

VD_OMNI GE.2024.0162 vom 11. März 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-03-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2024.0162

FR: VD_OMNI GE.2024.0162 du 11 mars 2025

IT: VD_OMNI GE.2024.0162 del 11 marzo 2025

Regeste

A. _____, B. _____/Direction générale de la mobilité et des routes, Municipalité de BLONAY-SAINT-LÉGIER | Recours de riverains contre la limitation à 30km/h de nuit d'un tronçon d'une route cantonale, afin de réduire le bruit routier. Définition de l'objet du litige, qui ne porte que sur la mesure de signalisation routière et non sur la question de l'assainissement des parcelles des recourants et des éventuels allègements y relatifs (c.2). Pas de violation du droit d'être entendu, en particulier pas de consultation préalable des riverains en matière de réglementation du trafic (c.3). L'abaissement de la vitesse à 30km/h de nuit requiert la mise en oeuvre d'une expertise (c.4b/aa). L'autorité intimée pouvait se fonder sur une expertise diligentée dans la procédure d'assainissement pour évaluer le bien-fondé de la mesure, celle-ci ayant été établie par un spécialiste et contenant tous les éléments permettant d'évaluer le respect des exigences légales en matière de dérogations aux limitations générales de vitesse (c.4b/bb). Le tronçon concerné remplit les critères d'éligibilité établis par le canton pour un 30km/h nocturne (c.4b/cc) et la mesure est apte à atteindre le but poursuivi de réduction du bruit routier, peu importe que les VLI soient encore dépassées (c.4b/dd). Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

a) Aux termes de l'art. 75 let. a de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD, a notamment qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. b) Selon la jurisprudence, en matière de signalisation routière, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée; en revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (cf. ATF 136 II 539 consid. 1.1; TF 1C_615/2021 du 15 mars 2024 consid. 1.1; 1C_618/2018 du 20 mai 2019 consid. 1; au niveau cantonal, cf. CDAP GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 1b). c) En l'espèce, les recourants sont propriétaires de parcelles riveraines à la route concernée par la limitation de vitesse litigieuse, qui constitue l'unique voie d'accès à leurs biens-fonds. Ils sont ainsi directement touchés par la décision entreprise et disposent d'un intérêt digne de protection à son annulation. Pour le surplus, 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

A titre liminaire, il convient de définir l'objet du litige. La présente cause porte exclusivement sur le bien-fondé de la limitation de vitesse nocturne sur le tronçon de la Route de Saint-Légier RC 742-B-P situé entre le n o 32 et le n o 85 de cette route (ci-après: le tronçon concerné), publiée dans la FAO du 2 avril 2024, soit une mesure de signalisation routière au sens de l'art. 3 al. 4 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01). Comme l'a exposé la DGMR dans sa réplique du 11 octobre 2024, l'affaire ne concerne pas la question de l'assainissement des parcelles des recourants et des éventuels allègements qui devraient être accordés au sens de l'art. 17 LPE. En effet, s'il est vrai que les deux procédures visent la réduction du bruit routier, la mesure litigieuse en l'espèce s'inscrit dans le cadre général de la lutte contre le bruit routier aux alentours du tronçon concerné et pas uniquement dans le contexte spécifique de l'assainissement des parcelles des recourants. Par ailleurs, s'il est également vrai que la limitation de vitesse nocturne, pour autant qu'elle soit confirmée, aura un impact sur les niveaux de bruit relevés sur les parcelles des recourants, elle ne préjuge pas de l'issue de la procédure d'assainissement, ni des allègements qui pourraient être envisagés dans ce cadre. Cette procédure, encore en cours d'instruction, ainsi que les mesures qui y seront ordonnées ou écartées, pourront en temps voulu faire l'objet de contestations de la part des recourants. Il s'ensuit que, dans la présente cause, le tribunal s'en tiendra à l'examen du bien-fondé de la limitation de vitesse nocturne.

