf. TF 1C_339/2019 du 27 novembre 2020 consid. 5). De nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que

si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage, situées en dessous des valeurs limites d'immissions (art. 25 al. 1^{er} en relation avec l'art. 23 LPE). Des allègements peuvent être accordés à certaines conditions (cf. art. 25 al. 2 et 3 LPE). Selon l'art. 7 OPB, les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, d'une part, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), et, d'autre part, de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (let. b). La protection contre le bruit est en effet assurée par l'application cumulative des valeurs de planification et du principe de la limitation préventive des émissions (cf. ATF 141 II 476 consid. 3.2, et les références citées; voir aussi TF 1C_389/2019 du 27 janvier 2021 consid. 2.2, les deux arrêts précités concernant des pompes à chaleur). Les installations existantes qui ne satisfont pas aux prescriptions légales doivent être assainies (cf. art. 16 LPE), dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (art. 13 al. 2 let. a OPB), et de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (let. b). La législation en matière de protection contre le bruit prévoit enfin des dispositions particulières pour les anciennes installations (notamment) modifiées (art. 18 LPE et 8 OPB) (cf. arrêt TF 1C_339/2019 du 27 novembre 2020 consid. 5.3).

3. a) aa) En l'espèce, le recourant habite dans un bâtiment sis à *****, à Corsier-sur-Vevey, soit à proximité du terminus Vevey-Funiculaire de la ligne de bus n° 201. Dans ce cadre, il se plaint essentiellement des nuisances sonores provoquées par le système de ventilation (climatisation/chauffage) dont sont dotés les bus récemment acquis par le tiers intéressé. bb) Il ressort en l'occurrence des éléments du dossier que l'autorité intimée s'est fondée, pour refuser d'entrer en matière sur la plainte du recourant tendant à ce que des mesures soient prises pour limiter les nuisances sonores des ventilations (climatisation/chauffage) des bus VMCV SA, uniquement sur la note de synthèse établie le 27 septembre 2021 par un bureau d'ingénieurs à la requête de VMCV SA. La DGE n'a ainsi procédé elle-même à aucune mesure de bruit ni constat sur place, se contentant de la note de synthèse précitée pour rendre la décision entreprise. Il découle toutefois des écritures des parties que cette note de synthèse, qui n'est, comme son intitulé l'indique, qu'une note de synthèse, semble se baser sur un rapport d'expertise du bureau d'ingénieurs daté du 13 août 2021 (cf. notamment réponse du tiers intéressé du 28 février 2022), dont l'autorité intimée n'a pourtant pas demandé production avant de rendre sa décision. Or, la note de synthèse, non seulement comprend des inexactitudes, mais ne répond pas non plus à des questions dont la résolution est pourtant déterminante en l'occurrence, comme cela sera exposé ci-après. L'autorité intimée ne pouvait ainsi s'en contenter pour rendre la décision attaquée. b) aa) Selon la décision entreprise, l'autorité intimée a tenu compte d'un degré de sensibilité au bruit III pour la parcelle sur laquelle se trouve le bâtiment où habite le recourant. Il ressort toutefois du guichet cartographique cantonal qu'aucun degré de sensibilité au bruit n'a en fait été attribué à cette parcelle, de même qu'à toute une partie de la Commune de Corsier-sur-Vevey. Se pose dès lors la question de savoir s'il conviendrait que soit attribué au bien-fonds où se situe l'immeuble du recourant un degré de sensibilité au bruit II (en principe prévu pour les zones d'habitation, telle celle où réside l'intéressé) ou au contraire III (applicable aux zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes). Certaines parcelles proches, affectées à de l'habitation, en particulier à la zone d'habitation de très faible densité, bénéficient d'un degré de sensibilité au bruit II, dont on pourrait

