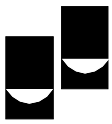
Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Cour I
A-1818/2006
{T 0/2}

Arrêt du 16 août 2007

Composition : Mme et MM. les Juges Claudia Pasqualetto Péquignot, André Moser et Lorenz Kneubühler.
Greffier: M. Loris Pellegrini

K._____
recourante,

contre

Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), Service juridique infrastructure, 43 avenue de la Gare, 1001 Lausanne,
intimée et recourante,

Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne,
autorité de première instance,

concernant
la reconsidération de la décision d'approbation des plans du projet de construction d'un centre d'entretien des voitures à Genève-Cornavin.

Faits :

A. Le 20 janvier 1997, l'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé les plans déposés par les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) pour la construction d'un centre d'entretien des voitures en gare de Cornavin à Genève (CEG). Se fondant en particulier sur le rapport d'impact sur l'environnement du mois de décembre 1995 (RIE), cette autorité a retenu que la future halle constituerait un écran antibruit et que les valeurs limites d'exposition seraient respectées.

A la suite de plaintes émises notamment par K._____en raison du bruit engendré par le trafic ferroviaire, le service de protection contre le bruit et les rayons non ionisants (SPBR) a procédé à des mesures acoustiques. Dans son rapport du 9 novembre 2001, ce service a conclu à un dépassement des valeurs limites d'immissions, correspondant au degré de sensibilité au bruit III, à la hauteur de l'immeuble habité par l'intéressée.

Tenant compte de ces conclusions, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (dès le 1er janvier 2006: Office fédéral de l'environnement ; OFEV) a recommandé, dans une écriture du 25 mars 2003, l'adoption de quatre mesures: le remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit de la façade ouest des immeubles situés rue Rothschild 60-68; la fermeture, par un dispositif adéquat, des portes et des fenêtres de la façade est, des portes latérales ainsi que des fenêtres en toiture du centre d'entretien; la limitation au strict minimum du trafic sur la voie C1, respectivement C51, en vue de garantir le respect des valeurs de planification conformément à l'engagement pris par les CFF dans le rapport d'impact sur l'environnement; l'interdiction au personnel du centre d'entretien de prendre la pause à l'extérieur du bâtiment.

B. Par décision du 26 juin 2003, l'OFT a reconsidéré sa décision d'approbation des plans du 20 janvier 1997 et l'a complété en imposant les charges suivantes aux CFF:

- le remplacement, dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en force de la décision, des fenêtres dans les locaux à usage sensible au bruit de la façade ouest des immeubles sis rue Rothschild 60-68, à Genève, de manière à ce que les valeurs limites d'immissions ne soient plus dépassées (ch. 4.21),

- la fermeture permanente, par un dispositif adéquat, des portes et des fenêtres de la façade est, des portes latérales et des fenêtres en toiture du centre d'entretien, sauf en cas de grandes chaleurs (ch. 4.22),

- la limitation au strict minimum du trafic sur la voie C1, respectivement sur la voie C51, afin de garantir le respect des valeurs de planification (ch. 4.23),

- l'interdiction au personnel du centre d'entretien de prendre la pause nocturne à l'extérieur du bâtiment (ch. 4.24),

- l'orientation de l'éclairage vers le bas (ch. 4.25),

- l'interdiction aux employés des CFF de parquer leurs véhicules dans la cour du centre d'entretien (ch. 4.26),

- la fermeture des fenêtres du réfectoire lors des pauses nocturnes prises à cet endroit, sauf en cas de grandes chaleurs (ch. 4.27).

C. Par écriture du 14 août 2003, K._____ a déféré cette décision à la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (dès le 1er juillet 2004 : Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement [CRINEN] ; RO 2004 2155). Elle a en particulier conclu à la suppression de la voie C1/C51, contestant ainsi la charge 4.23. Elle s'est aussi opposée aux exceptions faites aux charges 4.22 et 4.27. S'agissant de la charge 4.25, elle a demandé à être consultée par un technicien des CFF afin de lui indiquer les installations d'éclairage devant être modifiée.

