



## Arrêt du 24 février 2025

---

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),  
Maurizio Greppi, Jürg Marcel Tiefenthal, juges,  
Jérôme Gurtner, greffier.

---

Parties

1. **A.** \_\_\_\_\_,

2. **B.** \_\_\_\_\_,

3. **C.** \_\_\_\_\_,

4. **Commune de Lutry**,  
Le Château, 1095 Lutry,  
représentée par  
Maître Jean-Samuel Leuba,  
HCML Etude d'avocats, Galerie Saint-François A,  
Case postale 6451, 1002 Lausanne,

recourants,

contre

**Office fédéral des routes OFROU**,  
3003 Berne,  
intimé,

**Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC**,  
Palais fédéral nord, 3003 Berne,  
autorité inférieure.

---

Objet

Routes nationales ; approbation des plans  
N09 Vennes-Chexbres AP TP3-TP4-TP5.

**Faits :****A.**

**A.a** Le 13 juillet 2018, l'Office fédéral des routes (ci-après : l'OFROU) a soumis pour approbation au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : le DETEC) les plans portant sur le projet « N09 Vennes-Chexbres AP TP3-TP4-TP5 sur les communes de Lutry, Bourg-en-Lavaux, Puidoux et Chexbres » (ci-après : le projet).

**A.b** Le projet traite notamment des nouveaux aménagements de la route nationale N09 entre les jonctions de Lausanne-Vennes et Chexbres entre le kilomètre 14.030 et le kilomètre 20.400. Ce tronçon, mis en service en 1974, traverse le territoire des communes vaudoises de Lutry, Bourg-en-Lavaux, Puidoux et Chexbres. Situé à flanc de coteau, il comprend les tunnels de Chauderon, de la Criblette et du Flonzaley ainsi que différents ponts, estacades, passages supérieurs, passages inférieurs et voûtages.

**A.c** Le projet est composé de différents projets partiels (ci-après : TAP IX à TAP XVI) :

- TAP IX : accès et installations de chantier sur les Communes de Lutry et Bourg-en-Lavaux ;
- TAP X : nouveaux aménagements pour les tunnels de Chauderon et de la Criblette ;
- TAP XI : projet de protection contre le bruit sur la Commune de Bourg-en-Lavaux (secteur ouest) ;
- TAP XII : projet de protection contre le bruit sur les Communes de Bourg-en-Lavaux (secteur est), Puidoux et Chexbres ;
- TAP XIII : nouveaux aménagements pour le secteur du tunnel de Flonzaley ;
- TAP XIV : système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée sur la Commune de Puidoux ;
- TAP XV : accès et installations de chantier sur les Communes de Puidoux et Chexbres ;
- TAP XVI : installations d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée sur la Commune de Lutry.

**B.**

**B.a** Pendant le délai de mise à l'enquête publique, à savoir du 28 août au 28 septembre 2018, 44 oppositions, dont celles de A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_, de C. \_\_\_\_\_ et de la Commune de Lutry, sont parvenues au DETEC.

**B.b** Le canton de Vaud a transmis sa prise de position quant au projet définitif le 30 novembre 2018. L'inspection fédérale des installations à courant fort (ci-après : l'ESTI), l'Office fédéral des transports (ci-après : l'OFT), l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : l'OFAC) et l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : l'OFEV) se sont prononcés sur le projet entre le 9 janvier et le 18 février 2019.

**B.c** Le 12 avril 2019, l'OFROU a transmis au DETEC sa prise de position sur les oppositions et requis l'approbation partielle du TAP XV. Après avoir entendu les offices fédéraux concernés et le canton de Vaud entre le 21 octobre et le 13 novembre 2019, le DETEC a rendu une décision partielle d'approbation des plans pour le projet partiel TAP XV, aucun des opposants n'étant concerné par ce projet. Aucun recours n'a été formé contre cette décision.

**B.d** Par courrier du 27 mai 2020, l'OFROU a transmis au DETEC son avis sur les TAP IX, X, XIII, XIV et XIV. Les offices fédéraux concernés et le canton de Vaud ont remis leur prise de position entre le 19 juin et le 30 septembre 2020. Par courrier du 30 octobre 2020, l'OFROU a encore remis son avis final partiel sur les TAP XI et XII.

**B.e** Le 8 décembre 2020, l'OFROU a versé au dossier une expertise sur la proportionnalité d'une réduction de vitesse entre le restoroute de Lavaux et Chexbres, datée du 12 octobre 2020. Les offices fédéraux concernés et le canton de Vaud se sont encore déterminés entre le 23 décembre 2020 et le 5 mars 2021. Enfin, l'OFEV a précisé ses diverses prises de position par courriel du 23 avril 2021.

**B.f** Par courrier du 28 mai 2021, l'OFROU a requis l'approbation partielle des projets TAP IX, X, XIII, XIV et XVI. Le DETEC l'a rejetée le 2 juin 2021 pour des motifs d'économie de procédure.

**B.g** Entre le 9 juin 2021 et le 31 août 2021 tous les opposants ont eu la possibilité de formuler des remarques finales.

**C.**

Par décision du 15 février 2022, le DETEC a approuvé les plans concernant le projet, rejetant notamment les oppositions de A.\_\_\_\_\_ et B.\_\_\_\_\_, de C.\_\_\_\_\_ et de la Commune de Lutry. Le DETEC a également assorti son approbation de nombreuses charges, accordé notamment un allègement sur la parcelle de A.\_\_\_\_\_ et B.\_\_\_\_\_ et

fixé les immissions maximales admissibles ainsi que les mesures à prendre en cas de dépassement.

**D.**

**D.a** Le 11 mars 2022, A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_ (ci-après : les recourants 1 et 2) ont formé recours contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral. Ils concluent, en substance, à ce que des mesures supplémentaires correctives soient entreprises en raison des nuisances sonores provoquées par le passage du trafic sur le pont des Daillettes, caractérisées par un double claquement au passage des pneumatiques sur un joint de dilatation.

**D.b** Par mémoire du 17 mars 2022, C. \_\_\_\_\_ (ci-après : le recourant 3) a également formé recours contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral. Il conclut, avec suite de frais et dépens, à l'annulation de la décision attaquée et, subsidiairement, à ce que la cause soit transmise à l'autorité compétente en matière d'expropriation afin de faire valoir ses prétentions en indemnisation. En substance, il estime que l'OFROU n'aurait pas entrepris tout ce qui est possible et économiquement supportable pour diminuer l'impact du bruit provoqué par le passage des pneumatiques sur un joint de dilatation du pont des Daillettes. A titre de mesures d'instruction, il requiert l'audition de l'OFROU, ainsi qu'une vision locale.

**D.c** Enfin, le 18 mars 2022, la Commune de Lutry (ci-après : la recourante 4), représentée par son mandataire, a également interjeté recours contre la décision du DETEC. Elle conclut, avec suite de frais et dépens, en substance, à ce que la décision attaquée soit réformée en ce sens que la vitesse doit être réduite à 100 km/h, de jour comme de nuit, sur l'ensemble du secteur situé à l'ouest du tunnel de Chauderon (jusqu'au tunnel de Belmont) et que ce secteur soit muni d'un revêtement phono-absorbant de type SDA 4 (ch. II). Subsidiairement, elle conclut à l'annulation de la décision attaquée et au renvoi de la cause au DETEC, pour jonction avec le dossier concernant le projet « Lausanne-Vennes – Restoroute de Lavaux », avec mise en œuvre de toutes les mesures d'instruction nécessaires pour permettre d'établir la proportionnalité d'une réduction de la vitesse de circulation dans le secteur allant du tunnel de Belmont au tunnel de Chauderon, de jour comme de nuit, et la pose d'un revêtement phono-absorbant de type SDA 4 (ch. III).

La recourante 4 requiert une inspection locale, ainsi que différentes mesures d'instruction concernant la limitation de vitesse et les revêtements routiers.

**D.d** Par ordonnance du 26 avril 2022, le Tribunal administratif fédéral a ordonné la jonction des procédures A-1185/2022, A-1355/2022 et A-1358/2022 sous le numéro A-1185/2022.

**E.**

Le 25 mai 2022, l'OFROU (ci-après également : l'intimé) a déposé trois prises de position distinctes. Il conclut au rejet des recours et à ce que la décision attaquée soit confirmée, toutes les demandes d'indemnité et de frais étant rejetées. Il conclut en outre, à titre incident, principalement, à ce que l'effet suspensif au recours soit retiré pour les TAP IX, X, XII, XIII, XIV et XVI, subsidiairement, à ce que la décision entre partiellement en force pour les TAP IX, X, XII, XIII, XIV et XVI. Enfin, selon l'OFROU, il y a lieu de renoncer aux moyens de preuve et mesures d'instruction requis par les recourants 3 et 4.

**F.**

Le 27 mai 2022, le DETEC (ci-après également : l'autorité inférieure) a conclu au rejet des recours 1 à 4. Il a toutefois renoncé à formuler des remarques supplémentaires et renvoyé aux considérants de la décision attaquée.

Le 3 juin 2022, il a encore conclu à ce que la requête de l'intimé tendant au retrait de l'effet suspensif pour les TAP IX, X, XII, XIII, XIV et XVI soit approuvée.

**G.**

Par courrier du 9 juin 2022, la recourante 4, par l'intermédiaire de son mandataire, a indiqué ne pas s'opposer à la levée partielle de l'effet suspensif concernant le secteur allant du tunnel de Criblette à la sortie autoroutière de Chexbres, dans la mesure où son opposition concernait la partie la plus à l'ouest du secteur et non pas l'intégralité de celui-ci. Elle insiste cependant sur le fait que la levée de l'effet suspensif doit être assortie de la réserve que les travaux qui seront entrepris ne soient pas invoqués par l'OFROU pour justifier un rejet des griefs formulés par les recourants. Quant aux recourants 1 à 3, ils ne se sont pas déterminés sur la requête de l'intimé.

**H.**

Par décision incidente du 22 juin 2022, le Tribunal administratif fédéral a admis la requête de l'intimé et retiré l'effet suspensif aux recours pour les projets partiels TAP IX, X, XII, XIII, XIV et XVI. Il l'a toutefois maintenu pour le projet partiel TAP XI. Aucun recours n'a été formé contre cette décision.

**I.**

Invitée à déposer d'éventuelles observations finales, la recourante 4 a indiqué par courrier du 10 octobre 2022 ne pas avoir d'observations complémentaires à formuler. Les recourants 1 à 3 n'ayant formulé aucune remarque dans le délai imparti, le Tribunal administratif fédéral leur a indiqué que la cause était gardée à juger.

**J.**

Invité à se déterminer, l'OFEV a transmis sa prise de position par courrier électronique du 5 octobre 2023.

**K.**

Invité à se déterminer, le recourant 3 a déposé sa prise de position le 8 novembre 2023. Il a en substance indiqué « saluer la position de [l'OFEV] en faveur d'une limitation de vitesse sur le tronçon litigieux ». Il s'est pour le surplus référé à ses griefs formulés à l'appui de son recours du 17 mars 2022.

**L.**

Invitée à prendre position, la recourante 4 a déposé ses observations le 17 novembre 2023. Elle a en substance relevé que l'expertise ECOPLAN doit être écartée, car elle ne tient pas compte de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral. Selon elle, le Tribunal administratif fédéral « doit arriver à la conclusion qu'un abaissement de la vitesse peut être ordonné de nuit mais également de jour, en particulier sur le secteur allant du kilomètre 12.400 au kilomètre 14.800, comme préconisé par l'OFEV ». Elle a enfin indiqué, à titre subsidiaire, que si le Tribunal administratif fédéral devait ne pas s'estimer en mesure d'ordonner une telle réduction de vitesse, une nouvelle expertise devrait être ordonnée.

**M.**

Interpellé par l'intimé par courrier du 17 avril 2024, le Juge instructeur lui a répondu par lettre du 22 avril 2024 qu'un arrêt ne pourra pas intervenir avant la période août-septembre 2024.

**N.**

Les autres faits et arguments des parties seront repris, pour autant que nécessaire, dans la partie consacrée au droit.

**Droit :****1.**

La procédure devant le Tribunal administratif fédéral est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), sauf disposition contraire de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) ou d'autres lois spéciales.

**1.1** Le Tribunal administratif fédéral est compétent pour statuer sur les présents recours (art. 31, 32, 33 let. d LTAF, 5 PA et 26 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales [LRN, RS 725.11]).

**1.2** Selon l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour recourir quiconque a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire (let. a), est spécialement atteint par la décision attaquée (let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation (let. c). En l'occurrence, les recourants 1 et 2 sont propriétaires de la parcelle (...) de la commune (...), située à environ 15 mètres du bord de la route nationale N09. De plus, l'autorité inférieure concède dans sa décision un allègement à l'endroit de leur parcelle. Le recourant 3, quant à lui, est propriétaire des biens-fonds (...) de la commune (...), situés respectivement à environ 10 mètres et 35 mètres du bord de la route nationale N09. Par conséquent, la qualité pour recourir doit être reconnue aux recourants 1, 2 et 3.

La qualité pour recourir de la recourante 4 appelle quelques remarques. A l'appui de son recours, la recourante 4 soutient qu'elle est légitimée à recourir s'agissant du secteur situé entre les kilomètres 14.030 et 20.400, soit sur l'objet de la décision attaquée. Elle ajoute que le point 14.030 se situe sur son territoire et ce, jusqu'au kilomètre 14.380. Ainsi, selon elle, le projet d'aménagement autoroutier porte sur son territoire sur à tout le moins 350 mètres. Elle précise par ailleurs qu'une partie de son territoire est englobée dans le projet TAP IX. Elle souligne également que le trafic de l'autoroute, sur le territoire de la commune de Bourg-en-Lavaux, à son extrémité ouest (entre les kilomètres 14.380 et 14.800), génère des nuisances qui sont perceptibles sur son territoire, qui jouxte celui de la Commune de Bourg-en-Lavaux. Elle relève enfin, en substance, que les mesures qu'elle a sollicitées, à savoir une diminution de la vitesse sur

l'autoroute et la pose d'un revêtement phono-absorbant de haute qualité, nécessitent une approche globale sur l'ensemble du secteur concerné. En particulier, une diminution de la vitesse ne doit pas être circonscrite aux limites politiques d'une commune ou aux limites d'un projet telles que décidées par l'intimé. En conclusion, elle estime qu'elle doit être reconnue comme légitimée à contester la décision attaquée.

De son côté, dans sa prise de position du 25 mai 2022, l'intimé fait valoir que la recourante 4 n'est pas concernée par les projets partiels contre le bruit sur la commune de Bourg-en-Lavaux (TAP XI) et sur les communes de Bourg-en-Lavaux, Puidoux et Chexbres (TAP XII). Il ajoute que l'aspect bruit la concernant est en effet traité dans l'autre procédure relative au tronçon adjacent contre laquelle elle a fait opposition le 21 décembre 2016 (TP2/TP3, TAP VIII Projet de protection contre le bruit Lutry). Selon l'intimé, sur son territoire et dans le cadre de la présente procédure, la recourante 4 est uniquement touchée par un système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) (TAP XVI) et des installations de chantier (TAP IX), contre lesquels elle n'a fait valoir aucun grief. Il souligne qu'il s'agit de déterminer en quoi la recourante 4 a un intérêt digne de protection à l'annulation ou à la modification de la décision attaquée s'agissant des mesures qu'elle sollicite, à savoir la pose d'un revêtement phono-absorbant et la réduction de la vitesse de circulation, étendue du kilomètre 14.380 au kilomètre 14.800 (soit sur les tronçons routiers situés sur la Commune de Bourg-en-Lavaux). En résumé, l'intimé considère que la recourante 4 n'est pas concernée par les projets partiels de protection contre le bruit sur la commune de Bourg-en-Lavaux (TAP XI), de sorte que l'issue de la procédure et les griefs qu'elle formule n'auront aucun effet, juridique ou de fait, sur sa situation concrète.