penser qu'il doit aussi être attribué à la parcelle n° 133, affectée à l'habitation. Quoiqu'il en soit, pour que la DGE puisse procéder à une évaluation correcte en matière de protection contre le bruit, il est nécessaire qu'un degré de sensibilité au bruit soit attribué à la parcelle sur laquelle habite le recourant, ce qui n'est en l'occurrence pas le cas. bb) Se pose ensuite la question du type de valeurs limites d'exposition auxquelles il convient de se référer, la note de synthèse sur laquelle la DGE s'est fondée pour rendre la décision attaquée se contentant de constater (cf. p. 3 et 4) le respect dans certaines situations des valeurs limites d'immission, tout en n'expliquant pas pourquoi il conviendrait d'appliquer ces valeurs limites d'exposition-là. Dans la mesure où la parcelle où se trouve l'arrêt Vevey-Funiculaire est en mains d'un propriétaire privé, ce n'est pas l'annexe 3 OPB, mais bien l'annexe 6 OPB, dont il faut tenir compte, dès lors que le bruit produit par les bus à l'arrêt à cet endroit ne s'exprime pas sur la route, mais sur un bien-fonds privé. Sachant que c'est l'annexe 6 OPB seule qu'il faut prendre en compte, elle trouve à s'appliquer à l'ensemble du bruit provoqué à cet endroit, soit notamment celui du moteur des bus, de leur ventilation (climatisation/chauffage), de la circulation, de même qu'éventuellement du funiculaire. L'on peut d'ailleurs relever qu'au milieu de la journée, quand il y a de la circulation, il est probable que le bruit des bus ne s'entende pas particulièrement; en revanche, le soir ou le matin, au vu des constats figurant dans la note de synthèse, avec un bruit d'environ 60 dB(A), il paraît être vraiment gênant. Dans le cadre de la prise en compte de l'annexe 6 OPB, se pose ainsi la question de savoir quelles valeurs limites d'exposition – les valeurs limites de planification ou les valeurs limites d'immission – il convient d'appliquer. Si un degré de sensibilité II était attribué au secteur, les valeurs limites d'immission (VLI) devraient être de 60 dB(A) le jour et de 50 dB(A) la nuit; quant aux valeurs de planification (VP), elles seraient de 55 dB(A) le jour et de 45 dB(A) la nuit (annexe 6 OPB, ch. 2). Avec un degré de sensibilité III, les valeurs limites d'immission (VLI) devraient être de 65 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit; quant aux valeurs de planification (VP), elles seraient de 60 dB(A) le jour et de 50 dB(A) la nuit (annexe 6 OPB, ch. 2). À supposer que, par analogie notamment avec l'appréciation faite pour l'installation d'une nouvelle pompe à chaleur, il convienne de considérer que l'utilisation, par de nouveaux bus, d'un système de ventilation (climatisation/chauffage) qui n'existait pas auparavant soit une nouvelle installation impliquant un changement significatif au niveau des immissions de bruit dans le voisinage, il s'agirait de lui appliquer les valeurs limites de planification. Dans l'hypothèse au contraire où il conviendrait de tenir compte de l'ensemble des bruits causés à l'arrêt Vevey-Funiculaire, soit non seulement de celui provoqué par les nouveaux bus comprenant un système de ventilation (climatisation/chauffage), mais aussi de tous les autres bruits existants, ce serait les valeurs limites d'immission qui devraient être appliquées à l'ensemble de ces bruits. cc) La méthode d'évaluation à la base de la note de synthèse n'est pas non plus adéquate. Il s'impose en effet de prendre en considération les circonstances locales. Le point d'immission réel, qui est déterminant, est connu; il se trouve chez le recourant et non pas dans un hangar de VMCV SA. Or, la question de la directivité du bruit de la ventilation (climatisation/chauffage) est importante et il doit ainsi en être tenu compte. On pourrait ne rien percevoir si on est au niveau du bus, alors que le bruit serait perceptible en hauteur. On ne comprend donc pas pourquoi aucune mesure n'a été effectuée chez le recourant. On ne voit d'ailleurs pas qu'il soit impossible de procéder en particulier à des mesures du bruit de la ventilation (climatisation/chauffage) des bus à la fenêtre du recourant, comme le demande ce dernier; la DGE fait valoir dans sa réponse au recours que de telles mesures seraient irréalisables du fait qu'on ne parviendrait pas à différencier les