E. 3

Dans un premier grief d'ordre formel, les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus, sous plusieurs aspects. a) Ils reprochent tout d'abord à l'autorité intimée de ne pas les avoir tenus informés " des nouvelles valeurs relatives au bruit concernant leurs parcelles, retenues par l'addenda C. _____, avant de publier la mesure de limitation de vitesse dans la FAO ", ce que la DGMR se serait engagée à faire par courriers des 21 décembre 2022 et 7 juillet 2023. aa) Le droit d'être entendu garanti par les art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) et 27 al. 2 de la Constitution du 14 avril 2003 du canton de Vaud (Cst-VD; RSV 101.01) inclut pour l'intéressé le droit de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique (ATF 145 I 167 consid. 4.1; 137 II 266 consid. 3.2; 137 IV 33 consid. 9.2; 136 I 265 consid. 3.2; cf. aussi art. 33 al. 1 LPA-VD). Une condition préalable au droit de s'expliquer est une connaissance suffisante du déroulement de la procédure, ce qui équivaut au droit d'être informé à l'avance et de manière appropriée sur les processus et principes essentiels de la décision (ATF 144 I 11 consid. 5.3; Martine Dang/Minh Son Nguyen, CR-Cst, n. 121 ad art. 29). Selon la jurisprudence, la prise de décision fondée sur l'art. 3 al. 4 LCR n'est pas subordonnée à l'exercice d'un droit préalable à être entendu, ni en faveur des particuliers, ni en faveur des communes concernées (Bussy/Rusconi/Jeanerret/ Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 5ème éd., Bâle 2024, n. 5.8 ad art. 3 LCR et les références; GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 3; GE.2019.0067 du 23 juin 2020 consid. 4c). Ni la LCR, ni la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; BLV 741.01) et son règlement d'application du 2 novembre 1977 (RLVCR; BLV 741.01.1) ne prévoient que les mesures de réglementation du trafic fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR soient soumises à une enquête publique, à l'instar des plans d'affectation ou des permis de