En l'occurrence, il est vrai que les projets partiels de protection contre le bruit sur la commune de Bourg-en-Lavaux (TAP XI) sont éloignés de plusieurs kilomètres de la recourante 4. Il n'en demeure pas moins que la route nationale N09 passe sur le territoire de la recourante 4. Comme cette dernière l'a relevé, le projet d'aménagement autoroutier porte sur son territoire sur à tout le moins 350 mètres et le trafic qui circule sur l'autoroute, sur le territoire de la Commune de Bourg-en-Lavaux, à son extrémité ouest, soit entre les kilomètres 14.380 et 14.800, est susceptible de générer des nuisances qui sont perceptibles sur son territoire. Dans ces conditions, la recourante 4 est particulièrement atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification.

**1.3** Au surplus, les dispositions relatives à la représentation, au délai de recours, à la forme du mémoire, ainsi qu'à l'avance de frais (art. 11 al. 1, 50 al. 1, 52 al. 1 et 63 al. 4 PA) sont respectées. Par conséquent, les recours sont recevables.

## **2.**

Le recours peut être formé pour violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents, ainsi que pour inopportunité, sauf si une autorité cantonale a statué comme autorité de recours (art. 49 PA).

**2.1** Le Tribunal administratif fédéral fait cependant preuve d'une certaine retenue dans l'exercice de son pouvoir d'examen, lorsque la nature des questions litigieuses qui lui sont soumises l'exige, singulièrement lorsque leur analyse nécessite des connaissances spéciales ou encore lorsqu'il s'agit de circonstances locales que l'autorité qui a rendu la décision connaît mieux (cf. ATF 131 II 680 consid. 2.3.3 ; arrêt du TAF A-379/2016 du 8 septembre 2016 consid. 2.2). Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, le pouvoir de l'autorité est important, spécialement sur des questions techniques, pour lesquelles elle dispose des connaissances nécessaires (cf. ATF 135 II 296 consid. 4.4.2 ; arrêt du TF 1C\_121/2018 du 8 mai 2019 consid. 2.1 ; arrêt du TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020 consid. 2.3.3 ; A-1524/2015 du 19 novembre 2015 consid. 2). Des compléments de preuves, tels que des expertises, ne doivent être ordonnés qu'exceptionnellement, lorsque de tels éclaircissements sont vraiment nécessaires à une correcte application de la loi (cf. arrêt du TF 1E.1/2006 du 2 juillet 2008 consid. 5 ; ATAF 2012/23 consid. 4 ; arrêt du TAF A-5197/2020 du 30 novembre 2021 consid. 2.1). Le Tribunal doit se limiter à examiner si l'autorité n'a pas outrepassé les pouvoirs qui lui étaient délégués par la loi lorsqu'elle a approuvé les plans. Si les réflexions de l'autorité apparaissent pertinentes, si elle a examiné les éléments essentiels à la base de la décision et si elle a mené les investigations nécessaires de manière approfondie et détaillée, le Tribunal n'empiétera pas sur son pouvoir d'appréciation (cf. ATF 142 II 451 consid. 4.5.1 et 138 II 77 consid. 6.4 ; arrêt du TAF A-4973/2019 du 30 juillet 2021 consid. 2.3). En revanche, le Tribunal vérifiera librement si l'autorité inférieure a établi complètement et exactement les faits pertinents et, sur cette base, correctement appliqué la législation applicable en matière d'approbation de plans, sans se laisser guider par des motifs étrangers aux normes appliquées (cf. ATF 123 V 150 consid. 2 ; ATAF 2008/23 consid. 3.3 ; 2008/18 consid. 4 ; 2007/37 consid. 2.2).

**2.2** La procédure fédérale est essentiellement régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que l'autorité administrative constate les faits d'office et procède, s'il y a lieu, à l'administration de preuves par les moyens idoines (art. 12 PA). La maxime inquisitoire doit cependant être relativisée par son corollaire : le devoir de collaborer des parties (cf. arrêt du TF 2C\_895/2012 du 5 mai 2015 consid. 5.2.1 ; arrêts du TAF A-957/2019 du 9 décembre 2019 consid. 1.4.2 ; A-2888/2016 du 16 juin 2017 consid. 2.2 ; A-6691/2012 du 23 juillet 2014 consid. 3.1). La procédure de recours devant le Tribunal administratif fédéral est également régie par la maxime inquisitoire en vertu de l'art. 37 LTAF. Celle-ci est cependant quelque peu tempérée, notamment en raison du fait qu'il ne s'agit, dans ce cas, pas d'un établissement des faits *ab ovo*. Il convient de tenir compte de l'état de fait déjà établi par l'autorité inférieure. En ce sens, le principe inquisitoire est une obligation de vérifier d'office les faits constatés par l'autorité inférieure plus que de les établir (cf. arrêts du TAF A-957/2019 précité consid. 1.4.2 ; A-2888/2016 précité consid. 2.3 ; A-704/2012 du 27 novembre 2013 consid. 3.3).

**2.3** Le Tribunal administratif fédéral applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision attaquée (cf. arrêt du TF 1C\_214/2005 du 6 novembre 2015 consid. 2.2.2 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2 et 2009/77 consid. 1.2). Il se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (cf. ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2).

### **3.**

L'objet du litige porte sur la décision d'approbation des plans du DETEC du 15 février 2022 pour le projet « N09 Venness-Chexbres, AP TP3-TP4-TP5 » concernant des travaux d'entretien, de renouvellement et d'assainissement du secteur situé entre le kilomètre 14.380 et le kilomètre 20.400 (cf. Faits, let. A.b et A.c *supra*).

**3.1** Il convient de préciser que, dans une procédure séparée parallèle, le DETEC a également approuvé, le 2 août 2022, les plans du projet « N09 Venness-Chexbres, AP TP2-TP3 » portant sur des aménagements sur le secteur situé entre le kilomètre 7.188 et le kilomètre 14.480. Cette procédure fait également l'objet d'une procédure de recours parallèle pendante devant le Tribunal de céans sous le numéro de classement A-3934/2022.

**3.2** L'arrêt en question, rendu également ce jour par le même collège, a fait l'objet d'une coordination matérielle de la part du Tribunal administratif fédéral.

#### **4.**

La recourante 4 reproche à l'autorité inférieure d'avoir séparé de manière arbitraire le périmètre visé par la décision attaquée. Elle se plaint ainsi, implicitement, d'une violation de l'art. 28 al. 2 LRN et du principe de coordination des procédures.

#### **4.1**

**4.1.1** A l'appui de son recours, la recourante 4 soutient que l'autorité inférieure a divisé ce secteur, qui va du kilomètre 11.800 (sortie est du tunnel de Belmont) au kilomètre 14.800 (côté est du restoroute de Lavaux), « de manière relativement arbitraire », par une limite de projet au kilomètre 14.380. Elle estime que, tant en ce qui concerne la réduction de vitesse que de la pose d'un revêtement phono-absorbant, le secteur précité devrait être appréhendé comme un tout. Selon elle, l'ensemble de ce secteur présente un lien spatial et topographique homogène et cohérent. Elle ajoute qu'en raison du fractionnement opéré par l'autorité inférieure, on perd de vue l'unité présentée par ce secteur et on court le risque de décisions contradictoires. Elle indique, à cet égard, que l'autorité inférieure a fait procéder à deux expertises distinctes. La recourante considère ainsi que la décision attaquée doit être annulée et que la présente procédure doit être jointe à celle concernant le secteur situé entre Lausanne-Vennes et le restoroute de Lavaux. Toujours selon elle, seule une telle jonction permettrait de coordonner et d'appréhender de manière cohérente le secteur situé entre le kilomètre 11.800 et le kilomètre 14.800.

**4.1.2** Dans sa prise de position du 25 mai 2022, l'autorité inférieure se borne à relever que les griefs invoqués par la recourante concernant le périmètre de la décision attaquée et la demande de jonction des procédures sont irrecevables. Elle précise, en se référant à l'art. 27d LRN, qu'en procédure fédérale d'approbation des plans, toutes les objections pouvant être formulées pendant la mise à l'enquête doivent être soulevées dans la procédure d'opposition. L'objet du litige est ainsi limité aux griefs soulevés en procédure d'opposition et il ne peut plus être étendu dans la procédure contentieuse subséquente. Elle constate ainsi que dans son opposition du 14 septembre 2018, la recourante ne lui a pas reproché d'avoir fixé le périmètre visé par la décision attaquée de façon arbitraire. La décision attaquée n'a du reste pas traité de ces éléments.

## 4.2

**4.2.1** Comme relevé (cf. consid. 1.2 *supra*), conformément à l'art. 48 al. 1 let. a PA, le recourant doit avoir participé à la procédure de première instance. Cette exigence a été introduite par la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures (LCoord, RO 1999 3071, FF [Feuille fédérale] 1998 2221), loi qui a modifié tout l'iter procédural pour les procédures d'approbation de plans (ou décisions assimilées) des infrastructures soumises au droit fédéral et de la compétence des autorités fédérales (cf. à ce propos, PIERMARCO ZEN-RUFFINEN/CHRISTINE GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001, p. 295 ss). Elle existait toutefois auparavant et se déduisait du principe de la bonne foi (cf. ATF 133 II 181 consid. 3.2).

**4.2.2** En ce qui concerne la LRN, l'exigence d'avoir participé à la procédure de première instance se trouve à l'art. 27d al. 1 *in fine* : « toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure ». Selon la pratique du Tribunal de céans, cette exigence de lésion formelle (*formelle Beschwer*) ne se limite pas au simple fait d'avoir interjeté opposition dans le cadre de la procédure de première instance. Elle porte également sur les griefs présentés, griefs qui définiront de fait l'objet du litige. Or, ce dernier ne peut plus être étendu une fois écoulés les délais pour présenter lesdits griefs, dans le cas d'espèce, le délai d'opposition. Cela garantit, dans l'intérêt de la concentration des procédures, l'examen en même temps, par la même autorité, de toutes les objections au cours de l'élaboration de la décision d'approbation des plans (cf. arrêt du TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020 consid. 2.3.1). En revanche, la motivation qui sous-tend les griefs peut quant à elle être modifiée, mais à la condition qu'elle n'étende pas l'objet du litige ou qu'elle ne doive pas être reconduite à une conduite défailante de la procédure ou à une attitude dilatoire (cf. ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 2.1 ; arrêt du TAF A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 2.1.2).

## 4.3

**4.3.1** Selon l'art. 9 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), toute personne a le droit d'être traitée par les organes de l'Etat sans arbitraire et conformément aux règles de la bonne foi.

**4.3.2** D'après la jurisprudence, une décision est arbitraire lorsqu'elle est manifestement insoutenable, méconnaît gravement une norme ou un principe juridique clair et indiscuté, ou heurte de manière choquante le

sentiment de la justice et de l'équité (cf. ATF 139 III 334 consid. 3.2.5). Il ne suffit pas qu'une autre solution paraisse concevable, voire préférable (cf. ATF 129 I 8 consid. 2.1). Pour que cette décision soit annulée, encore faut-il qu'elle se révèle arbitraire, non seulement dans ses motifs, mais aussi dans son résultat (cf. ATF 141 IV 369 consid. 6.3 ; 131 I 217 consid. 2.1).

#### **4.4**

**4.4.1** En matière de protection contre le bruit, l'art. 28 al. 2 LRN est concrétisé par l'art. 8 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE, RS 814.01) qui consacre le principe de l'évaluation globale des atteintes.

**4.4.2** Selon la jurisprudence, le principe de l'évaluation globale des atteintes exige que les atteintes atmosphériques et sonores d'une installation soient évaluées globalement (cf. ATF 146 II 36 consid. 3.3 ; 131 II 103 consid. 2.1.2). Il impose, en particulier dans le domaine de la limitation des émissions, d'évaluer ensemble toutes les installations qui apparaissent comme une installation unique d'un point de vue spatial, temporel et fonctionnel (cf. ATF 146 II 36 consid. 3.4). Il permet de tenir compte du fait que différentes atteintes à l'environnement, en soi négligeables, peuvent, en se cumulant, conduire à des atteintes significatives. Il s'agit dès lors de tenir compte de ces effets cumulés sans s'arrêter aux limites spatiales, temporelles ou matérielles du projet (cf. ATF 142 II 517 consid. 3.3 ; arrêts du TF 1C\_628/2019 du 22 décembre 2021 consid. 3.3 ; 1C\_685/2013 du 6 mars 2015 consid. 6.3). L'art. 8 LPE n'empêche toutefois pas la réalisation d'un projet par étapes pour autant qu'une évaluation d'ensemble puisse avoir lieu (cf. ATF 118 Ib 76 consid. 2b ; arrêt du TF 1C\_97/2017 du 19 septembre 2018 consid. 2.1).

**4.4.3** Il découle du principe d'évaluation globale que l'étude d'impact doit s'étendre à toutes les parties qui forment ensemble une installation unique (cf. ATF 142 II 20 consid. 3.1). La question de savoir s'il existe un rapport suffisamment étroit entre différents projets au sens de l'art. 8 LPE est une question juridique (cf. ATF 146 II 36 consid. 3.4). L'art. 9 al. 3 de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011) confirme que le rapport d'impact doit rendre compte de tous les aspects de l'impact sur l'environnement imputables à la réalisation du projet et les évaluer aussi bien isolément que collectivement et dans leur action conjointe. Aucune de ces dispositions n'exige en revanche que des projets clairement distincts soient mis à l'enquête simultanément (cf. arrêt du TF 1C\_628/2019 précité consid. 3.3).

Les exigences de liens fonctionnel et spatial pour pouvoir retenir une installation globale sont cumulatives et non alternatives (cf. ATF 146 II 36 consid. 3.5 ; arrêt du TF 1C\_381/2012 du 4 juin 2013 consid. 2.1). Ces liens existent en présence d'un faisceau d'indices, tels que la propriété d'une entité, l'interaction au moins partielle au-delà de ce que prévoient les prescriptions officielles, la soumission à une planification commune ou encore la proximité géographique ou temporelle (cf. ATF 146 II 36 consid. 3.5 ; 142 II 20 consid. 3.1 et 3.5 ; arrêts du TF 1C\_381/2012 précité consid. 2.3 ; 1A.129/2005 du 23 août 2005 consid. 3.2 ; pour une casuistique, cf. arrêt du TAF A-2021/2021 du 9 mars 2023 consid. 5.6.4).

**4.4.4** Dans le cadre de l'exploitation d'une installation liée à des effets sur l'environnement qui varient dans l'espace, telle que des infrastructures linéaires comme les routes nationales, il convient selon la jurisprudence de nuancer cette question de l'évaluation globale (cf. arrêt du TF 1C\_409/2008 du 8 avril 2009 consid. 2 non publié à l'ATF 135 II 238 ; arrêt du TF 1C\_506/2014 du 14 octobre 2015 consid. 7.3 non publié à l'ATF 141 II 483 ; arrêt du TAF A-1251/2012 du 15 janvier 2014 consid. 40). Dans la pratique, il est usuel de subdiviser de telles infrastructures en tronçons pour leur rénovation et leur assainissement du point de vue du droit de l'environnement (cf. ATAF 2021 II/1 consid. 20.3.5), conformément à l'art. 28 al. 2 LRN. En effet, l'autorité d'approbation des plans et l'office requérant sont les mêmes et chaque autorité dispose d'une vue d'ensemble. Le regroupement de tous les projets autoroutiers se trouvant dans le même canton ou dans la même région étendrait quant à lui de manière démesurée le périmètre d'un projet. Cela alourdirait et ralentirait la procédure et surchargerait l'administration de manière contraire aux principes de célérité et de l'économie de la procédure.