Le 27 août 2003, les CFF ont également formé recours contre la décision de l'OFT en demandant l'annulation des charges 4.21, 4.22, 4.24 et 4.25. S'agissant de la charge 4.21, ils ont principalement conclu à ce que l'éventualité du remplacement des fenêtres soit analysée dans le cadre du projet d'assainissement général du réseau CFF conformément à la législation fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Subsidiairement, ils ont requis le renvoi de la cause à l'OFT, à charge pour cette autorité d'ordonner une expertise contradictoire en vue de déterminer si l'exploitation du CEG a entraîné une augmentation du dépassement préexistant des valeurs limites d'immissions. En relation avec la charge 4.22, ils ont conclu à ce que la fermeture des portes et des fenêtres de la façade est et des fenêtres en toiture du CEG soit ordonnée entre 22h00 et 7h00, sauf en cas de grande chaleur et lors d'opérations d'entretien de véhicules diesel, pour autant, en ce qui concerne les fenêtres, que du bruit provienne des locaux dont les fenêtres sont ouvertes. Ils demandent aussi que les fenêtres ne soient pas équipées d'un dispositif particulier de fermeture. Ils concluent enfin, s'agissant des charges 4.24 et 4.25, à ce que le personnel du CEG soit autorisé à faire des pauses nocturnes à l'extérieur du bâtiment à la condition que les règles de voisinage du droit civil soient respectées et au renvoi du dossier à l'OFT afin qu'il précise quels éclairages doivent être orientés vers le bas.

D. A la suite d'un premier échange d'écriture (cf. détermination de l'OFT du 2 octobre 2003, réponse et complément des CFF des 3 et 31 octobre 2003, observations de l'OFEV du 3 novembre 2003), la CRINEN a ordonné une vision locale qui a eu lieu le 9 mars 2004. A cette occasion, la Commission a constaté que le CEG contient cinq voies traversantes, dont quatre destinées à l'entretien et une à la réparation de véhicules pendant

la journée. Le transit de convois par le CEG n'est pas possible, celui-ci s'effectuant uniquement par la voie C1/C51, la seule permettant d'accéder au faisceau C de la gare.

Le 30 septembre 2004, la CRINEN a confié à M._____, ingénieur EPFL à Lausanne, un mandat d'expertise en vue de déterminer la charge sonore émise par le CEG et la nouvelle voie C1/C51 sur l'immeuble habité par K._____. Selon l'expert, le bruit émanant du centre d'entretien, en particulier de la voie C1/C51, dépasse les valeurs de planification (VP) de 3 à 4 décibels (dB). Quant au bruit ferroviaire extérieur au CEG, il dépasse légèrement les valeurs limites d'immission (VLI), soit d'environ un décibel. Si l'on tient compte, toujours selon l'expert, de l'ensemble du bruit émis par toutes les installations des CFF, les valeurs limites d'immissions sont dépassées d'environ 3 décibels. Par ailleurs, il a fait état, de manière générale, d'une gêne notable due au bruit à composantes impulsives ou aux grincements. L'expert a en outre mentionné trois mesures de protection contre le bruit, à savoir la pose d'un écran antibruit - coûtant environ 470'000 francs -, la diminution de 65% des manoeuvres et passages de nuit sur la voie litigieuse - mesure ne pouvant être évaluée que par les CFF - ainsi que le remplacement des fenêtres des logements exposés - le coût étant estimé à 350'000 francs pour 80 logements - (rapport d'expertise du 23 juin 2005).

Les parties à la procédure ainsi que le SPBR et l'OFEV ont eu l'occasion de présenter des observations portant sur le rapport d'expertise (cf. observations de K._____ du 26 août 2005, des CFF du 30 août 2005, de l'OFT du 29 août 2005, du SPBR du 13 juillet 2005 et de l'OFEV du 30 août 2005).

Par écritures des 18 octobre, 11 et 14 novembre 2005, le SPBR, l'OFEV et l'OFT se sont exprimés sur la nature des circulations effectuées sur la voie C1/C51. En particulier, les deux premières autorités ont estimé que les circulations sur la voie incriminée devaient être qualifiées de manoeuvre.