construire. De même, aucune disposition légale spéciale n'impose à l'autorité de donner aux propriétaires et locataires riverains des voies publiques l'occasion de se déterminer préalablement au sujet de telles mesures. bb) Il s'ensuit que l'autorité intimée n'avait pas l'obligation d'informer les recourants de la publication imminente de la décision de limitation de vitesse litigieuse. Le fait que l'autorité a indiqué par courriers des 21 décembre 2022 et 7 juillet 2023 qu'elle communiquerait aux recourants les nouvelles valeurs relatives au bruit sur leurs parcelles n'y change rien. Ces éléments concernent en réalité la procédure d'assainissement et d'allègement en lien avec le bruit sur leurs biens-fonds, toujours en cours d'instruction, et non la procédure de limitation de vitesse nocturne (cf. consid. 2 ci-dessus). Par ailleurs, s'il arrive parfois en pratique que des autorités consultent préalablement la population directement concernée avant de prendre des mesures de limitation au sens de l'art. 3 al. 4 LCR (cf. Bussy et al., *ibidem*), on ne saurait rien reprocher sur le plan juridique à l'attitude de l'autorité dans le cas présent. Ce grief doit partant être rejeté. b) Les recourants reprochent encore à l'autorité intimée d'avoir refusé de leur adresser le dossier de la cause pour consultation dans le délai de recours, respectivement ils se plaignent de ce que le dossier était lacunaire lorsqu'ils ont finalement pu y avoir accès, ce qui les aurait obligés à recourir sans disposer de tous les éléments nécessaires à assurer la défense de leurs droits. aa) Tel que garanti à l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu implique notamment le droit de prendre connaissance du dossier (ATF 136 I 265 consid. 3.2) et le droit de participer à l'administration des preuves essentielles (ATF 135 I 279 consid. 2.3; 133 I 270 consid. 3.1). Le droit d'accès au dossier ne comprend, en règle générale, que le droit de consulter les pièces au siège de l'autorité, de prendre des notes (ATF 131 V 35 consid. 4.2; 122 I 109 consid. 2b; 115 Ia 293 consid. 5) et, pour autant que cela n'entraîne aucun inconvénient excessif pour l'administration, de faire des photocopies (ATF 117 Ia 424 consid. 28; 116 Ia 325 consid. 3d/aa). Le droit de consulter le dossier s'étend à toutes les pièces décisives et garantit que les parties puissent prendre connaissance des éléments fondant la décision et s'exprimer à leur sujet (ATF 132 II 485 consid. 3.2; 129 I 85 consid. 4.1). Le dossier ne doit donc pas seulement être mis à disposition, mais il doit être complet et comporter l'ensemble des éléments collectés par l'autorité (Malinverni/Hottelier/Hertig Randall/Flückiger, *Droit constitutionnel suisse*, vol. II Les droits fondamentaux, 4 e éd., Berne 2021, n. 1462). La LPA-VD précise que les parties et leurs mandataires peuvent en tout temps consulter le dossier de la procédure (art. 35 al. 1). La consultation a lieu au siège de l'autorité appelée à statuer; sauf motifs particuliers, le dossier est adressé pour consultation aux mandataires professionnels (art. 35 al. 3). L'autorité doit délivrer copie