## **4.5**

**4.5.1** En l'espèce, dans son opposition, la recourante n'a jamais reproché à l'intimé d'avoir fixé le périmètre visé par la décision attaquée de façon arbitraire, ni demandé que le projet litigieux mis à l'enquête publique le 28 août 2018 soit traité de façon conjointe, dans une même procédure, avec le projet parallèle d'aménagement du secteur, mis à l'enquête quant à lui le 18 novembre 2016. L'intimé n'a donc pas examiné ce grief dans sa réponse et l'autorité inférieure n'a, à juste titre, pas traité ces éléments dans sa décision. C'est dans le cadre de son recours, près de quatre ans et demi après la mise à l'enquête publique du projet litigieux et près de six ans et demi après la mise à l'enquête publique du projet parallèle, que la recourante 4 a pour la première fois soutenu que le secteur était divisé de façon arbitraire ; elle ne le conteste d'ailleurs pas.

La recourante, qui était déjà représentée par un mandataire professionnel dans le cadre de la procédure d'opposition, n'explique pas pourquoi il ne lui a pas été possible d'invoquer ces griefs dans son opposition du 14 septembre 2018. Il est douteux que des griefs invoqués pour la première fois près de quatre ans et demi après la fin de la mise à l'enquête du projet, une fois qu'il est manifestement trop tard pour rectifier le tir, sans reprendre à zéro l'intégralité du projet, puissent être considérés comme recevables. Il est manifeste qu'une telle manière de procéder contrevient aux principes de la bonne foi, de la sécurité juridique et de l'économie de procédure. La question de savoir si ces griefs doivent être déclarés irrecevables en l'espèce peut toutefois demeurer indécise, dès lors qu'ils doivent de toute manière être intégralement rejetés sur le fond, comme on le verra ci-dessous.

**4.5.2** En l'occurrence, le projet global porte sur l'assainissement du tronçon autoroutier Vennes-Chexbres. Approuvé en deux étapes majeures, il porte essentiellement sur des travaux d'entretien et de renouvellement de cet axe, comprenant notamment la mise à niveau des installations destinées à la protection contre le bruit. Une première étape a débuté par l'ouverture de la procédure d'approbation des plans pour le projet parallèle « N09 Vennes-Chexbres, AP TP2-TP3 » portant sur le secteur situé entre le kilomètre 7.188 et le kilomètre 14.480. La seconde étape est intervenue le 13 juillet 2018 avec la procédure relative au présent projet « N09 Vennes-Chexbres, AP TP3-TP4-TP5 » portant sur le secteur situé entre le kilomètre 14.380 et le kilomètre 20.400.

Il ne fait guère de doute que les deux projets sont liés sur le plan spatial et temporel, puisque les deux secteurs susmentionnés sont adjacents. Cependant, d'un point de vue fonctionnel, ce lien doit être relativisé. Si les deux projets portent sur des travaux d'entretien et de renouvellement de cette portion de route, seul le projet parallèle induit une transformation plus importante du tronçon concerné. Celle-ci résulte de la réaffectation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence R-BAU, de l'élargissement des tunnels de Belmont, du réaménagement des portails et de l'adaptation de la route et de la signalisation (cf. sur ce point également l'arrêt du TAF rendu ce jour dans la cause parallèle A-3934/2022). En ce sens, les deux projets poursuivent des objectifs différents. Dans ces circonstances, la séparation opérée par l'autorité intimée au kilomètre 14.480 repose sur des considérations objectives qui n'ont rien d'arbitraire et une évaluation séparée des projets sous l'angle de l'art. 8 LPE n'était pas contestable.

De plus, les deux projets ont été développés sur les mêmes bases et les données utilisées se fondent sur l'évolution prévisible du trafic à l'horizon 2030, respectivement 2040, intégrant les autres projets de grande ampleur de l'OFROU. L'autorité d'approbation des plans, l'office requérant et les diverses autorités cantonales et fédérales entendues sont les mêmes. Il n'en va pas autrement de l'autorité de recours qui rend d'ailleurs également ce jour son arrêt dans la cause parallèle. Toutes ces autorités ont une vision d'ensemble des deux projets et disposent des mêmes données. Partant, il n'y a pas de risque de décisions contradictoires. La recourante n'a par ailleurs pas démontré qu'une approbation des projets en deux étapes affecterait l'évaluation de l'ensemble du projet ni que l'évaluation des impacts en serait modifiée de manière contraire à la loi. Ainsi, la recourante ne saurait reprocher à l'autorité inférieure d'avoir séparé de manière arbitraire le périmètre visé par la décision attaquée.

Au demeurant, on rappellera que l'art. 28 al. 2 LRN, qui prévoit que le département *peut (Kannvorschriften)* approuver des projets par étapes pour autant que ce traitement n'affecte pas l'évaluation de l'ensemble, confère à l'autorité, qui dispose des connaissances techniques nécessaires, un large pouvoir d'appréciation que le Tribunal de céans ne revoit qu'avec retenue (cf. consid. 2.1 *supra*).

**4.6** Il s'ensuit que les griefs de la recourante 4, selon lesquels l'autorité inférieure aurait séparé de manière arbitraire le périmètre visé par la décision attaquée, doivent être intégralement rejetés dans la mesure de leur recevabilité.

## **5.**

L'objet du présent litige porte sur la question de savoir si l'autorité inférieure a approuvé à juste titre le projet définitif de l'intimé « N09 Venues-Chexbres AP TP3-TP4-TP5 sur les communes de Lutry, Bourg-en-Lavaux, Puidoux et Chexbres ». Dès lors que les griefs invoqués par les recourants se rapportent essentiellement au non-respect des exigences en matière de protection contre le bruit, le Tribunal de céans présentera d'abord les dispositions applicables en matière de protection contre le bruit (cf. consid. 6 *infra*), avant d'examiner en détail les différents griefs qui ont été soulevés (cf. consid. 7 *ss infra*).

## **6.**

**6.1** La LPE a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes et de conserver durablement les ressources naturelles, en

particulier la diversité biologique et la fertilité du sol. Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif assez tôt (cf. art. 1 LPE). La LPE a donc pour but de protéger les êtres humains, les animaux et les plantes, ainsi que les endroits où ils vivent d'atteintes nuisibles ou incommodantes. Par atteintes nuisibles, il faut comprendre des atteintes susceptibles de mettre en danger la vie, la santé physique ou psychique de l'être humain ou susceptibles de provoquer des dommages à son environnement naturel. La LPE impose ainsi comme principe de ne pas mettre en danger la vie ou la santé. Les atteintes incommodantes sont celles qui sont susceptibles de porter atteinte au bien-être des personnes. Le critère du bien-être est à la base des limites fixées en matière de bruit, de vibrations et d'émissions d'odeurs (cf. art. 14 et 15 LPE ; arrêts du TAF A-566/2014 du 3 décembre 2015 consid. 4.1 ; A-3713/2008 du 15 juin 2011 consid. 15 ; GRIFFEL ALAIN/RAUSCH HERIBERT, in : Vereinigung für Umweltrecht (édit.), Kommentar zum Umweltschutzgesetz, vol. complémentaire à la 2<sup>e</sup> éd., Zurich 2011, N. 14 ad art. 1 LPE ; PIERRE TSCHANNEN, in : Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller (édit.), Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2<sup>e</sup> éd., Zurich 2004, N. 18 et 19 ad art. 1 LPE et les réf. cit.).

**6.2** Les immissions de bruit générées par la construction et l'exploitation d'installations sont des atteintes au sens des art. 1 al. 1 et 7 al. 1 LPE. Aux termes de l'art. 11 al. 1 LPE, les émissions de bruit doivent être limitées par des mesures prises à la source (limitation des émissions). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes (art. 11 al. 3 LPE).

**6.3** L'art. 15 LPE prescrit que les valeurs limite d'immission (ci-après : VLI) s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière à ce 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. A teneur de l'art. 13 LPE, le Conseil fédéral a été chargé de fixer par voie d'ordonnance les VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes. Le législateur l'a également chargé de procéder à cette évaluation en tenant compte de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles, telles que les enfants, les malades, les personnes âgées et les femmes enceintes.

Sur cette base, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41), laquelle prévoit des VLI en fonction de l'installation en cause et en fonction de degrés de sensibilité attribués à la zone dans laquelle se trouvent des personnes à protéger. L'OPB a pour but d'objectiver un effet (celui du bruit) qui par définition est ressenti de manière subjective ; c'est pourquoi on ne prend pas en considération le sentiment de l'un ou l'autre voisin, mais l'on fixe des valeurs reflétant la tolérance objectivée de l'ensemble de la population (cf. ATF 133 II 292 consid. 3.3 ; 126 II 300 consid. 4c/aa ; 123 II 325 consid. 4d/bb ; 115 Ib 446 consid. 3b ; arrêt du TAF A-566/2014 du 3 décembre 2015 consid. 4.2).

Les valeurs limite d'immissions déterminantes pour le bruit routier sont fixées dans l'Annexe 3 OPB. S'agissant de zones à degré de sensibilité II et III, elles se présentent comme suit :

Degré de sensibilité	Valeur de planification		Valeur limite d'immission		Valeur d'alarme	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65

**6.4** Les installations fixes existantes, telles que les routes nationales (cf. art. 2 al. 1 OPB), qui ne satisfont pas aux prescriptions légales – dont les art. 11 al. 2 et 3 LPE ainsi que celles précisant les exigences en matière de protection contre le bruit – doivent être assainies (cf. art. 16 al. 1 LPE ; ATF 126 II 480 consid. 3a ; 126 II 366 consid. 2b ; arrêt du TF 1C\_366/2017 du 21 novembre 2018 consid. 4.1 ; arrêt du TAF A-2786/2018 du 11 mai 2021 consid. 5.3 [confirmé par le TF dans l'arrêt 1C\_207/2023 du 1<sup>er</sup> février 2024]), 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 les VLI ne soient plus dépassées (cf. art. 13 al. 2 OPB). Des allègements peuvent être accordés si l'assainissement entrave de manière excessive l'exploitation ou entraîne des frais disproportionnés ou si des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale, s'opposent à

l'assainissement (cf. art. 17 LPE et 14 OPB ; ATF 141 II 483 consid. 3.2 ; 138 II 379 consid. 5 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.1 et 4.2 ; 1C\_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2). Cela présuppose une pesée complète des intérêts en présence.

L'octroi d'allègements permettant le dépassement des VLI dans une situation concrète a pour conséquence que les riverains devront vivre à l'avenir aussi avec des nuisances sonores nocives pour la santé, ce pour une durée indéterminée, et constitue l'*ultima ratio* (cf. arrêt du TF 1C\_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.5, in DEP 2016 p. 319). Il constitue une autorisation dérogatoire, qui ne peut être délivrée que dans des cas particuliers et qui doit être appliquée de manière restrictive (cf. ATF 138 II 379 consid. 5 ; arrêts du TF 1C\_183/2019 précité consid. 4.2 ; 1C\_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.1 ; 1C\_117/2017, 1C\_118/2017 du 20 mars 2018 consid. 3.1 ; 1C\_589/2014 précité consid. 2.1 ; arrêts du TAF A-2587/2018 du 20 février 2019 consid. 4.1 et 4.2 ; A-1619/2011 du 20 décembre 2011 consid. 6.2 ; A-6594/2010 du 29 avril 2011 consid. 5.2). Elle présuppose que toutes les mesures d'assainissement entrant en considération, qui ne présentent pas de désavantages majeurs et qui n'apparaissent pas manifestement disproportionnées, ainsi que leurs effets doivent être suffisamment étudiés (cf. arrêts du TF 1C\_74/2012 du 19 juin 2012 consid. 3.1, non publié dans l'ATF 138 II 379 ; 1C\_183/2019 précité consid. 4.2 ; 1C\_350/2019 précité consid. 4.1).

**6.5** L'appréciation complète d'un projet et la pesée des intérêts doivent avoir lieu dans une seule procédure et être intégrées dans une décision globale (cf. ATAF 2019 II/1 consid. 4.3.1 ; 2016/35 consid. 3.3 et les réf. cit. ; arrêts du TAF A-3197/2014 du 22 février 2016 consid. 3.1 ; A-6798/2013 du 5 novembre 2014 consid. 3.2). Lors de la pesée des intérêts, les intérêts touchés doivent dans un premier temps être déterminés. Seuls des intérêts pertinents et reconnus juridiquement, soit par la constitution, la loi, une ordonnance ou par une planification doivent être pris en considération. Les intérêts ainsi identifiés doivent, dans un deuxième temps, être évalués dans le cadre d'une discussion présentant les conséquences des possibilités de décisions et des alternatives. L'appréciation effectuée par le législateur, les conséquences économiques, les risques de dommage ainsi que la possibilité de limiter ou d'annuler des répercussions indésirables entrent en ligne de compte comme éléments de la pondération à effectuer (cf. ATF 134 II 97 consid. 3.1 ; 129 II 63 consid. 3.1 ; arrêt du TF 1C\_96/2018 du 11 octobre 2018 consid. 3.3.1 ; ATAF 2019 II/1 consid. 4.3.1 ; 2016/35 consid. 3.4 ; arrêts du

TAF A-6753/2016 du 1<sup>er</sup> février 2018 consid. 3.4 ; A-4930/2011 du 26 janvier 2012 consid. 4.1). Finalement, il s'agit de pondérer ces différents intérêts le plus complètement possible et de présenter cette pondération dans la motivation du jugement (cf. ATF 134 II 97 consid. 3.1 ; arrêts du TAF A-1351/2017 du 25 juillet 2017 consid. 4.3 ; A-1251/2012 précité consid. 27.2).

**6.6** S'agissant d'une question de droit, le Tribunal administratif fédéral examine en principe librement si la pesée des intérêts en présence a été effectuée correctement. Cependant, le Tribunal n'est ni l'autorité de planification supérieure de la Confédération pour la construction et l'aménagement des routes nationales ni l'autorité de surveillance pour les questions de protection de l'environnement. Il doit respecter les compétences et le pouvoir d'appréciation des autorités chargées de la planification des routes nationales. La tâche du Tribunal est de juger si la pondération des intérêts a été effectuée dans le respect du droit fédéral et, en particulier, si tous les aspects pertinents de l'affaire et les alternatives envisagées ont été examinés et si les clarifications nécessaires ont été effectuées soigneusement et de manière complète (cf. arrêts du TF 1C\_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 5.1 ; 1E.16/2005 du 14 février 2006 consid. 3 ; arrêts du TAF A-2947/2017 du 20 juin 2019 consid. 5.2 et 5.3 ; A-1251/2012 précité consid. 27.3).

## **7.**

Les recourants 1, 2 et 3 se plaignent d'un double claquement d'une forte intensité provoqué par le passage du trafic routier sur le joint de dilatation du pont des Daillettes. Ils estiment que d'autres mesures auraient dû être prises pour limiter ces nuisances et se plaignent, implicitement, d'une violation des art. 16 ss LPE. Le recourant 3 fait également valoir que l'art. 8 OPB ne serait pas respecté.

### **7.1**

**7.1.1** Concernant les recourants 1 et 2, l'autorité inférieure constate dans sa décision attaquée qu'en dépit de toutes les mesures prévues et économiquement supportables, il subsiste un dépassement des VLI à l'horizon 2040 au droit de leur propriété. Elle précise qu'étant donné que la propriété des recourants 1 et 2 est située à 30 m du joint de dilatation litigieux, l'OFROU a appliqué une correction de niveau additionnelle de +1 dB(A) au droit de leur bâtiment. Elle souligne ainsi qu'à l'horizon 2040 assaini, les valeurs limites d'immission sont dépassées de 5 dB(A) le jour et de 8 dB(A) la nuit au droit de leur parcelle. Elle ajoute que sans le présent projet, les niveaux d'évaluation s'élèvent à 67 dB(A) le jour et à

58 dB(A) la nuit. Selon l'autorité inférieure, un assainissement plus poussé entraînerait des frais disproportionnés au sens de l'art. 14 al. 1 let. a OPB et l'allègement demandé par l'OFROU doit être accordé.