Invités par la CRINEN à se prononcer sur la faisabilité d'un accès au faisceau de voies C par l'ouest du CEG, les CFF ont indiqué que les voies C14 à C18 sont déjà accessibles par l'ouest du centre d'entretien, via la voie C08. Quant aux voies C11 à C12, C41, C43, C44 et C46, leur accès par l'ouest n'est techniquement pas réalisable, la place à disposition entre les branchements existants étant insuffisante pour créer de nouvelles liaisons et les voies et branchements actuels étant indispensables au fonctionnement de la gare et du CEG.

En cours de procédure, K._____ a aussi produit deux cassettes vidéo.

Par lettre du 6 mars 2006, l'OFT a renoncé à produire des observations finales. Quant aux CFF, ils ont déposé une nouvelle écriture le 20 avril 2006.

E. A la demande de K._____, une audience publique au sens de l'art. 6 parag. 1 de la Convention du 4 novembre 1950 de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH; RS 0.101) s'est tenue le 21 novembre 2006.

F. Le 31 décembre 2006, la Commission a été dissoute et l'affaire a été transmise au Tribunal administratif fédéral (TAF).

G. A la suite de la parution, le 23 mai 2007, d'un article de journal portant sur la présente cause et relevant que les CFF envisageaient de construire une paroi antibruit de 8 mètres de haut et 35 mètres de long, le TAF a demandé aux parties de lui indiquer si ces faits étaient susceptibles de modifier leurs conclusions.

Par lettre du 5 juillet 2007, K._____ a maintenu ses conclusions. Quant aux CFF, ils ont modifié leurs conclusions en ce sens qu'ils ne demandent plus l'annulation de la charge 4.24 portant sur l'interdiction au personnel du centre d'entretien de prendre la pause nocturne à l'extérieur du bâtiment. Ils ont également précisé que l'écran antibruit est destiné à protéger le voisinage du bruit émis par l'installation de test des essieux, qui n'est pas l'objet de la procédure pendante devant le TAF (lettre du 6 juillet 2007).

Les autres éléments de fait seront mentionnés ci-dessous en tant que besoin.

Le Tribunal administratif fédéral considère :

1. La décision du 26 juin 2003 reconsidérant la décision d'approbation des plans du projet de construction d'un centre d'entretien des voitures en gare de Cornavin est une décision au sens de l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA; RS 172.021). En vertu de l'ancien article 11 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101, introduit par le ch. I 9 de la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1er janvier 2000, RO 1999 3071 3093), ladite décision pouvait être attaquée par un recours déposé devant la Commission fédérale de recours du DETEC, devenue la CRINEN à compter du 1er juillet 2004.

La loi sur le Tribunal administratif fédéral du 17 juin 2005 (LTAF, RS 173.32) est entrée en vigueur le 1er janvier 2007. Aux termes de l'art. 53 al. 2 LTAF, les recours qui sont pendants devant les commissions fédérales de recours ou d'arbitrage ou devant les services de recours des départements à l'entrée en vigueur de la loi sont traités par le Tribunal administratif fédéral dans la mesure où celui-ci est compétent. Ils sont jugés sur la base du nouveau droit de procédure.

Selon l'art. 33 let. d LTAF, le recours est recevable notamment contre les décisions des départements et des unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées. L'OFT est une unité de l'administration fédérale subordonnée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La décision entreprise n'entrant pas dans le champ d'exclusion de l'art. 32 LTAF, le Tribunal administratif fédéral est compétent pour connaître du litige.

2.

2.1 Aux termes de l'art. 48 al. 1 PA - dans sa teneur en vigueur à compter du 1er janvier 2007 -, 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 ou à sa modification (let. c).