des pièces. Elle peut prélever un émolument (art. 35 al. 4). bb) En l'espèce, l'autorité intimée a, dans un premier temps, refusé d'adresser une copie électronique du dossier pour consultation au conseil des recourants. Elle s'est ensuite exécutée, en lui adressant toutefois uniquement la décision entreprise et le plan de signalisation y relatif. Ce n'est qu'en se rendant sur place que le conseil des recourants a pu prendre connaissance de l'addenda du 22 juin 2023, sur lequel l'autorité intimée invoque s'être fondée pour retenir que les conditions présidant au prononcé de la mesure litigieuse étaient réunies. Au vu de l'art. 35 al. 3 LPA-VD, le mandataire pouvait s'attendre à ce que ce document lui soit envoyé. Cela étant, les recourants ne se sont pas formellement vu refuser l'accès au dossier. Le droit de consulter le dossier ne comprenant pas le droit de se voir envoyer des copies de pièces à domicile, l'autorité intimée n'a pas violé leur droit d'être entendus en mettant le dossier à disposition dans ses bureaux (cf. ég. PS.2023.0048 du 24 juillet 2024 consid. 2a). Les modalités de consultation posées par l'autorité intimée ne

constituent ainsi pas des entraves inadmissibles au droit d'être entendus des recourants, qui ont disposé de tous les documents nécessaires pour former leur recours. Quant au contenu du dossier de l'autorité intimée, les recourants relèvent qu'en comparaison avec celui remis à la Cour de céans, les documents suivants faisaient défaut: la proposition au Conseil d'Etat relative à l'"addenda au dossier d'assainissement du bruit routier", le courrier adressé par la municipalité à la DGMR le 1^{er} février 2024, le courrier de la DGE du 30 novembre 2023, le courrier de la municipalité à la DGMR du 12 octobre 2023, le courrier de la DGMR à la municipalité du 27 juin 2023, le procès-verbal de la CCC du 19 janvier 2023 et le rapport de la SCLV du 30 novembre 2022. Or, comme l'a expliqué l'autorité intimée dans sa duplique du 11 octobre 2024, ces documents ne font pas partie du dossier relatif à la limitation de vitesse à 30 km/h de nuit, mais de celui relatif aux allègements, toujours en cours d'instruction. Ce n'est que dans l'optique d'offrir au tribunal une vue d'ensemble de la problématique que ces documents ont été produits, ce qui se justifie d'autant plus que, dans leurs écritures, les recourants se réfèrent à cette procédure à de nombreuses reprises. Quoiqu'il en soit, il s'impose en l'occurrence de constater que le plan de signalisation, ainsi que l'addenda du 22 juin 2023, permettent d'identifier clairement le périmètre d'application de la mesure litigieuse et d'en saisir les effets, ce qui est suffisant pour rendre possible la motivation d'un éventuel recours (cf. ég. GE.2017.0058 du 26 février 2018 consid. 5b/aa). Dans le cas de la présente procédure, les recourants ont au demeurant pu déposer une réplique, dans laquelle ils ont eu le loisir de se déterminer pleinement sur l'intégralité des documents précités. c) Au vu de ce qui précède, tous les griefs des recourants relatifs à la violation de leur droit d'être entendus doivent être rejetés.