S'agissant du recourant 3, l'autorité inférieure précise dans sa décision attaquée que l'OFROU a appliqué une correction à l'immission de +2 dB(A) en raison de la proximité du joint au niveau du pont des Daillettes. Elle souligne que les niveaux d'évaluation s'élèvent à 54 dB(A) de jour et 48 dB(A) de nuit pour le bâtiment sis (...) pour un degré de sensibilité II (parcelle [...]), alors que pour le bâtiment sis (...) (parcelle [...]), les niveaux d'évaluation s'élèvent à 60 dB(A) le jour et 53 dB(A) la nuit pour un degré de sensibilité III à l'horizon 2040 assaini. En substance, l'autorité inférieure considère, comme pour les recourants 1 et 2, que l'OFROU a envisagé l'ensemble des mesures d'aménagement réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables pour limiter les immissions sonores conformément à l'art. 17 LPE en lien avec l'art. 13 OPB.

En résumé, tant en ce qui concerne les recourants 1 et 2 que 3, l'autorité inférieure considère que l'OFROU a envisagé l'ensemble des mesures d'aménagement réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables pour limiter les immissions sonores conformément à l'art. 17 LPE en lien avec l'art. 13 OPB.

**7.1.2** A l'appui de leur recours, les recourants 1 et 2 expliquent être exposés à ces nuisances depuis 1996 et que l'impulsivité du bruit au passage des pneumatiques sur le joint est un facteur de gêne manifeste. Selon eux, ce phénomène sonore ne correspond pas au bruit routier usuel. Ils estiment qu'il est légitime de demander à l'OFROU d'entreprendre des mesures supplémentaires correctives. Ils ajoutent que les nombreuses démarches entreprises auprès de l'OFROU n'ont abouti à aucun soulagement. De son côté, le recourant 3 se plaint de la perception d'immissions de bruit plus élevées qui seraient causées par le changement du joint du pont des Daillettes en 2014. Il soutient également que l'art. 8 OPB et le principe de la proportionnalité au sens de l'art. 5 al. 2 Cst. ne seraient pas respectés. Il produit à l'appui de son recours une étude acoustique du 11 juillet 2016 réalisée à sa demande par la société D.\_\_\_\_\_. Il sollicite enfin l'audition de l'OFROU et l'organisation d'une vision locale.

**7.1.3** Dans sa prise de position du 25 mai 2022, l'OFROU énumère et détaille toutes les mesures qu'il a mises en œuvre en ce qui concerne le

joint de dilatation litigieux. Il ressort de cette prise de position, à laquelle il est renvoyé, que l'OFROU a effectué de nombreuses mesures et corrections entre 2015 et 2022. Sans entrer dans tous les détails, il a notamment effectué un microfraisage pour corriger un défaut de planéité dans la zone du joint, installé une membrane phonique sous le joint, érigé deux parois antibruit sur la voie Lac le long de la voie de dépassement, complété l'isolation phonique sous le joint à son extrémité côté Lac et, enfin, procédé au changement des peignes du joint. A l'issue des interventions précitées, l'OFROU arrive à la conclusion suivante :

« L'évaluation de l'effet des différentes mesures précitées n'a pas montré de modification significative des niveaux d'évaluation mesurés à l'immission, en raison du caractère impulsif du bruit du joint qui n'émerge pas du niveau sonore moyen (Leq) mesuré. En revanche, le changement des peignes du joint a permis une réduction des émissions de bruit à la source lors du passage des véhicules sur le joint, qui est de l'ordre de -1 dB(a) pour le niveau sonore équivalent (Leq) et de -2 dB(A) pour le pic relevé (Lpeak). L'amplitude du pic a également été réduite d'environ -1.5 dB(A) pour le passage des véhicules légers (quel[le] que soit la voie de circulation) et d'environ -1.0 dB(A) pour les poids lourds. Si le changement des peignes n'a pas d'effet notable sur le niveau sonore moyen à l'immission, une réduction de la gêne peut être attendue suite à la diminution de l'amplitude des pics sonores à l'émission, au passage des véhicules (réduction de l'émergence du bruit au passage sur le joint par rapport au fond sonore causé par le trafic usuel des véhicules sur la route nationale). »

L'OFROU estime ainsi qu'à l'énoncé des différentes mesures qu'il a mises en œuvre au droit du joint du pont des Daillettes, « on peut difficilement lui reprocher de ne pas avoir entrepris toutes les mesures techniquement et économiquement envisageables pour limiter la gêne dont les riverains de son installation se plaignent ».

Enfin, en ce qui concerne l'étude acoustique diligentée par le recourant 3 au (...), l'OFROU relève que les mesures réalisées dans le cadre de cette étude – qui s'élèvent à 58,2 dB(A) de jour et 52,6 dB(A) de nuit – ont été effectuées sur la façade nord-est du bâtiment, au droit de la porte d'entrée de l'un des appartements situés au 1<sup>er</sup> étage. Il explique que selon l'art. 39 al. 1 OPB, les immissions de bruit seront déterminées au milieu des ouvrants, typiquement une fenêtre, des locaux à usage sensible au bruit (LUSB). Selon l'OFROU, la porte d'entrée de l'appartement ne remplit pas cette fonction. Ainsi, selon lui, il n'est pas conforme à l'OPB de tenir compte de la valeur mesurée précitée pour affirmer qu'il y a un dépassement de la valeur limite d'immission nocturne au droit du bâtiment en raison du bruit autoroutier. Il précise que, dans le cadre du projet d'assainissement qu'il a

réalisé, le point d'évaluation a été disposé au niveau des ouvrants donnant sur des LUSB, en façade sud-ouest du bâtiment (orientés vers le lac).

**7.1.4** Dans sa prise de position du 5 octobre 2023, l'OFEV relève que, comme un nouveau revêtement phono-absorbant est prévu sur le pont des Daillettes notamment, au niveau du km 14.650 en direction du Valais, il serait pertinent d'examiner des alternatives au type de joint de dilatation actuel et la proportionnalité de leur mise en place, car cette mesure constitue également une mesure de réduction des émissions au sens de la législation fédérale sur la protection contre le bruit. Il ajoute que c'est ce que l'OFROU s'est engagé à faire, en plus des nombreux travaux entrepris, afin d'améliorer la situation jusqu'ici. Ainsi, selon lui, il n'existe pas de violation de l'art. 8 al. 1 OPB.

## **7.2**

**7.2.1** L'art. 18 LPE pose comme principe que la transformation ou l'agrandissement d'une installation sujette à assainissement est subordonnée à l'exécution simultanée de celui-ci (al. 1) ; les allègements prévus à l'art. 17 LPE peuvent être limités ou supprimés (al. 2).

**7.2.2** L'art. 8 OPB concrétise l'art. 18 LPE et distingue si la modification est notable ou non notable. La modification non notable n'entraîne pas d'obligation d'assainir les éléments d'installation existants qui restent soumis aux articles 16 et 17 LPE, en relation avec les articles 14 et 15 OPB. Seules les émissions de bruit des éléments d'installation nouveaux ou modifiés doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (art. 8 al. 1 OPB ; cf. ATF 141 II 483 consid. 3.3.1 ; arrêt du TAF A-2575/2013 du 17 septembre 2014 consid. 4.1).

Lorsque la modification est notable, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les VLI (art. 8 al. 2 OPB). Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérés comme des modifications notables lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. La reconstruction d'installations est considérée dans tous les cas comme une modification notable (art. 8 al. 3 OPB). Lorsqu'une installation fixe existante est modifiée d'un point de vue constructif ou fonctionnel dans une mesure telle que la partie restante de l'installation apparaît d'importance moindre par rapport à la partie rénovée, la

modification est assimilée à une nouvelle installation et les valeurs de planification (VP) doivent être respectées (cf. ATF 141 II 483 consid. 3.3.3 et les réf. cit. ; 116 Ib 435 consid. 5d/bb ; arrêts du TF 1C\_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 6.4 ; 1C\_544/2008 du 27 août 2009 consid. 8.1 et 8.5 ; arrêts du TAF A-1017/2015 du 9 mai 2016 consid. 5.1.1 ; A-2575/2013 du 17 septembre 2014 consid. 4.1).

### **7.3**

**7.3.1** S'agissant du recourant 3, le Tribunal de céans relève qu'il n'y a pas d'obligation d'assainissement au sens de l'art. 13 OPB de la part de l'OFROU, car les niveaux sonores calculés au droit de ses propriétés sont inférieurs aux valeurs limites d'immission. L'OFROU a par ailleurs expliqué, de manière convaincante, que les valeurs qui ressortent de l'expertise privée produite par le recourant 3 n'ont pas été mesurées conformément à l'OPB, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte. Enfin, comme on l'a vu plus haut (cf. consid. 7.1.1), pour mesurer l'effet du joint litigieux, les chiffres concernant l'évaluation des immissions ont été augmentés par l'OFROU, conformément au manuel du bruit routier. L'examen du Tribunal de céans pourrait s'arrêter là en ce qui concerne les griefs invoqués par le recourant 3. On ajoutera encore ce qui suit, par surabondance et afin de répondre à ses arguments, dans la mesure où il n'est pas représenté par un mandataire professionnel.

**7.3.2** En ce qui concerne le grief invoqué par le recourant 3 au sujet de la perception d'immissions de bruit plus élevées qui seraient causées par le changement de joint du pont des Daillettes en 2014, le Tribunal de céans partage la position de l'OFROU.

Le recourant 3 se trompe lorsqu'il affirme que le changement de joint en 2014 constitue une modification de l'installation au sens de l'art. 8 al. 1 OPB. Les travaux réalisés en octobre 2014 par l'OFROU, à savoir le changement du joint existant du pont des Daillettes côté Vevey, pour des raisons de sécurité, ne correspondent de toute évidence pas à la construction d'un nouvel ouvrage autoroutier. Comme l'a retenu l'OFROU, le changement de joint ne constitue pas une modification de l'installation, en l'occurrence la route nationale, au sens de l'art. 8 al. 1 OPB. Ainsi, les griefs invoqués par le recourant 3 concernant l'éventuel non-respect de l'art. 8 al. 1 OPB par l'autorité inférieure doivent être écartés.

On notera par ailleurs que l'OFROU a constaté que la valeur mesurée effective au droit de la propriété du recourant 3 ([...]) était de 58,4 dB(A) le 15 juillet 2016, soit une valeur inférieure à la valeur limite d'immission de

jour et quasiment équivalente à la valeur mesurée en avril 2014 avant le changement de joint. Dès lors que l'effet du changement du joint du pont des Daillettes en octobre 2014 n'est pas perceptible, selon les calculs effectués par l'OFROU, c'est à bon droit que ce dernier en déduit qu'une modification notable de l'installation au sens de l'art. 8 al. 2 OPB doit également être exclue.

Enfin, on peut douter que le grief précité, invoqué par le recourant 3 plus de 8 ans après les travaux effectués sur le joint litigieux, puisse être considéré comme recevable. Ce point peut quoi qu'il en soit demeurer indécis, dès lors que l'art. 8 OPB n'est de toute manière pas applicable dans le cas d'espèce et que les niveaux sonores calculés au droit des propriétés du recourant 3 sont inférieurs aux valeurs limites d'immission (cf. consid. 7.1.1 et 7.3.1 *supra*). Au demeurant, le Tribunal de céans ne discerne aucune violation du principe de la proportionnalité au sens de l'art. 5 al. 2 Cst., si tant est que ce grief ait suffisamment été motivé par le recourant 3.

**7.3.3** Par appréciation anticipée des moyens de preuve, le Tribunal de céans rejette la requête du recourant 3 demandant l'audition de l'OFROU et l'organisation d'une vision locale. Le dossier en possession du Tribunal est en effet suffisamment complet pour qu'il puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

**7.3.4** Il découle de ce qui précède que les griefs invoqués par le recourant 3 sont rejetés, dans la mesure de leur recevabilité. La requête demandant l'audition de l'OFROU et l'organisation d'une vision locale est également rejetée.

## **7.4**

**7.4.1** S'agissant ensuite des recourants 1 et 2 pour lesquels il subsiste un dépassement des valeurs limites d'immission à l'horizon 2040 au droit de leur propriété, le Tribunal de céans considère ce qui suit. En l'occurrence, quoi qu'en disent les recourants 1 et 2, force est d'admettre qu'à la lecture des nombreuses mesures entreprises par l'OFROU (cf. consid. 7.1.3 *supra*), on peut difficilement lui reprocher de ne pas avoir effectué tout ce qui était techniquement et économiquement réalisable pour limiter les nuisances provoquées par le passage des véhicules sur le joint de dilatation litigieux. Ils n'expliquent pas en quoi ces mesures n'ont pas permis de diminuer la gêne occasionnée par le passage des véhicules sur le joint en question. Ils se limitent bien plus à alléguer que les nuisances générées ne seraient pas caractéristiques du bruit routier, mais perdent

cependant de vue que de tels joints sont, de l'avis des autorités spécialisées et des experts consultés dans le cadre de l'élaboration du projet, nécessaires pour assurer la sécurité de l'ouvrage d'art. Le réseau routier national comprend d'ailleurs un grand nombre de ces joints.

Dans ces circonstances, les griefs invoqués par les recourants 1 et 2 dans le cadre de la procédure de recours se limitent à des critiques générales. Ils se bornent à soutenir que les mesures mises en œuvre seraient insuffisantes, sans toutefois expliquer en quoi ce serait le cas. Ils n'ont pas davantage développé leurs griefs dans le cadre de l'instruction de la cause et ont renoncé à exercer leur droit d'être entendus après le dépôt de leur recours. Or, comme indiqué, les calculs par rapport aux variantes ont été documentés dans le dossier et analysés de façon détaillée. Les résultats obtenus pour les calculs de l'indice WTI sont plausibles et aucun élément ne permettrait de les mettre en doute. Par ailleurs, l'autorité inférieure a expliqué en détail et de manière convaincante quelles mesures avaient déjà été entreprises et quels effets ces mesures avaient eus sur les nuisances perceptibles au droit de la parcelle des recourants 1 et 2. Son raisonnement apparaît crédible et se fonde sur les avis des autorités spécialisées du canton, des experts, ainsi que sur les mesures effectuées *in situ* par l'OFROU. De plus, comme on l'a vu plus haut (cf. consid. 7.1.1), les chiffres concernant l'évaluation des immissions ont été augmentés par l'OFROU pour mesurer l'effet du joint litigieux, conformément au manuel du bruit routier.

Rien n'abonde donc en faveur des recourants 1 et 2. Leurs critiques ne résistent pas aux explications fouillées de l'autorité inférieure et de l'intimé et on ne voit pas que des mesures d'instruction complémentaires eussent été nécessaires. C'est donc à juste titre que l'autorité inférieure a retenu que l'ensemble des mesures d'aménagement réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation avaient déjà été entreprises pour limiter les immissions à l'endroit de la parcelle des recourants 1 et 2. Elle a également eu raison de considérer que les mesures supplémentaires envisagées n'étaient pas économiquement supportables et qu'elles n'étaient donc pas proportionnées au sens de la LPE. Elle a donc pu accorder à l'intimé l'allégement demandé. Elle s'est au demeurant fondée sur un état de fait complet et exact.

**7.4.2** En résumé, le Tribunal de céans ne décèle aucune violation des art. 16 ss LPE, ni de l'OPB dans le choix des VLI déterminantes pour juger des dépassements et des mesures à prendre. Les griefs invoqués par les recourants 1 et 2 étant mal fondés, ils doivent, pour ces motifs, être rejetés.