Hormis la condition supplémentaire posée à la lettre a, qui est satisfaite en l'occurrence, cette disposition légale ne s'écarte pas de la définition matérielle de la légitimation active prévalant dans l'ancien droit (cf. Pierre Louis Manfrini, Tribunal administratif fédéral in: Les nouveaux recours fédéraux en droit public, 2006, p. 34; Ulrich Häfelin / Georg Müller / Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5ème éd., Zurich / St-Gall 2006, p.412, n° 1944), si bien que les modifications rédactionnelles intervenues à la suite de l'entrée en vigueur de la loi sur le Tribunal administratif fédéral du 17 juin 2005 n'imposent pas d'analyser plus avant la question de l'application d'une norme dans le temps.

2.2 Selon la jurisprudence, l'intérêt digne de protection dont doit se prévaloir celui qui interjette un recours peut être juridique ou de fait. Il ne doit pas nécessairement correspondre à celui protégé par la norme invoquée. Il faut néanmoins que le recourant soit touché plus que quiconque ou la généralité des administrés lorsqu'il entretient, avec l'objet du litige, un rapport particulier digne d'être pris en considération. Il faut qu'il y ait un rapport étroit, spécial et digne de considération entre le recourant et l'objet du litige (ATF 131 II 361 consid. 1.2, 126 II 258, consid. 2d, 121 II 171, consid. 2b, décision de la Commission fédérale de recours en matière de personnel fédéral du 28 avril 1997, publié dans la revue Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] 62.37 consid. 2a). Cette exigence revêt une importance particulière lorsque c'est un tiers, et non le destinataire de la décision, qui interjette recours. Dans ce cas aussi,

il convient que le recourant soit touché directement, à titre personnel, par l'acte qu'il entend attaquer. La seule référence à l'intérêt général ou à la bonne et saine application uniforme du droit fédéral ne suffisent pas (cf. ATF 131 II 587 consid. 2, ATF 125 I 7 condid. 3c, ATF 123 II 376, consid. 2, et les références citées, JdT 1999 I 556). Dans le cas présent, K._____ habite l'immeuble situé 66, rue Rothschild, soit en face du CEG et à une distance de 30 mètres environ de la voie C1/C51. Dans la mesure où le dépassement des valeurs limites d'immissions, voire de planification, à la hauteur de son immeuble est mis en cause en l'espèce et que c'est notamment à la suite de ses plaintes que l'OFT a reconsidéré sa décision d'approbation des plans du 20 janvier 1997, sa qualité pour recourir ne saurait être contestée. Quant à la qualité pour recourir des CFF, elle est également claire, des charges importantes leur étant imposées par la décision attaquée.

3. Au surplus, les recours ont été déposés en temps utile et dans les formes prescrites par la loi (art. 50 aPA et 52 PA), si bien qu'ils sont en principe recevables.

Dans leur lettre du 6 juillet 2007, les CFF ont informé le TAF qu'ils ne demandaient plus l'annulation de la charge 4.24. Aussi, le recours devient sans objet en ce qui concerne la conclusion tendant à l'annulation de cette charge.

4.

4.1 Dans son recours du 14 août 2003, K._____ a conclu à l'annulation de la charge 4.23 (limitation au strict minimum du trafic sur la voie C1/C51) et au démantèlement de la voie C1/C51. Dans leur mémoire de réponse du 3 octobre 2003, les CFF contestent la recevabilité d'une telle conclusion, la suppression de ladite voie n'ayant jamais été demandée ou proposée à l'OFT jusqu'à ce jour.

4.2 En procédure de recours, l'objet du litige est défini par trois éléments : principalement, par l'objet du recours et les conclusions du recourant et, accessoirement, par les griefs ou les motifs qu'il invoque. Le recourant ne peut pas prendre dans son mémoire de recours des conclusions qui sortent du cadre des questions qui ont été l'objet de la procédure antérieure. Quant à l'autorité de recours, elle n'examine pas les prétentions et les griefs qui n'ont pas fait l'objet du prononcé de l'instance inférieure, sous peine de détourner sa mission de contrôle, de violer la compétence fonctionnelle de cette autorité-ci, d'enfreindre le principe de l'épuisement des voies de droit préalables et, en définitive, de priver les parties d'un degré de juridiction. Par conséquent, le recourant qui demande la réforme de la décision attaquée devant l'autorité de recours ne peut en principe pas présenter de conclusions nouvelles ou plus amples devant l'instance de recours, c'est-à-dire des conclusions qu'il n'a pas formulées dans les phases antérieures de la procédure et qui excèdent l'objet du recours (Benoît Bovay, Procédure administrative, Berne 2000, pp. 390-391).