E. 4

Au fond, les recourants font valoir que les conditions prévues par le droit fédéral pour abaisser la vitesse maximale de 50 km/h à 30 km/h de nuit ne sont pas réunies. En particulier, la mesure litigieuse ne reposerait sur aucune expertise et contreviendrait au principe de la proportionnalité. a) aa) Les limitations générales de vitesse sur toutes les routes du pays sont fixées par le Conseil fédéral (cf. art. 32 al. 2 LCR). L'art. 4 a al. 1 let. a de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11), adopté en application de cette disposition, prévoit notamment que la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre 50 km/h dans les localités, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables. Des dérogations aux limitations générales de vitesse fixées par le Conseil fédéral peuvent être ordonnées par les autorités compétentes moyennant le respect de certaines conditions. bb) L'art. 108 al. 1 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) prévoit ainsi que des dérogations peuvent être ordonnées par l'autorité ou l'OFROU pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic. Les limitations générales de vitesse peuvent en particulier être abaissées lorsque, de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement, et dans le respect du principe de la proportionnalité (art. 108 al. 2 let. d OSR). Le Canton de Vaud a établi des critères permettant de présumer qu'un tronçon routier est éligible à un abaissement de la vitesse nocturne à 30 km/h. Il faut que l'axe en question fasse partie du cadastre du bruit routier et soit intégré dans une étude d'assainissement, qu'il soit inclus dans la limite générale de vitesse de 50 km/h et qu'il présente une densité de population en dépassement des valeurs limites d'immissions de plus de 200 habitants au km² (cf. GE.2020.0017 du 26 mai 2021

consid. 10). cc) Avant de déroger à la limitation générale de vitesse, l'autorité doit procéder à une expertise, afin de déterminer si la mesure est nécessaire, opportune et conforme au principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures, notamment pour ce qui concerne le trafic aux heures de pointe (cf. art. 108 al. 4 OSR, mis en relation avec l'art. 32 al. 3 LCR). Le 1^{er} janvier 2023 est entré en vigueur l'art. 108 al. 4bis OSR qui, en dérogation aux art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, ne prescrit plus la mise en œuvre d'une expertise pour l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre. L'art. 3 de l'ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3) qui énumérait les exigences à respecter pour une telle expertise a par conséquent été abrogé (cf. sur ces exigences, GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 4b). Cette exception ne s'applique toutefois que pour les zones 30 au sens de l'art. 22 a OSR, soit les routes situées dans des quartiers ou des lotissements sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante, et ne concerne que les routes secondaires non affectées à la circulation générale (cf. art. 2 a al. 5 OSR révisée et ATF 150 II 444 consid. 3.3 et 4.1). Dans le Canton de Vaud, les routes cantonales en traversée de localité sont comprises dans la catégorie des routes affectées à la circulation générale (cf. DGMR, Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, ch. 2.4) et ne devraient pas bénéficier de l'exception de l'art. 108 al. 4bis OSR. Le contenu et l'étendue de l'expertise dépendent de l'objectif visé par l'abaissement de la limitation de vitesse et des particularités locales. Ce qui est décisif est que l'autorité dispose des informations nécessaires pour déterminer si les conditions de l'art. 108 al. 2 OSR sont remplies et si la mesure est nécessaire, répond au but poursuivi et demeure conforme au principe de la proportionnalité. Cet examen suppose la pesée de tous les intérêts entrant en considération dans le cas concret (cf. ATF 150 II 444 consid. 6.3; 139 II 145 consid. 4.3; 136 II 539 consid. 3.2; TF 1C_110/2020 du 26 novembre 2020 consid. 4.2; 1C_558/2019 du 8 juillet 2020 consid. 3.1; 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 2.3). La dérogation à la limite ordinaire de 50 km/h ne peut être ordonnée de manière générale, mais est soumise à une expertise au cas par cas, démontrant que les conditions de l'art. 108 OSR sont réalisées (cf. TF 1C_117/2017, 1C_118/2017 du 20 mars 2018 consid. 4.2; l'arrêt précise, sur le fond, qu'il n'est pas nécessaire d'être en présence de conditions locales particulières ou d'une situation exceptionnelle). L'expertise ne doit pas nécessairement être effectuée par un organisme indépendant de l'administration; ce qui est déterminant, c'est qu'elle ait été réalisée par des spécialistes et qu'elle réponde aux exigences légales (TF 1C_117/2017, 1C_118/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.1). Lorsque la réduction de vitesse a pour but, comme en l'espèce, l'assainissement des nuisances sonores, l'expertise doit exposer les conséquences de la mesure sous l'angle du bruit (effet acoustique de la réduction; atténuation de l'effet perturbateur pour les riverains) et décrire les alternatives à une limitation du bruit (du point de vue de la technique, des coûts et des avantages). Le cas échéant, il convient également de présenter les éventuels intérêts opposés tels que la réduction de la sécurité et de la fluidité, la création d'un trafic de détournement ou d'évitement et les conséquences sur l'exploitation des transports publics (cf. TF 1C_117/2017, 1C_118/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.2). dd) S'agissant du principe de la proportionnalité, expressément mentionné par l'art. 108 al. 2 let. d OSR et dont l'expertise doit permettre l'examen, il prescrit que les mesures mises en œuvre soient propres à atteindre le but visé (règle de l'aptitude) et que celui-ci ne puisse être atteint par une mesure moins contraignante (règle de la nécessité); il doit en outre y avoir un rapport raisonnable