## **8.**

La recourante 4 se plaint d'une violation des art. 16 et 17 LPE, ainsi que de l'art. 13 OPB, en raison du choix du type de revêtement phono-absorbant à installer.

### **8.1**

**8.1.1** A l'appui de sa décision attaquée du 15 février 2022, l'autorité inférieure indique que les revêtements phono-absorbants de catégorie III, par exemple de type SDA-4 comme le cite la recourante 4, sont performants du point de vue acoustique. Elle ajoute qu'ils ont en revanche une durée de vie beaucoup plus courte et résistent moins bien aux services hivernaux. Leur capacité de charge n'est par ailleurs pas suffisante et les épaisseurs pour ces enrobés sont limitées à 20-35 mm. Elle se réfère à l'avis de l'OFROU à teneur duquel « de tels revêtements ne sont pas recommandés sur les routes nationales avec des vitesses allant à 120 km/h » et ne « permettent d'ailleurs pas d'avoir une période de 15 ans sans intervention de travaux de renouvellement ». Elle considère ainsi que le SDA8-12 est le seul revêtement phono-absorbant qui réponde aux besoins des routes nationales, dans les secteurs exposés au bruit.

**8.1.2** Dans sa prise de position du 27 mai 2022, l'autorité inférieure conclut au rejet des recours, tout en renvoyant à la motivation figurant dans sa décision attaquée.

### **8.2**

**8.2.1** A l'appui de son recours du 18 mars 2022, la recourante 4 considère que la pose de revêtements phono-absorbants de type ACMR 8 et SDA-4 permettrait de diminuer les nuisances sonores. Elle demande également que des mesures d'instruction soient ordonnées pour analyser, dans le cadre d'une expertise, les différents types de revêtements disponibles, leurs performances, ainsi que leurs avantages et inconvénients.

**8.2.2** Dans sa prise de position du 17 novembre 2023, la recourante 4 indique qu'elle ne peut se rallier à l'ensemble des considérations formulées par l'OFEV concernant le revêtement. Elle ajoute que, dans tous les cas, il faut constater que les réserves émises par l'OFEV ne sont en aucun cas applicables à la bretelle autoroutière de Lutry-Belmont, puisque sur cette bretelle la vitesse est limitée à 80 km/h et le nombre de véhicules n'est pas plus élevé que sur une route cantonale. Selon elle, les réserves exprimées par l'OFEV concernant la vitesse des véhicules et la quantité de trafic ne sauraient s'opposer à la pose d'un revêtement silencieux de type SDA-4, à tout le moins sur cette bretelle.

### 8.3

**8.3.1** Dans sa prise de position du 25 mai 2022, l'OFROU rappelle qu'un revêtement phono-absorbant de catégorie I a déjà été installé sur le tronçon de manière anticipée. Il précise à ce sujet ce qui suit :

« En effet, un revêtement phono-absorbant SDA8-12 a été posé en 2014 du km 14.030 au km 14.980 en direction de Lausanne et du km 14.030 au km 14.400 en direction de Sion et en 2015 du km 14.980 au km 19.765 en direction de Lausanne et du km 14.400 au km 19.765 en direction de Sion. De plus, en 2014 un revêtement SDA-8-12 a été posé sur l'ensemble du tracé entre la jonction de la Croix et Corsy du km 2.300 au km 3.400. En 2020, dans le cadre des travaux d'entretien, un revêtement phono-absorbant SDA8-12 a été posé entre le km 11.800 et le km 14.030 dans les deux directions, ainsi que le pont de la Bretelle de la Lutrive du km 2.950 au km 3.400. Il s'agit d'une mesure de protection contre le bruit prévue par le présent projet, présentant une diminution acoustique de 2 dB(A) par rapport au revêtement précédent. »

L'OFROU répète par ailleurs ce qui avait déjà été souligné par l'autorité inférieure, à savoir que les revêtements phono-absorbants de catégorie III, par exemple de type SDA-4, sont performants du point de vue acoustique, mais qu'ils ont une durée de vie beaucoup plus courte et résistent moins bien aux services hivernaux. Il ajoute qu'ils ne sont « pas recommandés sur les routes nationales avec des vitesses de 120 km/h » et qu'ils ne « permettent pas d'avoir une période de 15 ans sans intervention de renouvellement ». Il confirme également que les SDA8-12 sont les revêtements standards préconisés pour les routes nationales dans les secteurs exposés au bruit et qu'il s'agit actuellement « du seul revêtement phono-absorbant qui réponde aux besoins des routes nationales ».

**8.3.2** Dans sa prise de position du 5 octobre 2023, l'OFEV précise que la pratique a démontré que la pose d'un revêtement silencieux de type semi-dense 4 mm (SDA-4) n'est pas adéquate pour les routes à fort débit de trafic et vitesses élevées. Il ajoute que si ce type de revêtement apporte effectivement, en raison de sa structure, une réduction plus importante du bruit qu'un revêtement semi-dense 8 mm (SDA-8) proposé par l'OFROU, « il le fait au détriment de sa robustesse technique ». L'OFEV explique en effet qu'un revêtement de type SDA-4 supporte mal les contraintes plus fortes liées à la vitesse, à la quantité de trafic qui l'emprunte et doit de ce fait être remplacé après dix ans pour rester efficace et efficient acoustiquement. Cela n'est toutefois pas en cohérence avec les conditions-cadres de travail d'entretien sur les autoroutes basées sur un cycle de 15 ans. L'OFEV en conclut donc que le choix de revêtement opéré par l'autorité inférieure répond à cet objectif de durabilité, tout en assurant

une protection efficace contre les nuisances sonores et en respectant les exigences légales en la matière.

#### **8.4**

**8.4.1** En l'espèce, le Tribunal de céans ne voit aucune raison de s'écarter des avis unanimes et concordants exprimés par l'autorité inférieure, l'OFROU et l'OFEV. Ces autorités indiquent en effet que le revêtement phono-absorbant que la recourante 4 préconise n'est pas adapté aux routes à fort débit de trafic et vitesses élevées. Ce revêtement supporte en effet mal de telles contraintes et devrait être remplacé après dix ans pour rester efficace et efficient acoustiquement. Sans entrer dans des détails techniques, on comprend aisément qu'un revêtement de 8 mm (SDA-8) est plus résistant qu'un revêtement de 4 mm (SDA-4). Or comme l'expliquent les autorités, de manière compréhensible, les conditions-cadres de travail d'entretien sur les autoroutes sont basées sur un cycle de 15 ans. Ces explications sont convaincantes ; il est évident qu'une route nationale doit être considérée comme une route à fort débit de trafic et qu'une vitesse de 100 ou 120 km/h doit être considérée comme élevée. L'affirmation de la recourante 4, présentée pour la première fois dans ses déterminations du 17 novembre 2023, selon laquelle le nombre de véhicules circulant sur la bretelle autoroutière de Lutry-Belmont ne serait pas plus élevé que sur une route cantonale n'est au demeurant aucunement démontrée, si tant est que ce grief soit recevable en raison de sa tardiveté. D'une manière générale, la recourante 4 se borne à contester l'avis des autorités spécialisées en la matière, sans apporter le moindre élément qui permettrait au Tribunal de céans de douter de la pertinence du choix du revêtement phono-absorbant opéré par les autorités en question.

Par une appréciation anticipée des moyens de preuve, le Tribunal de céans rejette enfin les trois mesures d'instruction requises par la recourante 4 à l'appui de son recours en ce qui concerne le revêtement phono-absorbant. En particulier, les autorités concernées disposant des compétences techniques requises pour juger du choix du revêtement phono-absorbant à installer, la « mise en œuvre d'une expertise indépendante pour analyser l'ensemble des revêtements phono-absorbants pouvant être posés sur l'autoroute A9 ainsi que les avantages et inconvénients de chacun de ces revêtements » n'entre pas en ligne de compte. Il peut, pour le surplus, être renvoyé aux explications des autorités.

**8.4.2** Mal fondés, les griefs invoqués par la recourante 4 sont rejetés, dans la mesure de leur recevabilité, de même que les différentes mesures d'instruction requises.

## **9.**

La recourante 4 se plaint d'une violation des art. 16 et 17 LPE, ainsi que de l'art. 13 OPB, en raison de la non-prise en compte de la mesure de réduction de la vitesse de circulation, de jour comme de nuit, à 100 km/h à tout le moins, sur la partie du tronçon la plus densément peuplée, du km 12.400 au km 14.800. Elle soutient qu'une telle mesure réduirait le bruit à la source et respecterait le principe de proportionnalité. Elle précise encore que des allègements sont accordés, alors que des mesures d'assainissement apparaissent réalisables.

### **9.1**

**9.1.1** A l'appui de sa décision attaquée du 15 février 2022, l'autorité inférieure s'est déterminée sur la demande du 5 mars 2021 formulée par l'OFEV consistant à ce que l'OFROU réduise « la limitation de vitesse maximale du km 14.380 au km 14.800 dans les deux sens de circulation pour la phase de nuit (22h – 6h) » (décision attaquée, consid. 2.9.2, p. 25 à 34). Elle considère en substance qu'il convient de rejeter la demande précitée, en tant qu'elle n'est pas conforme au principe de proportionnalité et qu'elle viole, dans le cas d'espèce, l'art. 108 al. 4 OSR. Sa position repose en particulier sur les motifs développés dans les considérants suivants (cf. consid. 9.1.2 à 9.1.7).

**9.1.2** Elle souligne, à titre liminaire, que les routes nationales « sont des axes de transports à l'origine conçus principalement pour des vitesses allant à 120 km/h » (décision attaquée, p. 26). Selon elle, le but d'une autoroute est, d'une part, de permettre aux usagers de la route de circuler à très grande vitesse en un temps attractif vers des destinations clés sans pour autant que leur sécurité ne s'en trouve mise en danger, et d'autre part, de desservir par la mise à disposition de grands axes routiers nationaux les cités à fort développement économique. Elle ajoute qu'il faut garder à l'esprit, dans le cas d'espèce, qu'ordonner des réductions de vitesse, jusqu'à présent essentiellement ordonnées pour des raisons de sécurité lorsque la topographie du lieu, la géométrie ou l'infrastructure en elle-même ne permettraient pas la vitesse maximale sur les routes nationales, peut avoir pour conséquence de ne plus remplir le but premier d'une autoroute, en ce sens que les usagers se « rabattraient » alors sur le réseau secondaire annexe.

**9.1.3** L'autorité inférieure indique ensuite que le tronçon s'étend sur une distance de 5,3 kilomètres depuis le restoroute de Lavaux jusqu'à Chexbres et qu'il s'agit d'un axe routier hautement fréquenté. Elle estime qu'en raison du trafic routier, de la sécurité routière et des dispositions en

matière de bruit (bruit de freinage et d'accélération), plusieurs changements courts et successifs de régime de vitesse sont à éviter au maximum. Selon elle, une limitation de vitesse devrait ainsi être accordée sur tout le tronçon ou sur une grande partie de celui-ci, avec les conséquences que cela implique sur le temps de trajet des usagers de la route. Elle ajoute par ailleurs que des limitations importantes de vitesse entraîneraient un risque de report du trafic sur le réseau secondaire cantonal et communal, et causeraient ainsi indubitablement un déplacement des immissions sonores et polluantes au sein des localités. Elle relève également qu'au regard des oppositions qui lui sont parvenues, elle constate que ce qui gêne les riverains de la route nationale n'est pas tant la vitesse de circulation sur l'autoroute à proprement parler, mais plutôt le bruit causé par le roulement des véhicules circulant à grande vitesse, et ce en particulier sur le pont des Daillettes (chaussée Lac direction Valais) en raison du bruit de claquement provenant du joint de dilatation. Elle précise que sur les routes nationales où la vitesse légale est fixée à 120 km/h, le bruit causé par le caoutchouc sur l'asphalte devient la principale source du bruit routier. Ainsi, selon elle, une réduction de la vitesse à 100 km/h, voire à 80 km/h, ne serait pas suffisante pour empêcher la propagation de ce bruit très caractéristique, si l'on considère une diminution de 1,5 à 2 dB(A) par tranche de 20 km/h en moins. Au niveau du joint de dilatation sur le pont des Daillettes, une réduction de la vitesse n'aurait ainsi qu'un effet minime, étant donné qu'elle n'est pas la cause primaire du bruit de claquement.

**9.1.4** Elle relève que dans un arrêt du 18 janvier 2010 concernant un projet définitif de protection contre le bruit sur la commune de Seuzach dans le canton de Zurich, le Tribunal de céans a jugé qu'une réduction de 3 dB(A) était disproportionnée par rapport à la faible amélioration de la situation au niveau du bruit (cf. arrêt du TAF A-3092/2009 du 18 janvier 2010). Selon l'autorité inférieure, en s'appuyant sur cette jurisprudence, il n'y a pas de raison objective d'abaisser de manière permanente la vitesse sur ce tronçon autoroutier à des fins de protection contre le bruit.

**9.1.5** L'autorité inférieure ajoute que, selon sa pratique, il faut « des circonstances toutes particulières pour ordonner une réduction de la vitesse maximale autorisée (p. ex. abaissement d'une limitation de vitesse déjà existante dans les zones fortement peuplées) ». Elle précise que, hormis de rares cas, elle a en principe toujours refusé de réduire la vitesse sur de tels tronçons uniquement pour des raisons liées au bruit. Elle souligne que l'expertise ECOPLAN examine cinq variantes de réduction de vitesse sous l'angle de la nécessité, de l'opportunité et de la

proportionnalité : pendant la journée de 6h00 à 22h00 à 100 km/h et 80 km/h et la nuit de 22h00 à 6h00 à 100, à 80 et 60 km/h. Elle indique, en résumé, que selon l'expertise en question, les coûts supplémentaires résultant de la perte de temps de parcours sont 6 à 20 fois supérieurs à l'avantage, de sorte que les variantes considérées ne respectent pas le principe de la proportionnalité.

**9.1.6** Elle met en évidence l'importance de la voie de communication concernée dans le cas d'espèce et estime que la perte de temps de trajet pour l'automobiliste peut tout à fait être prise en compte dans l'évaluation. Elle considère que les demandes de réduction de la vitesse maximale autorisée à 100 km/h, à 80 km/h ou à 60 km/h pour des raisons de protection contre le bruit sont disproportionnées, y compris pour la période de nuit. Elle ajoute que la réduction de vitesse du kilomètre 14.380 au kilomètre 14.800 souhaitée par l'OFEV pour des motifs de protection contre le bruit « irait à l'encontre de la volonté du législateur qui impose de limiter la mesure aux heures de pointe (art. 108 al. 4 OSR) ». Selon elle, la mesure ne peut par conséquent pas être ordonnée sur l'ensemble du tronçon en question à de seules fins de protection contre le bruit. Elle rappelle qu'une grande partie du tronçon n'est pas habitée. L'autorité inférieure estime que l'avantage qui en résulterait pour la population – tout au plus une réduction de 1,5 à 2 dB(A) pour un abaissement de la vitesse de 20 km/h – serait minime par rapport à la perte liée au temps de parcours, si l'on considère qu'une réduction sonore ne devient perceptible par l'oreille humaine qu'à partir de 1 dB(A). Elle souligne également que, dans le cas d'espèce, elle a examiné plusieurs variantes de mesures de protection contre le bruit et n'a retenu que celles qui étaient économiquement supportables, à l'exclusion de celles qui ne l'étaient pas, et a prévu leur mise en œuvre dans le cadre du présent projet. Elle reconnaît cependant que malgré les mesures projetées et celles déjà mises en œuvre, il subsiste encore des dépassements des valeurs limites d'immission à l'horizon 2040, raison pour laquelle elle a demandé des allègements pour les parcelles concernées. Elle précise également que la situation dans la région de Lavaux est particulière, dans la mesure où elle ne se prête pas bien à la mise en place de mesures de protection contre le bruit susceptibles d'atténuer le bruit de l'autoroute de manière perceptible en raison de la topographie du lieu. Selon elle, un revêtement phono-absorbant de type SDA8-12, adapté aux routes nationales et d'une durée de vie de 15 ans minimum, est la seule mesure proportionnée au cas d'espèce, en sus de l'habillage phono-absorbant sur les portails des tunnels de Chauderon et de la Criblette.