diverses sortes de bruit (routier notamment) et donc à évaluer correctement le bruit de la ventilation. Ainsi que cela ressort du ch. 3 et du tableau 2 de la note de synthèse, le bureau d'ingénieurs semble être parvenu à évaluer uniquement le bruit de la ventilation lorsque le bus est en exploitation au terminus Vevey-Funiculaire et que sa climatisation est réduite, par le biais d'un monitoring continu du bruit du 19 au 28 juillet 2021. Cela n'est pas étonnant, dès lors que, dans le cadre d'un monitoring, il est possible d'extraire tout bruit intéressant. Il paraît également envisageable de procéder à des mesures aux fenêtres du recourant tôt le matin ou tard le soir, lorsque le trafic routier est fortement réduit et alors même que les bus circulent déjà, respectivement encore, voire de procéder à des mesures comparatives aux fenêtres du recourant en présence ou en l'absence de bus au terminus. On ne comprend pas non plus, dans la note de synthèse, comment et où le monitoring a été effectué. On peut également relever que la note de synthèse, qui ne constitue pas une étude acoustique, est insuffisante pour se déterminer sur la question du respect de la réglementation en matière de protection contre le bruit. Il convient par ailleurs de distinguer les différents bruits. Il s'agit ainsi de tenir compte des facteurs correctifs dans l'évaluation des immissions de bruit, soit en particulier selon le type de bruit (correction de niveau K 1), en lien avec les composantes tonales du bruit au lieu d'immission (correction de niveau K 2) et avec les composantes impulsives du bruit au lieu d'immission (correction de niveau K 3). Il convient aussi de tenir compte du fait que, de jour ou de nuit, ce ne sont pas les mêmes valeurs qui doivent être prises en compte. Le problème de la dilution du bruit dans le temps doit également être évalué, de même que sa durée. Il s'agit en effet de savoir combien il y a de bus par jour et combien de temps, que ce soit de jour ou de nuit, ceux-ci stationnent au terminus de Vevey-Funiculaire. Il se justifie en définitive de reprendre la méthodologie exposée à l'annexe 6 OPB. Une fois l'analyse telle que présentée ci-dessus effectuée, il sera possible de déterminer si, en fonction du degré de sensibilité au bruit à attribuer, les valeurs limites d'exposition à prendre en compte sont, ou non, respectées. dd) Se pose enfin la question de savoir si le bruit ne pourrait pas aussi être diminué à titre préventif (cf. art. 11 al. 2 LPE). On peut en effet se demander s'il est nécessaire de faire constamment fonctionner le chauffage ou la climatisation, alors même que les systèmes de climatisation constituent de gros consommateurs d'énergie. Il s'agit, au regard du principe de prévention, de procéder à une pondération des différents intérêts existants, soit des avantages et inconvénients induits par l'utilisation du système de ventilation (climatisation/chauffage), ainsi d'une part du confort qu'il apporte au chauffeur et aux passagers, d'autre part du confort du voisinage. Contrairement à ce qu'a relevé l'autorité intimée dans la décision attaquée, limiter la puissance des ventilateurs de 100% à 80% ne constitue pas, à l'examen de la note de synthèse, une solution convaincante au regard du principe de prévention, sachant qu'une telle limitation est insuffisante, puisqu'elle ne permet pas de diminuer significativement le bruit (modification de -1 à +1 dB(A) selon les données de la note de synthèse). On ne voit en revanche pas pourquoi une limitation plus importante de la puissance de la climatisation ne pourrait être prévue. Il n'a au demeurant pas été tenu compte, sans que cela soit clairement expliqué pour quels motifs, de la solution consistant en une réduction de la période d'utilisation de la ventilation (climatisation/chauffage). Sachant qu'au vu des mesures effectuées, le bruit paraît très élevé pour la période de nuit, période qui pose principalement problème, il serait envisageable de couper la climatisation l'été de 19h à 7h, moment pendant lequel elle ne paraît plus nécessaire, de même que le chauffage l'hiver lorsque les températures sont plus élevées. Il ressort d'ailleurs des éléments du dossier qu'il est visiblement possible de couper manuellement la ventilation

(climatisation/chauffage), puisque cela a été fait pendant plusieurs mois au terminus Vevey-Funiculaire. Une différence pourrait également être faite entre les périodes de chauffage et de climatisation, dès lors que l'été, les fenêtres des maisons sont généralement ouvertes, contrairement à l'hiver. Une autre solution pourrait être celle de prendre directement des mesures de protection contre les nuisances, par exemple en installant des capots sur les bus, solution a priori techniquement réalisable qui permettrait de limiter la propagation du bruit. Au vu de ce qui précède, il appert que différentes mesures paraissent envisageables pour assurer le respect du principe de prévention. c) En définitive, il y a lieu de constater que la situation de fait sur laquelle se fonde la décision attaquée a été établie de manière incomplète. Elle ne permet notamment pas de déterminer de quel degré de sensibilité au bruit (II ou III) et de quelles valeurs limites d'exposition il doit être tenu compte. Elle a par ailleurs été établie sur la base d'une méthode d'évaluation inadéquate et ne prend pas en considération différentes mesures envisageables pour assurer la protection contre le bruit à titre préventif. Sur la base des éléments dont elle disposait, et en particulier de la note de synthèse, l'autorité intimée n'était pas en mesure de refuser d'entrer en matière sur la plainte du recourant tendant à ce que des mesures soient prises pour limiter les nuisances sonores de la ventilation (climatisation/chauffage) des bus de VMCV SA. La jurisprudence a toutefois considéré qu'il n'appartenait pas au tribunal de reconstituer, comme s'il était l'instance précédente, l'état de fait ou la motivation qu'aurait dû comporter la décision attaquée (arrêts CDAP AC.2019.0178 du 18 février 2021 consid. 7c; AC.2018.0081 du 13 juin 2019 consid. 5b, et les références citées; cf. aussi art. 90 al. 2 LPA-VD). Il se justifie par conséquent de renvoyer le dossier à la DGE pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants. d) Dès lors que la décision attaquée doit être annulée pour le motif qui précède, point n'est besoin d'examiner les autres griefs soulevés par le recourant à l'encontre de la décision entreprise ni de donner suite à la requête d'expertise formulée par ce dernier ainsi qu'à la requête d'audition de témoins formée par le tiers intéressé. 4. Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission du recours ainsi qu'à l'annulation de la décision attaquée et au renvoi de la cause à l'autorité intimée pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants. Compte tenu de l'issue de la cause, les frais de justice seront mis à la charge du tiers intéressé (art. 49 al. 1, 52, 91 et 99 LPA-VD). Il ne sera pas alloué de dépens, le recourant obtenant gain de cause, mais sans l'intermédiaire d'un mandataire (art. 55 a contrario, 91 et 99 LPA-VD).

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