entre ce but et les intérêts compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts; cf. ATF 140 I 168 consid. 4.2.1; 135 I 233 consid. 3.1).

b) aa) En l'occurrence, il n'est pas contesté que le bruit routier du tronçon concerné dépasse largement les valeurs limites d'immissions nocturnes fixées à 50 dB(A) (degré de sensibilité II, cf. art. 40 al. 1, art. 43 et annexe 3 OPB relative au bruit du trafic routier) et que cette voie doit dès lors être assainie au sens de la législation sur la protection de l'environnement (cf. art. 11 et 16 LPE; addenda du 22 juin 2023, en particulier annexe 3 "Tableau des immissions sonores"; cf. ég. AC.2019.0283 du 28 mars 2022 consid. 4b). La mesure litigieuse vise ainsi à réduire cette atteinte, ce qui constitue l'un des motifs d'abaissement de la vitesse expressément prévus par les art. 108 al. 1 et 2 let. d OSR. bb) La mesure litigieuse ne concerne pas la mise en place d'une zone 30 au sens de l'art. 22 a OSR et porte sur une route cantonale en traversée de localité. Il s'ensuit que l'exception de l'art. 108 al. 4bis OSR ne s'applique pas et qu'une expertise doit être mise en œuvre pour examiner le bien-fondé de l'abaissement de la limitation de vitesse en question (art. 32 al. 2 LCR et art. 108 al. 4 OSR). Dans leurs écritures, les recourants contestent qu'une telle expertise ait valablement été diligentée en l'espèce. L'autorité intimée explique quant à elle ne pas réaliser d'expertise au sens strict dans ces cas de figure, mais s'être en l'occurrence fondée sur le dossier d'assainissement et, en particulier, sur l'addenda du 22 juin 2023, pour retenir que les conditions d'un abaissement de la limitation de vitesse nocturne étaient réunies. Ce document, rédigé par un spécialiste, contient en premier lieu une description de la situation de la route concernée, notamment du trafic journalier moyen sur cette voie. Il expose ensuite en quoi consiste la mesure litigieuse (mesure C.4), le tronçon exact sur lequel elle s'étend, plan à l'appui, le nombre de bâtiments et personnes concernés, et le gain en dB(A) y relatif. Il détermine par ailleurs en détail le niveau actuel des immissions sonores mesurées pour chaque bâtiment riverain, les niveaux projetés à l'horizon d'assainissement 2030, ainsi que l'effet acoustique de la mesure litigieuse. Il contient enfin des informations relatives aux autres mesures prises dans la zone, ainsi que sur les mesures considérées comme non envisageables en l'espèce. L'addenda du 22 juin 2023 comporte ainsi tous les éléments permettant d'examiner le respect des exigences légales en matière d'abaissement de la limitation générale de vitesse, comme on le verra plus en détail dans le considérant suivant. Le fait qu'il a été établi dans le cadre de la procédure d'assainissement et qu'il contient des informations sortant du cadre strict de la mesure litigieuse n'y change rien; la jurisprudence n'exige pas qu'une expertise portant exclusivement sur le 30 km/h nocturne soit mise en œuvre. cc) S'agissant des critères d'éligibilité établis par le canton, il faut relever que la Route de Saint-Légier, y compris le tronçon concerné, est répertoriée dans le cadastre du bruit routier mis à jour en 2010 et que la limitation de vitesse générale y est fixée à 50 km/h. Cette voie a en outre été intégrée dans une étude d'assainissement, entamée en 2016 et toujours en cours d'instruction comme le démontre l'addenda du 22 juin 2023. Il ressort en outre de ce document que le tronçon concerné s'étend sur environ 545 mètres (cf. addenda, p. 2; 565 mètres selon le plan "Situation des niveaux sonores après assainissement selon un TJM 2030 RC 742-B-P [route de St-Légier]"), et qu'à l'heure actuelle, les valeurs limites d'immissions de nuit sont dépassées pour 33 bâtiments et 287 personnes vivant aux alentours, ces dépassements oscillant entre 1 dB(A) et 12 dB(A) (cf. addenda, annexe 3, "Tableau des immissions sonores"). Il s'ensuit que les critères d'éligibilité fixés par le canton sont réunis. dd) Reste à déterminer si la mesure litigieuse respecte le principe de la proportionnalité. Les recourants le contestent, invoquant que la mesure ne serait pas apte à atteindre le but visé, puisqu'elle ne permettrait pas d'assainir totalement le tronçon litigieux.