**9.1.7** En s'appuyant enfin sur l'arrêt A-5149/2020 du 18 novembre 2021 (consid. 4.7.2 ss), l'autorité inférieure considère qu'une limitation de vitesse n'est en l'espèce pas proportionnée. Elle précise que le système d'harmonisation des vitesses et d'avertissement des dangers, prévu dans le cadre de la procédure parallèle intitulée Vennes-Chexbres TP2-TP3 (également pendante devant le Tribunal de céans) et touchant le tronçon litigieux, permettra, une fois mis en œuvre, de fluidifier le trafic sur le tronçon et assurera de ce fait une meilleure prévention des embouteillages en limitant la vitesse durant les heures de pointe à 100 km/h, voire à 80 km/h. L'autorité inférieure ajoute que dans la mesure où elle n'a pas encore été mise en place sur le tronçon, il peut être parti du principe que cette mesure aura indirectement une influence sur les immissions sonores. Elle considère donc qu'il convient de rejeter la demande de limitation de vitesse, dès lors qu'elle n'est pas conforme au principe de la proportionnalité et qu'elle viole l'art. 108 al. 4 OSR.

## **9.2**

**9.2.1** De son côté, la recourante 4, dans son recours du 18 mars 2022, conclut à ce que la décision attaquée soit réformée, en ce sens que la vitesse doit être réduite à 100 km/h, de jour comme de nuit, sur l'ensemble du secteur situé à l'ouest du tunnel de Chauderon (jusqu'au tunnel de Belmont). A titre subsidiaire, elle conclut à l'annulation de la décision attaquée et au renvoi du dossier à l'autorité inférieure pour mettre en œuvre toutes les mesures d'instruction nécessaires, y compris les expertises indépendantes devant permettre d'établir la proportionnalité d'une réduction de vitesse de circulation dans le secteur allant du tunnel de Belmont au tunnel de Chauderon, de jour comme de nuit.

**9.2.2** La recourante 4 relève que l'expertise mentionnée aux art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR doit porter sur les questions déterminantes. Or selon elle, les rapports d'ECOPLAN établis à la demande de l'OFROU n'ont pas examiné la proportionnalité d'une mesure de limitation de vitesse qui ne s'étendrait que sur le secteur allant du tunnel de Belmont au tunnel de Chauderon, soit du kilomètre 12.100 au kilomètre 14.380. Elle indique que le rapport d'expertise d'ECOPLAN concernant le secteur restoroute de Lavaux-Chexbres a pris en considération une réduction de la vitesse sur tout le tronçon allant du kilomètre 14.380 au kilomètre 19.700, soit sur 5,320 km. La recourante 4 est d'avis que seule une petite partie de cette portion, soit celle allant du kilomètre 14.380 jusqu'à la limitation à 100 km/h avant le tunnel de Chauderon (soit au kilomètre 14.800), mériterait d'être limitée à 100 km/h. Cela représente 420 mètres pour le tronçon qui fait l'objet de la présente procédure. Elle rappelle également que le secteur

véritablement habité n'est que de 2,7 km (du kilomètre 12.100 au kilomètre 14.800), ce qui réduit très largement la durée du temps de parcours et donc, la perte économique estimée. Elle ajoute que si l'on examine les rapports d'ECOPLAN, c'est en raison de cette perte économique générée par un allongement du temps de parcours que les mesures de réduction de la vitesse de circulation ne seraient pas proportionnées. Elle estime ainsi que dans un examen et une expertise technique précise, il n'est pas possible d'écarter une mesure d'assainissement et d'autoriser des allègements, conformément aux art. 16 et 17 LPE. La recourante 4 se réfère enfin à l'expertise du 2 mars 2021 établie par l'OFEV concernant la réduction de vitesse (N09 Vennes – Chexbres AP TP3 – TP4 – TP5), qui demande à l'OFROU de réduire la limitation de vitesse maximale du km 14.380 au km 14.800 dans les deux sens de circulation pour la phase de nuit (22h – 6h).

**9.2.3** Dans sa prise de position du 17 novembre 2023, la recourante 4 se réfère aux déterminations de l'OFEV du 5 octobre 2023 (cf. consid. 9.4 *infra*) et relève que l'expertise à laquelle a procédé l'OFROU (expertise ECOPLAN) ne tient pas compte des critères posés par la jurisprudence du Tribunal fédéral (cf. arrêts du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 du 20 avril 2023). Elle souligne qu'il convient de procéder à une étude globale qui tienne compte de toutes les circonstances, parmi lesquelles figurent, notamment, la longueur du tronçon, la densité de la population touchée, le volume du trafic, le nombre d'entrées et de sorties d'autoroute. Elle relève que le Tribunal fédéral lui-même s'interroge sur une durée de la limitation de nuit jusqu'à 7h00 du matin. Selon la recourante, l'expertise ECOPLAN apparaît insuffisante, car elle « ne répond pas à une telle appréciation et accorde un poids inacceptable à la prétendue perte économique ». Elle estime ainsi que cette expertise doit être écartée et que le Tribunal de céans doit arriver à la conclusion qu'un abaissement de vitesse peut être ordonné de nuit, mais également de jour, en particulier sur le secteur allant du kilomètre 12.400 au kilomètre 14.800, comme préconisé par l'OFEV. Elle relève en outre que si le Tribunal de céans ne devait pas s'estimer en mesure d'ordonner une telle réduction de vitesse, une nouvelle expertise devrait être ordonnée.

### **9.3**

**9.3.1** En ce qui concerne la limitation de vitesse, l'OFROU considère que la demande de la recourante tendant à mettre en œuvre une expertise indépendante et multicritère pour déterminer la proportionnalité de mesures de réduction de vitesse du kilomètre 12.100 au kilomètre 14.800 doit être rejetée. Selon lui, il y a lieu de se référer aux motifs développés

par l'autorité inférieure dans la décision attaquée pour écarter les arguments et conclusions de la recourante 4 et à l'expertise ECOPLAN. Il rappelle que, selon ce rapport, les réductions de vitesse supplémentaires ne sont pas proportionnelles dans les 5 variantes étudiées. Il ajoute que cela s'applique avec certitude aux trois variantes avec une réduction de vitesse nocturne. De son point de vue, il serait théoriquement envisageable (mais peu probable) que les résultats non évalués conduisent à un résultat positif pour les deux variantes diurnes, étant toutefois précisé que l'évaluation de l'opportunité (cf. chapitre 2 de l'étude ECOPLAN) a déjà révélé qu'une réduction de vitesse le jour n'avait aucun effet sur les dépassements des valeurs limites et n'était donc pas opportune (cf. étude ECOPLAN, p. 37).

**9.3.2** L'OFROU souligne également qu'en s'appuyant sur la jurisprudence du Tribunal de céans relative à un cas similaire dans le canton de Zurich (cf. arrêt du TAF A-5149/2020 du 18 novembre 2021 consid. 4.7.2 ss), l'autorité inférieure retient dans la décision attaquée qu'une limitation de vitesse n'est en l'espèce pas proportionnée. Il ajoute également que le système d'harmonisation des vitesses et d'avertissement des dangers, prévu dans le cadre de la procédure parallèle intitulée Vennes-Chexbres TP2-TP3 actuellement pendante devant l'autorité inférieure et touchant le tronçon litigieux, permettra, une fois mis en œuvre, de fluidifier le trafic sur le tronçon et assurera de ce fait une meilleure prévention des embouteillages en limitant la vitesse durant les heures de pointe à 100 km/h, voire à 80 km/h.

#### **9.4**

**9.4.1** Dans ses déterminations du 5 octobre 2023, l'OFEV indique que les principales mesures de réduction des nuisances sonores en matière de trafic routier consistent en un abaissement de la limitation générale de vitesse et en la pose d'un revêtement phono-absorbant. Il ajoute que ces mesures ne peuvent être refusées et que des allègements peuvent être prononcés uniquement si le respect des valeurs limites d'immission entraîne une charge disproportionnée pour le projet et si l'intérêt public à la modification ou à l'exploitation de l'installation l'emporte sur les intérêts à la protection contre le bruit.

**9.4.2** L'OFEV rappelle qu'une limitation générale de vitesse implique une expertise (art. 32 al. 3 LCR), afin de savoir si la mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de proportionnalité au sens strict, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures (art. 108 al. 4 OSR). A cet égard, il insiste sur le fait qu'il n'est pas « satisfait de la

méthodologie appliquée dans le dossier pour évaluer la proportionnalité de la mesure de réduction de vitesse, car la pondération des coûts liés à la perte de temps est jugée trop importante » (détermination de l'OFEV du 5 octobre 2023, ch. 3.2.1). Il souligne que, dans le cadre du tronçon TP7 considéré, il a demandé une réduction de vitesse maximale de nuit à 100 km/h du kilomètre 14.380 au kilomètre 14.800 (secteur le plus densément peuplé du périmètre de la procédure). Il précise qu'en tenant compte de la procédure relative au TP6 pour laquelle il a également requis une réduction de vitesse à 100 km/h la nuit, cela correspond à une demande globale de réduction de la vitesse à 100 km/h du kilomètre 12.400 au kilomètre 14.800, tronçon qui, en partie, est également considéré dans cette procédure.

**9.4.3** L'OFEV se réfère ensuite à l'arrêt du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité. Il souligne que le Tribunal fédéral rappelle dans cet arrêt que l'examen de l'abaissement de la limite générale de vitesse présuppose une pesée complète des intérêts, dans laquelle tous les effets de la mesure doivent être considérés (consid. 10.4). Il ajoute que le Tribunal fédéral a retenu que les réductions de vitesse sont en principe considérées comme possibles, pour autant que des critères qualitatifs non monétisables soient suffisamment pris en compte (tels que les impacts à l'image du site, les atteintes au paysage et à l'environnement, la qualité de l'habitat, la sécurité routière, etc.). Il indique que le Tribunal fédéral a en particulier souligné que la nuit, il s'agit le plus souvent de trafic de loisir et que, par conséquent, le temps perdu par la réduction de vitesse ne peut engendrer la même perte économique que le jour (consid. 9.3.4 et 10.5). Par ailleurs, il rappelle que le Tribunal fédéral confirme la nécessité, même lors de l'évaluation de la réduction de vitesse en tant que mesure de protection contre le bruit sur les autoroutes, de compléter le résultat de l'analyse coût/bénéfices, qui est essentiellement déterminé par les pertes de temps de trajet, par une évaluation globale, en tenant compte des circonstances particulières du cas d'espèce (consid. 10.5). Il indique également que, selon le Tribunal fédéral, si les pertes de temps de parcours doivent être prises en compte, elles ne doivent pas être pondérées de manière à ce que les limitations de vitesse pour des raisons de protection contre le bruit sur les routes nationales soient exclues (consid. 10.5). Cela aurait pour conséquence de s'écarter du principe selon lequel la réduction des émissions doit se faire en premier lieu par des mesures à la source (art. 11 al. 1 LPE). L'OFEV relève en outre que, dans cette affaire, le Tribunal fédéral a notamment estimé que des critères tels que la longueur du tronçon, la densité de population touchée, le volume de trafic, le nombre d'entrées/sorties d'autoroute et la préexistence d'une installation de réduction de vitesse

variable selon le trafic (installation GH/GW) jouent un rôle dans l'appréciation de la proportionnalité d'une mesure de réduction de vitesse sur les routes nationales (consid. 11). L'OFEV insiste sur le fait que le Tribunal fédéral souligne que la limitation de vitesse peut être mise en œuvre sans coûts notables de construction, qu'elle peut apporter une réduction supplémentaire du bruit perceptible et profiter alors à un grand nombre de personnes (consid. 11.2). Il note enfin que dans la jurisprudence précitée, le Tribunal fédéral a également posé la question d'un rallongement de la durée de limitation de la vitesse jusqu'à 7 heures du matin, afin de protéger le repos des riverains aux moments les plus sensibles.

**9.4.4** L'OFEV en conclut ainsi que la méthode de calcul de monétisation de la perte de temps (voir l'expertise ECOPLAN) n'est ni adaptée ni suffisante, d'autant plus que le besoin de repos et de sommeil des personnes est particulièrement important la nuit (déterminations de l'OFEV du 5 octobre 2023, p. 4 et la réf. cit.). Par ailleurs, il souligne qu'à l'horizon de planification, avec les mesures de protection contre le bruit existantes, ce sont, selon ses estimations, 182 bâtiments et 11 parcelles non-bâties qui sont concernés par un dépassement des valeurs limites d'immission, dont 1 bâtiment et 4 parcelles se trouvent au-dessus des valeurs d'alarme. Il relève également que malgré le revêtement silencieux prévu, un nombre important de personnes (538) est encore touché par un dépassement des valeurs limites d'immission après assainissement.

**9.4.5** Toujours selon l'OFEV, une limitation de vitesse de 120 km/h à 100 km/h sur cette partie de la route nationale entraînerait notamment « une réduction des émissions sonores de 1,4 dB(A) ». Il estime qu'il s'agit d'une réduction perceptible du bruit qui permettrait une amélioration certaine de la situation. Il ajoute que dans le cas d'espèce cette réduction du bruit de 1,4 dB(A) pendant la nuit sur cette partie des tronçons TP6 et TP7 signifie que le nombre de personnes concernées par des dépassements des valeurs limites d'immission passerait de 538 à 433. Ainsi, selon lui, les valeurs limites d'immission en vigueur pourraient être respectées pour 105 personnes supplémentaires, soit 44 personnes par kilomètre. Il souligne également que la situation sur tout l'axe litigieux, en particulier sur la partie la plus densément peuplée du tronçon TP7, soit du kilomètre 12.400 au kilomètre 14.800 entre les tunnels de Belmont et de Chauderon, présente selon lui des similitudes avec l'arrêt du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité : en particulier, le tronçon est court (2,4 km) et possède déjà une installation de réglage automatique de la vitesse (GH/GW) sur l'ensemble du tronçon.

**9.4.6** L'OFEV estime ainsi que la réduction de la vitesse maximale de 120 km/h à 100 km/h sur la partie du tronçon la plus densément peuplée (km 12.400 au km 14.800) pendant la nuit est opportune, nécessaire et raisonnable. Elle est opportune, car elle permet de diminuer les émissions sonores à la source de manière perceptible et par là le nombre de personnes encore impactées par un dépassement des valeurs limites d'immission, lequel reste très important même après la réalisation de diverses mesures de protection contre le bruit (elle permet effectivement de protéger 105 personnes supplémentaires). Elle est également nécessaire, car il n'existe pas d'autre mesure moins contraignante (à celles déjà prévues) permettant d'obtenir une protection antibruit au moins équivalente. Par ailleurs, selon l'OFEV, la mesure doit être qualifiée de raisonnable (proportionnée au sens strict), car tout en profitant à un grand nombre de personnes, elle peut être réalisée à moindre coût sans que d'autres intérêts prépondérants ne s'y opposent. Il souligne au surplus que l'opportunité d'une limitation de la vitesse à 100 km/h de jour également, comme requise par la recourante 4, pourrait faire l'objet d'un examen détaillé. En définitive, l'OFEV conclut en relevant que la perte de temps d'environ 14 secondes sur la distance en question est, selon lui, acceptable compte tenu du grand avantage environnemental de la mesure.

## **9.5**

**9.5.1** L'installation de fenêtres antibruit n'est pas une mesure d'assainissement à la source (art. 11 al. 1 LPE), mais seulement une mesure de remplacement qui ne protège pas contre les immissions excessives à l'intérieur du bâtiment lorsque les fenêtres sont ouvertes, pas plus qu'à l'extérieur (cf. ALAIN GRIFFEL, *Umweltrecht in a Nutshell*, 2<sup>e</sup> éd., 2019, p. 123). Si les valeurs limites d'immissions sont dépassées et qu'aucune autre possibilité de limiter le bruit à la source ou sur la voie de transmission n'est envisageable, les limitations de vitesse doivent être sérieusement envisagées (cf. arrêt du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité consid. 10.4). Elles ne peuvent être refusées, par analogie avec l'art. 25 al. 2 et 3 LPE, que si le respect des valeurs limites d'immissions entraînerait une charge disproportionnée pour le projet et si l'intérêt public à la modification ou à l'exploitation de l'installation l'emporte sur les intérêts à la protection contre le bruit (cf. arrêt du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité consid. 10.4). Selon une jurisprudence constante, cela suppose une pesée complète des intérêts en présence, dans laquelle toutes les conséquences doivent être prises en compte.

**9.5.2** Les routes nationales comprennent les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse (art. 1 LRN). Elles

constituent l'épine dorsale du réseau routier suisse et absorbent une part considérable du trafic : 45 % du trafic routier total et 72,6 % du trafic routier de marchandises (cf. OFROU, Evolution et fluidité du trafic en 2023, juin 2024, p. 6 à 7 [uniquement disponible en allemand]). Les routes nationales de première classe sont exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et ne sont accessibles qu'à certains points, étant ajouté qu'elles sont pourvues, dans les deux directions, de bandes de roulement séparées et n'ont pas de croisements au même niveau (art. 2 LRN). Elles font donc partie des autoroutes (art. 1 al. 3 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière [OCR, RS 741.11]) pour lesquelles la vitesse maximale générale est de 120 km/h (art. 4a al. 1 let. d OCR). Seuls sont autorisés les véhicules automobiles avec lesquels il est possible et permis de rouler à 80 km/h (art. 35 OCR). Sur les autoroutes ayant au moins trois voies dans le même sens, la voie extérieure de gauche ne peut être utilisée que par les véhicules avec lesquels il est permis de rouler à plus de 100 km/h (art. 36 al. 6 OCR). En ce sens, les routes nationales de première classe sont conçues pour la conduite rapide (cf. arrêt du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité consid. 10.3). Cela explique pourquoi, en matière de protection contre le bruit, on privilégie les prescriptions en matière de construction (p. ex. des revêtements peu bruyants ou des parois anti-bruit [PAB]) et pourquoi les limitations de vitesse sont utilisées en premier lieu comme mesure d'amélioration de la fluidité et de la qualité du trafic.

Toutefois, la vitesse maximale peut également être réduite sur les autoroutes (art. 32 al. 3 LCR en relation avec l'art. 108 al. 1 OSR), et ce jusqu'à 60 km/h ; d'autres réductions sont autorisées selon le degré d'aménagement dans le périmètre des jonctions et des intersections (art. 108 al. 5 let. a OSR). Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées, notamment lorsqu'il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement ; le principe de la proportionnalité doit dans ce cas être respecté (art. 108 al. 2 let. d OSR). Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32 al. 3 LCR), afin de savoir si cette mesure est nécessaire (art. 108 al. 2 OSR), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures (art. 108 al. 4, première phrase, OSR). On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe (art. 108 al. 4, deuxième phrase, OSR).

**9.5.3** Cet examen, au sens des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 2 OSR, suppose la mise en balance de tous les intérêts en jeu dans le cas concret (cf. arrêt du TF 1C\_589/2014 du 3 février 2016 consid. 2.2). S'il s'agit de réduire la vitesse pour assainir le bruit, l'expertise doit notamment décrire les conséquences de la réduction de la vitesse du point de vue du bruit (effets acoustiques ; modification de l'effet perturbateur sur les riverains) et présenter des mesures alternatives pour lutter contre le bruit (faisabilité technique, coûts et utilité). Mais il faut également mettre en évidence les éventuels intérêts contradictoires en matière de circulation (sécurité et fluidité du trafic, trafic d'évitement, conséquences pour les transports publics, etc. ; cf. arrêt du TF 1C\_117/2017, 1C\_118/2017 précité consid. 5.2). Il est déterminant que l'autorité compétente dispose, notamment sur la base de l'expertise, des informations nécessaires pour pouvoir juger si l'une des conditions de l'art. 108 al. 2 OSR est remplie et si la mesure est nécessaire, adéquate et proportionnée au regard de l'objectif concerné (cf. ATF 136 II 539 consid. 3.2 ; arrêt 1C\_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 2.3). Les art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR n'exigent pas un rapport d'expertise indépendant au sens de l'art. 12 PA. Il est en revanche déterminant qu'il ait été établi par des spécialistes et qu'il réponde aux exigences légales (cf. arrêt du TF 1C\_117/2017, 1C\_118/2017 précité consid. 5.1). De telles expertises sont soumises à la libre appréciation des preuves par le juge. Concernant des questions techniques, le tribunal ne peut toutefois s'écarter d'une expertise que pour des raisons valables. Il doit examiner si, sur la base des autres moyens de preuve et des allégations des parties, des objections sérieuses s'imposent quant à la cohérence de l'exposé de l'expertise (cf. ATF 136 II 539 consid. 3.2). Dans les expertises dans le domaine du droit de l'environnement, les avis de l'OFEV ont un poids considérable. Cela vaut en particulier pour les questions méthodologiques dans les domaines où l'OFEV édicte des recommandations de mesure, des programmes de calcul ou d'autres aides à l'exécution. Des critiques convaincantes de l'OFEV constituent donc un motif pour s'écarter du résultat d'une expertise technique versée au dossier ou pour exiger des clarifications supplémentaires (cf. arrêt du TF 1C\_101/2016 du 21 novembre 2016 consid. 3.6.2). Le Tribunal de céans examine avec un libre pouvoir d'examen si la décision de réduire la vitesse est admissible (cf. consid. 2.1 *supra*). Il fait toutefois preuve de retenue dans la mesure où l'appréciation dépend d'une évaluation des conditions locales que les autorités compétentes connaissent mieux que le Tribunal de céans. Dans ce contexte, les autorités compétentes disposent d'une marge de manœuvre considérable (cf. ATF 136 II 539 consid. 3.2).

**9.5.4** On relèvera encore que dans un arrêt de 2023, qui portait sur le tronçon allant de Zurich-Nord à Brüttisellen sur la route nationale 1 (N01 ; tronçons 42 et 46), le Tribunal fédéral a partiellement admis les recours interjetés devant lui par l'ATE et la ville de Zurich, qui demandaient une limitation de la vitesse maximale à 80 km/h, dans tout le périmètre du projet, entre 22h00 et 7h00. Le périmètre du projet comprenait un tronçon court (environ 6,5 km) avec plusieurs entrées, sorties et bifurcations dans une zone densément peuplée (région de Zurich) et un volume de trafic exceptionnellement élevé. La vitesse était limitée à 100 km/h en général et à 80 km/h pendant les heures de pointe, notamment aussi pendant la dernière heure de la nuit et la première heure du matin (5h00-7h00). Le Tribunal fédéral a retenu que dans cette affaire, la limitation de vitesse peut être réalisée sans coûts de construction notables et profite à un grand nombre de personnes (cf. arrêts du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité consid. 11.2). Pour parvenir à ce résultat, il s'est notamment référé à une étude sur le bruit, qui confirme une tendance générale dans la recherche sur le bruit, à savoir que l'amélioration de la modélisation du bruit permet de mettre en évidence des effets sur la santé à des niveaux d'exposition au bruit plus faibles que par le passé (cf. arrêts du TF 1C\_27/2022, 1C\_33/2022 précité consid. 11.2 ; 1C\_574/2020 du 9 mars 2023 consid. 6.4 ; MARTIN RÖÖSLI/JEAN-MARC WUNDERLI/MARK BRINK et al., Die SiRENE-Studie, in: Swiss Medical Forum 19/2019, p. 77 ss, en part. p. 82). Cette étude aboutit en particulier à la conclusion que toute mesure contribuant à réduire l'exposition au bruit, même si elle est faible ou apparemment insignifiante, peut potentiellement améliorer l'état de santé de la population (cf. RÖÖSLI et al., op. cit., p. 82). Le Tribunal fédéral s'est enfin appuyé sur des recommandations de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) (cf. CFLB, Valeurs limites pour le bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien, Berne, 2021). Il insiste sur le fait que, selon le document précité, la CFLB recommande d'étendre la période nocturne à 9 heures (22h00-7h00), car des études sur le comportement de la population suisse en matière de sommeil montrent qu'à 6h00 du matin, moins de la moitié de la population est déjà levée (cf. CFLB, op. cit., p. 51 ss et p. 74 ss). Le Tribunal fédéral s'est ainsi écarté de l'OPB (cf. annexe 3, ch. 32).

## **9.6**

**9.6.1** En l'espèce, l'autorité inférieure, qui s'appuie sur le rapport ECOPLAN, considère que les demandes de réduction de la vitesse maximale autorisée à 100 km/h, à 80 km/h ou à 60 km/h pour des raisons de protection contre le bruit sont disproportionnées, également pour la période de nuit. Elle estime que l'OFROU a envisagé l'ensemble des

mesures d'aménagement réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables pour limiter les immissions sonores conformément à l'art. 17 LPE en lien avec l'art. 13 OPB. De son point de vue, toutes les mesures proportionnées ont été prises en vue de limiter les immissions. Elle ajoute que si un dépassement des valeurs limites d'immission subsiste au droit de plusieurs propriétés, un assainissement plus poussé entraînerait des frais disproportionnés. Selon elle, il convient donc de rejeter la demande de limitation de vitesse, dès lors qu'elle n'est pas conforme au principe de la proportionnalité et qu'elle viole l'art. 108 al. 4 OSR.

Comme on l'a vu plus haut (cf. consid. 9.4), l'OFEV ne partage pas la position de l'autorité inférieure. Dans son expertise du 2 mars 2021 concernant la réduction de vitesse, elle tire notamment les conclusions suivantes :

« L'application de l'AMC [analyse multicritère] montre que la réduction de la vitesse maximale sur la section autoroutière concernée pour les différents scénarios analysés est opportune et nécessaire. Par contre, elle révèle que la mesure n'est pas proportionnée (au sens strict) pour tous les scénarios et ne peut pas être considérée comme une mesure qui satisfait au principe de proportionnalité. Ceci est en majeure partie dû au fait que la plus forte densification se trouve dans le secteur Villette/Grandvaux et qu'une réduction de vitesse sur l'entier du tronçon ne déploierait ses effets que sur des zones non bâties.

Dans le cadre du projet parallèle N09 Venues-Chexbres AP TP2-TP3, une réduction de vitesse est demandée sur l'entier du tronçon du TP6, soit du km 7.188 au km 14.380. Or, le secteur Villette/Grandvaux du présent projet est plus fortement densifié que le reste du périmètre de projet et est adjacent au TP6. Ainsi nous demandons de prolonger la mesure demandée dans l'AP TP2-TP3 (TP6) du km 14.380 au km 14.800 de l'AP TP3-TP4-TP5. Le prolongement de la réduction de vitesse ne concerne au final que 420 mètres ».

L'OFEV a développé son argumentation dans sa prise de position du 5 octobre 2023 (cf. consid. 9.4 *supra*). Il estime que l'abaissement de la vitesse maximale de 120 km/h à 100 km/h sur la partie la plus densément peuplée du tronçon (du km 12.400 au km 14.800) pendant la nuit est opportun, nécessaire et raisonnable. Il est aussi d'avis que l'opportunité d'une limitation de vitesse à 100 km/h de jour également, comme requise par la recourante 4, pourrait faire l'objet d'un examen détaillé.

**9.6.2** Le Tribunal de céans rappelle que l'art. 108 al. 4 OSR pose le principe selon lequel, avant de fixer une dérogation à une limitation générale de

vitesse, il sera procédé à une expertise afin de savoir si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de proportionnalité.

Or le Tribunal de céans constate que le rapport ECOPLAN du 12 octobre 2020 a examiné les réductions de vitesse à 100, 80 ou 60 km/h en raison du bruit sur l'ensemble du tronçon pris en compte, du km 14.380 au km 19.700, et en a conclu que « toutes les variantes considérées ne sont pas proportionnées ». Dans son expertise du 2 mars 2021, l'OFEV a demandé de prolonger la mesure demandée dans l'AP TP2-TP3 (TP6) du km 14.380 au km 14.800 de l'AP TP3-TP4-TP5, le prolongement de la réduction de vitesse ne concernant au final que 420 mètres. L'OFEV a ensuite motivé et défendu sa position dans ses déterminations du 5 octobre 2023, soit dans le cadre de la présente procédure de recours pendante devant le Tribunal de céans. Il en résulte que le rapport ECOPLAN, qui retient qu'une dérogation à une limitation générale de vitesse du km 14.380 au km 19.700 n'est pas justifiée, ne se prononce pas sur la demande de l'OFEV, qui soutient qu'une telle dérogation serait proportionnée, mais seulement du km 14.380 au km 14.800 (à savoir le secteur le plus densément peuplé du périmètre de la procédure, selon l'OFEV), soit sur une distance de 420 mètres. Dès lors qu'une dérogation à une limitation générale de vitesse exige une expertise en vertu de l'art. 108 al. 4 OSR, le Tribunal de céans regrette que la motivation de la demande de l'OFEV n'intervienne qu'au stade de la procédure de recours, dans ses déterminations du 5 octobre 2023, et qu'aucune autre expertise figurant au dossier, en particulier celle réalisée par ECOPLAN, n'examine la demande formulée et motivée par l'OFEV, qui est également défendue par la recourante 4.

Comme rappelé plus haut, dans les expertises dans le domaine du droit de l'environnement, les avis de l'OFEV ont un poids considérable (cf. consid. 9.5.3 *supra*). Le Tribunal de céans constate également à cet égard que l'OFEV formule de nombreuses critiques à l'encontre du rapport ECOPLAN. Il a notamment déclaré être « non satisfait de la méthodologie appliquée dans le dossier pour évaluer la proportionnalité de la mesure de réduction de vitesse, car la pondération des coûts liés à la perte de temps est jugée trop importante » (prise de position de l'OFEV du 5 octobre 2023, ch. 3.2.1, p. 3). Il estime également, en se référant à un arrêt du Tribunal fédéral et à une publication scientifique (cf. consid. 9.4 *supra*), que la méthode de calcul de la monétisation de la perte de temps « n'est pas adaptée et pas suffisante ». Il va plus loin encore en relevant, toujours dans sa prise de position déposée dans le cadre de la procédure de recours devant le Tribunal de céans, que « l'opportunité d'une limitation de la

vitesse à 100 km/h de jour également, comme requise par les recourants, pourrait faire l'objet d'un examen détaillé ».

Le Tribunal de céans doit évidemment prendre en considération l'avis de l'OFEV, en tant qu'autorité spécialisée, et ses critiques formulées à l'encontre du rapport ECOPLAN.

Au vu des avis exprimés dans le rapport ECOPLAN et par l'OFEV, le Tribunal de céans considère qu'il n'est pas en mesure de se prononcer, en l'état du dossier, sur la pertinence d'une limitation de vitesse du km 14.380 au km 14.800. Cette demande de l'OFEV, dont la motivation n'est intervenue que dans le cadre de la présente procédure de recours, n'a en effet pas été examinée – et pour cause – dans le rapport ECOPLAN.