Ils estiment également que l'efficacité de cette mesure est limitée et qu'elle occasionne des inconvénients trop importants pour les riverains et usagers de la route. A titre liminaire, il y a lieu de rappeler que les bénéfices de l'abaissement de la limitation de vitesse à 30 km/h comme mesure de lutte contre le bruit routier sont aujourd'hui largement reconnus (cf. à cet égard les différentes études citées dans GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 6a et 7). Cette mesure est considérée comme une mesure efficace, peu coûteuse et proportionnée de limitation des émissions de bruit routier (cf. TF 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.3, 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.3.4 et 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 4.3). L'abaissement de la limitation de vitesse nocturne permet en effet de réduire les bruits de pointe (pics sonores), à savoir des perturbations ponctuelles, mais intenses, qui jouent un rôle important dans la qualité du sommeil (cf. GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 7a/aa). Il influence en outre le comportement de conduite: les conducteurs ont en effet tendance à adopter une conduite plus régulière comportant des phases de freinage et d'accélération moins nombreuses et plus courtes (cf. GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 7a/aa). La baisse de vitesse en cause s'avère ainsi particulièrement efficace la nuit, en ce sens qu'elle réduit de manière significative les éléments les plus perturbateurs du sommeil (cf. Commission fédérale pour la lutte contre le bruit, La limitation à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit; Document de base: situation juridique, conséquences acoustiques et effets pour la population", 2015, ch. 3.3 et 5.2.1). En l'occurrence, l'abaissement de la limitation de vitesse nocturne permettra, de manière générale, de réduire les immissions sonores de 2 à 3 dB(A) (cf. addenda, p. 2). Sur les biens-fonds des recourants, la mesure litigieuse permettra une réduction de 3 dB(A) du niveau sonore; sur ces parcelles, elle dispose ainsi d'une efficacité accrue en comparaison avec la mesure C.3 et d'une efficacité équivalente à la mesure B. Cette réduction, qui équivaut à une diminution de moitié du trafic, ne correspond certes pas à une réduction de moitié du bruit perçu, mais doit tout de même être considérée comme significative (cf. GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 7a/aa). Il ressort d'ailleurs du Manuel du bruit routier 37/06 édicté par l'OFEV, qu'une mesure de protection contre le bruit vaut la peine d'être retenue lorsqu'elle permet un gain d'au moins 1 dB(A) (cf. Manuel du bruit routier précité, état décembre 2006, notam. p. 43). La mesure litigieuse bénéficiera ainsi à 334 personnes vivant dans les environs du tronçon concerné, qui pourront profiter d'un meilleur repos nocturne (cf. addenda, p. 2). Elle est donc apte à atteindre l'objectif poursuivi, à savoir celui de réduire l'atteinte excessive à l'environnement constatée (cf. art. 108 al. 1 et al. 2 let. b OSR; cf. ég. GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 5) et non l'assainissement complet du tronçon concerné. Sur ce point, et contrairement à ce qu'affirment les recourants, il importe peu que les valeurs limites d'immissions soient encore dépassées après la mise en place de la limitation de vitesse nocturne, la question d'éventuelles autres mesures à prendre ressortissant de la procédure d'assainissement et d'allègements (cf. consid. 2 ci-dessus). En comparaison avec les nombreux bienfaits relevés ci-dessus, les inconvénients de la mesure d'abaissement de la vitesse nocturne sont limités: la mesure déploie ses effets pendant seulement quelques heures, entre 22 heures et 6 heures, et se limite à un tronçon routier de quelques centaines de mètres. Elle ne concernera ainsi qu'un nombre réduit de véhicules circulant de nuit sur la voie en cause (cf. pour le cas de Lausanne, seulement 6% à 10% du trafic en journée, GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 10) – alors que c'est pendant cette période que les effets des nuisances sonores sont les plus aigus. L'obligation pour les riverains de rouler plus lentement pendant cette courte période ne saurait ainsi constituer un inconvénient majeur, mais tout au plus un léger désagrément qui n'est pas propre à contrebalancer les

importants bénéfiques induits. On ne voit d'ailleurs pas quelle mesure moins incisive profitant à autant de personnes pourrait permettre de réduire le bruit routier dans la zone concernée. C'est enfin à tort que les recourants se prévalent de l'examen effectué par la SCLV du 30 novembre 2022, selon laquelle une limitation à 30 km/h ne serait que peu compréhensible pour les usagers de la route concernée. Cet examen ne porte en effet que sur la question du 30 km/h durant la journée, lorsque la charge de trafic est considérablement plus élevée; ses conclusions ne peuvent ainsi être transposées dans le cas d'espèce. c) En conclusion, vu les bénéfices attendus s'agissant de la réduction des immissions sonores et le repos nocturne, et compte tenu de son faible coût, de sa simplicité et de sa facilité de mise en œuvre (5'000 fr., cf. addenda, p. 3), la mesure litigieuse doit être considérée comme conforme au principe de la proportionnalité (cf. art. 11 et 16 LPE; art. 32 al. 3 LCR; art. 108 al. 2 let. d et al. 4 OSR; art. 27 et 36 Cst.). La décision entreprise doit par conséquent être confirmée.

E. 5

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. Les recourants, qui succombent, supporteront les frais de justice (cf. art. 49 al. 1 et 91 LPA-VD; art. 4 al. 1 du tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative [TFJDA; BLV 173.36.5.1]). Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens (cf. art. 55 al. 1 a contrario LPA-VD), l'autorité intimée n'ayant pas recouru au service d'un mandataire professionnel et l'autorité concernée n'ayant pas procédé.

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