Par ailleurs, il convient de souligner que, dans son expertise du 2 mars 2021, l'OFEV a demandé de prolonger la mesure demandée dans la procédure parallèle (cause A-3934/2022) dans la présente procédure, soit du km 14.380 au km 14.800. Or il ressort du dossier parallèle, en ce qui concerne le tronçon du km 7.188 au km 14.380, que le Tribunal de céans a écarté une réduction de vitesse à 80 km/h, de nuit, sur la base des considérations de l'OFEV (cf. cause A-3934/2022 consid. 12.6.3). En effet, si l'OFEV estimait une telle variante comme proportionnée dans son expertise du 5 mars 2021 (OFEV, expertise concernant la réduction de vitesse, N09 Vennes-Chexbres AP TP2-TP3, du 2 mars 2021, variante 4), il considère, dans ses déterminations du 16 août 2023, qu'une telle réduction de la vitesse à 80 km/h doit être rejetée, « car l'amélioration de l'impact sonore ne saurait ici être suffisant[e] pour être proportionnel[le], ceci en raison du doublement du temps de trajet auquel elle conduirait la nuit » (déterminations de l'OFEV du 16 août 2023). De plus, toujours dans ce dossier parallèle, l'OFEV a considéré qu'une réduction de vitesse à 100 km/h ou à 80 km/h, de jour, comme demandé par certains recourants, n'est pas proportionnée (OFEV, expertise concernant la réduction de vitesse, N09 Vennes-Chexbres AP TP2-TP3, du 2 mars 2021, variantes 1 et 2), ce qui correspond également à l'avis exprimé dans le rapport ECOPLAN concernant ce dossier parallèle. Puisque l'OFEV demande de prolonger la mesure demandée dans la procédure parallèle (cause A-3934/2022) dans la présente procédure, que les tronçons sont adjacents et que la réduction de vitesse demandée dans la présente procédure ne concerne qu'une distance de 420 mètres, il est justifié, en l'espèce, comme dans le dossier parallèle, d'écarter une réduction de vitesse à 100 km/h ou à 80 km/h, de jour, ainsi qu'une réduction de vitesse à 80 km/h, de nuit.

Il convient par conséquent d'admettre le recours et de renvoyer le dossier à l'autorité inférieure pour qu'elle mette en place une expertise qui portera sur l'examen de la nécessité, de l'opportunité et de la proportionnalité d'une dérogation à la limitation générale de vitesse de 120 km/h à 100 km/h, de nuit, du km 14.380 au km 14.800. L'examen de cette limitation de vitesse portera sur une période de 8 heures (22h00-6h00 ; variante 1) et de 9 heures (22h00-7h00 ; variante 2), conformément à la jurisprudence récente du Tribunal fédéral (cf. consid. 9.5.4 *supra*). L'expertise tiendra compte, dans la mesure du possible des critères énumérés dans la jurisprudence précitée et des dispositions légales pertinentes. A ce stade, il est en effet impossible pour le Tribunal de céans de définir une méthodologie et cette question échappe à l'heure actuelle à l'autorité judiciaire.

Dans un souci de coordination, l'autorité inférieure tiendra également compte du fait qu'une réduction de vitesse est également demandée sur l'entier du tronçon du TP6, soit du km 7.188 au km 14.380, dans le cadre du projet parallèle N09 Vennes-Chexbres AP TP2-TP3. Dès lors que, dans cette procédure parallèle, le Tribunal de céans a, par arrêt de ce jour, également admis le recours et renvoyé le dossier à l'autorité inférieure pour qu'elle mette en place une expertise au sens de l'art. 108 al. 4 OSR, il appartiendra à l'autorité inférieure d'examiner l'opportunité de réaliser une expertise commune portant sur le tronçon allant du km 7.188 au km 14.800.

Dans ce cadre, elle tiendra compte du fait qu'une expertise commune aux deux procédures pourrait se révéler opportune, dans la mesure où, comme elle l'a relevé, plusieurs changements courts et successifs de régime de vitesse sont à éviter au maximum pour des raisons de sécurité. L'expertise et l'autorité inférieure devront également examiner si une réduction de vitesse sur une courte distance en face de zones habitées est opportune, notamment en raison des éventuels risques d'accident dus aux ralentissements. Au vu de la densité de la population en Suisse, cette question revêt une grande importance. Enfin, l'autorité inférieure devra aussi tenir compte du fait que la jurisprudence du Tribunal fédéral citée par la recourante 4 et l'OFEV se réfère à des lieux précis et que celle-ci n'est pas nécessairement transposable au cas d'espèce.

**9.6.3** Il découle de ce qui précède que le recours est admis et le dossier renvoyé à l'autorité inférieure.

## **10.**

Le recourant 3 indique à l'appui de son recours que les prétentions en

indemnisation demandées dans le cadre de son opposition « doivent être réservées », étant précisé qu'il réclamait dans son opposition une indemnité d'au moins CHF 850'000.- en l'absence de mesures efficaces.

## **10.1**

**10.1.1** Le recourant 3 relève qu'il ignore comment l'OFROU arrive à un résultat selon lequel ses deux propriétés présentent des niveaux sonores inférieurs aux valeurs limites d'immission à l'horizon 2040 assaini. Il se réfère par ailleurs à une étude du 11 juillet 2016, réalisée par la société D.\_\_\_\_\_, selon laquelle un dépassement supérieur à 2 dB(A) a été mesuré du 21 au 28 juin 2016 pour la période de nuit. Il précise que les inconvénients qu'il subit ne sont pas dus à un bruit régulier, mais plutôt à des pics dont la répétition dépend du nombre de véhicules. Il souligne également qu'en sa qualité de vigneron, il organise des événements à l'extérieur sur son domaine, qui sont perturbés par les immissions sonores provenant du pont des Daillettes.

**10.1.2** Dans sa décision attaquée, l'autorité inférieure rappelle qu'elle n'est pas compétente pour statuer sur la nature et le montant de l'indemnité, malgré le fait que les requêtes en ce sens doivent être déposées auprès d'elle pendant le délai d'opposition. Elle relève ainsi qu'en règle générale, l'autorité d'approbation des plans n'entre pas en matière sur les demandes d'indemnisation, mais les transfère à la Commission fédérale d'estimation une fois la décision entrée en force de chose jugée. Elle souligne toutefois que les dispositions légales et la jurisprudence n'excluent pas que l'autorité d'approbation apprécie de telles réclamations d'un point de vue matériel si les conditions fondamentales de l'indemnisation ne sont pas remplies. Selon elle, la demande d'indemnisation peut donc être rejetée directement dans la décision d'approbation des plans (décision attaquée qui se réfère à l'arrêt du TF 1C\_315/2017 du 4 septembre 2018 consid. 7.3). Sur cette base, l'autorité inférieure considère qu'il n'existe aucun droit à une indemnité, puisque les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées au droit des parcelles du recourant 3. Elle ajoute que, par analogie avec les habitants d'un centre-ville qui doivent tolérer dans une certaine mesure le bruit des établissements publics (décision attaquée qui se réfère aux arrêts du TF 1A.240/2005 du 9 mars 2017 consid. 4.4 ; 1C\_460/2007 du 23 juillet 2008 consid. 2.2), les habitants résidant près d'une installation bruyante sont également tenus de faire preuve d'une plus grande tolérance vis-à-vis du bruit que la généralité des citoyens habitant des régions silencieuses, dans la mesure toutefois où les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées. L'autorité inférieure a par conséquent rejeté la demande d'indemnisation du recourant 3.

**10.1.3** Dans sa prise de position du 25 mai 2022, l'OFROU souligne que le Tribunal fédéral a défini des critères pour statuer favorablement sur une demande d'indemnité : la spécialité des nuisances doit être reconnue (dépassement de la valeur limite d'immission), elles ne doivent pas avoir été prévisibles, le dommage doit présenter une certaine gravité et la revendication ne doit pas être prescrite.

En l'espèce, l'OFROU retient que les deux propriétés du recourant 3 présentant des niveaux sonores inférieurs aux valeurs limites d'immission à l'horizon 2040 assaini, la spécialité des nuisances sonores ne peut être reconnue. Il relève de plus que le bâtiment situé sur la parcelle (...) (...) a fait l'objet d'une demande de permis en 2010, soit à un moment où les nuisances sonores étaient prévisibles. Il considère donc que la demande d'indemnisation doit être rejetée, dans la mesure où elle est recevable.

## **10.2**

**10.2.1** En l'espèce, le recourant 3 a certes demandé, dans le cadre de son opposition, une indemnité d'au moins CHF 850'000 qui a été rejetée dans la mesure de sa recevabilité par l'autorité inférieure dans la décision attaquée. Il indique toutefois, à l'appui de son recours, que les préjudices qu'il subit « ne sauraient être appréciés à leur juste valeur par le DETEC dans le cadre de la procédure d'approbation des plans » et que, pour « toutes ces raisons, [ses] prétentions en indemnisation doivent être réservées ». De l'avis du Tribunal de céans, aux termes de la formulation précitée, il n'est pas clair si le recourant 3 entend contester le rejet de sa demande d'indemnisation par l'autorité inférieure dans le cadre de la présente procédure de recours. Cette question peut toutefois demeurer indécise, dans la mesure où le Tribunal de céans estime qu'il est plus opportun que la demande d'indemnisation du recourant 3 soit transmise à la Commission d'estimation compétente, dès que la décision d'approbation des plans sera entrée en force et mise en service avec contrôle subséquent des valeurs d'immission effectives (art. 44 al. 1 LPE). Certes, la jurisprudence du Tribunal fédéral citée par l'autorité inférieure n'exclut pas que l'autorité d'approbation des plans se prononce sur le fond de telles demandes lorsque les conditions fondamentales d'indemnisation ne sont pas remplies. Cependant, dès lors que le recours est admis et que le dossier est renvoyé à l'autorité inférieure, qui mettra en œuvre une expertise concernant la limitation générale de la vitesse, il est probable que les mesures de bruit réalisées par l'autorité inférieure et le bureau d'ingénieur mandaté par le recourant 3 ne soient plus pertinentes, en fonction des résultats de la nouvelle expertise. Dans ces circonstances, il apparaît plus opportun que l'autorité inférieure transmette à la Commission

d'estimation compétente la demande d'indemnisation du recourant 3, après la clôture de la procédure d'approbation des plans.

**10.2.2** Il découle de ce qui précède que le recours est donc admis et l'affaire renvoyée à l'autorité inférieure.

## **11.**

Les considérants qui précèdent conduisent le Tribunal administratif fédéral à admettre partiellement les recours, au sens des considérants 9 et 10, et à les rejeter pour le surplus.

**11.1** Les frais de procédure, lesquels comprennent en règle générale l'émolument d'arrêté, les émoluments de chancellerie et les débours, sont mis dans le dispositif à la charge de la partie qui succombe ; si celle-ci n'est déboutée que partiellement, ces frais sont réduits (art. 63 al. 1 PA). L'autorité de recours impute, dans le dispositif, l'avance sur les frais de procédure correspondants et rembourse le surplus éventuel (art. 1 ss, plus particulièrement art. 5 al. 3, de l'ordonnance du 10 septembre 1969 sur les frais et indemnités en procédure administrative [RS 172.041.0]). En outre, aucun frais de procédure n'est mis à la charge de l'autorité inférieure déboutée (art. 63 al. 2, première phrase, PA). Si l'autorité recourante qui succombe n'est pas une autorité fédérale, les frais de procédure sont mis à sa charge dans la mesure où le litige porte sur des intérêts pécuniaires de collectivités ou d'établissements autonomes (art. 63 al. 2, deuxième phrase, PA).

Par ailleurs, selon l'art. 64 al. 1 PA, l'autorité de recours peut allouer, d'office ou sur requête, à la partie ayant entièrement ou partiellement obtenu gain de cause, une indemnité pour les frais indispensables et particulièrement élevés qui lui ont été occasionnés (également art. 7 du Règlement du 11 décembre 2006 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2]).

Lorsqu'une partie n'obtient que partiellement gain de cause, les dépens auxquels elle peut prétendre sont réduits en proportion (art. 7 al. 2 FITAF). Les autorités fédérales et, en règle générale, les autres autorités parties n'ont pas droit aux dépens (art. 7 al. 3 FITAF). Les dépens comprennent les frais de représentation et les éventuels autres frais de partie (art. 8 al. 1 FITAF). Les frais de représentation incluent les honoraires d'avocat (art. 9 al. 1 let. a FITAF). En l'absence de décompte présenté au Tribunal, il appartient à celui-ci de fixer l'indemnité due à titre de dépens selon sa libre

appréciation et sur la base du dossier, une motivation sommaire à ce sujet étant suffisante (art. 14 al. 2 FITAF ; cf. arrêts du TAF A-2021/2021 du 9 mars 2023 consid. 10.2.1 ; A-1900/2019 du 19 mai 2021 consid. 10.1 ; A-7744/2015 du 29 novembre 2017 consid. 10.2.1).

**11.2** En l'occurrence, le recours est admis à hauteur d'environ 30 %.

Par conséquent, les frais de procédure, qui sont fixés à CHF 3'000.-, sont mis solidairement à la charge des recourants 1, 2 et 3 à hauteur de CHF 2'000.-. L'autorité de recours impute, dans le dispositif, l'avance de frais déjà versée par ceux-ci, la différence de CHF 1'000.- leur étant restitué, à savoir CHF 500.- aux recourants 1 et 2, ainsi que CHF 500.- au recourant 3, dès que le présent arrêt sera devenu définitif et exécutoire. Aucun frais de procédure n'est mis à la charge de l'autorité inférieure, de l'intimé et de la recourante 4 en sa qualité de collectivité publique, dans la mesure où le litige ne porte pas sur ses intérêts pécuniaires (cf. consid. 11.1 *supra*).

Au vu de ce qui précède, il convient d'allouer à la recourante 4, qui est représentée par un mandataire et qui a obtenu gain de cause à hauteur d'environ 30 %, une indemnité réduite à titre de dépens, fixée selon la pratique à CHF 1'400.- en l'absence de note de frais, à la charge de l'autorité inférieure (cf. art. 64 al. 1 et 2 PA et art. 7 al. 1 et 2 en relation avec l'art. 14 FITAF). En tant qu'autorités fédérales, l'autorité inférieure et l'intimé n'ont pas droit à des dépens. Dès lors que les recourants 1, 2 et 3 ne sont pas représentés par un mandataire, ils n'ont pas droit à des dépens.

*(Le dispositif est porté à la page suivante)*

**Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :**

**1.**

Les recours sont partiellement admis dans le sens des considérants, et rejetés pour le surplus, dans la mesure de leur recevabilité.

**2.**

La décision entreprise est annulée et l'affaire est renvoyée à l'autorité inférieure pour complément d'instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants.

**3.**

Les frais de procédure de 3'000 francs sont partiellement mis à la charge des recourants 1, 2 et 3 à hauteur de 2'000 francs. Ce montant sera prélevé sur l'avance de frais de 3'000 francs déjà versée par les recourants 1, 2 et 3. Le solde de 1'000 francs sera restitué aux recourants 1, 2 et 3 à raison de 500 francs aux recourants 1 et 2, et 500 francs au recourant 3.

**4.**

Un montant de 1'400 francs est alloué à la recourante 4 à titre de dépens réduits, à charge de l'autorité inférieure.

**5.**

Le présent arrêt est adressé aux recourants, à l'intimé, à l'autorité inférieure ainsi qu'à l'OFEV.

L'indication des voies de droit se trouve à la page suivante.

La présidente du collège :

Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot

Jérôme Gurtner

**Indication des voies de droit :**

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 LTF). Ce délai est réputé observé si les mémoires sont remis au plus tard le dernier jour du délai, soit au Tribunal fédéral soit, à l'attention de ce dernier, à La Poste Suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse (art. 48 al. 1 LTF). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains de la partie recourante (art. 42 LTF).

Expédition :

Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants (Actes judiciaires)
- à l'intimé (n° de réf. [...] ; Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. [...] ; Acte judiciaire)
- À l'OFEV (n° de réf. [...] ; Acte judiciaire)