4.3 Contrairement aux allégations des CFF, il ressort notamment du procès-verbal de la séance du 27 mai 2002 réunissant entre autres les CFF, l'OFT et l'OFEV et dont le but était de définir le contenu des doléances relatives aux nuisances phoniques aux abords de la gare de Genève (cf. pièce 17 du dossier de première instance) qu'à cette époque déjà, K._____ avait requis la suppression de la voie C1/C51. Dès lors, il est inexact de prétendre qu'une telle mesure n'avait jusqu'à la procédure de recours jamais été demandée ou proposée à l'OFT. La décision attaquée elle-même (p. 9) fait d'ailleurs mention de la requête de la recourante tendant à la suppression de la voie litigieuse. La conclusion de la recourante tendant au démantèlement de la voie C1/C51 ne peut ainsi pas être considérée comme une conclusion nouvelle. Il convient dès lors d'entrer en matière sur le fond et d'examiner la totalité des conclusions prises dans les recours, en tant qu'ils portent sur l'exploitation du CEG et de la voie annexe.

4.4 La recourante remet en cause à diverses reprises dans ses écrits le projet « ARGUS » pour les mesures d'essieux (cf. notamment recours, p.3 ; prise de position du 26 août 2005, p. 2). Il convient de rappeler à cet égard que le TAF ne peut que se prononcer sur le litige dans la mesure où il forme l'objet de la décision attaquée. Or, la décision de reconsidération de l'OFT du 26 juin 2003 ne portait pas sur ledit projet, qui a fait l'objet d'une décision séparée. Il appartenait par conséquent à K._____ d'attaquer directement cette dernière si elle souhaitait contester ce projet. Le TAF ne pourra par conséquent pas entrer en matière sur les griefs y relatifs et limitera son examen au CEG et à la voie C1/C51.

5.

5.1 En l'absence de règles légales sur la révocation des décisions prévues dans la loi, l'autorité doit mettre en balance d'une part, l'intérêt à une application correcte du droit objectif et, d'autre part, les exigences de la sécurité du droit (ATF 115 Ib 152 consid. 3a). Il y a lieu à reconsidération lorsque les circonstances se sont modifiées d'une manière essentielle depuis la première décision, ou lorsque le requérant fait valoir des faits ou des moyens de preuve pertinents qui ne lui étaient pas connus lors de la procédure précédente ou qu'il n'a pas eu l'occasion ou la possibilité de faire valoir (ATF 124 II 1 consid. 3a, 118 Ib 137 consid. 1, 113 Ia 146 consid. 3a).

5.2 En l'occurrence, il ressort de la décision d'approbation des plans rendue par l'OFT le 20 janvier 1997 que l'exploitation du centre d'entretien ne devait pas avoir d'incidence sonore sur l'environnement. Bien au contraire, la future halle, produisant un effet écran, devait entraîner une diminution perceptible des bruits ferroviaires des circulations rapides.

Les mesures acoustiques prises après la construction du CEG (cf. rapport du SPBR du 9 novembre 2001) ont cependant révélé un dépassement des valeurs limites d'exposition, infirmant ainsi les pronostics établis à l'époque de l'octroi de l'autorisation de construire. C'est donc à

juste titre que l'OFT est entré en matière sur la demande de reconsidération implicitement formulée par K._____.

6. Le Tribunal administratif fédéral revoit librement l'application du droit par l'autorité de première instance, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation des faits et l'opportunité de la décision querellée (art. 49 PA). En l'espèce, il convient dans un premier temps de déterminer si le CEG et la voie C1/C51 émettent du bruit dans une mesure excessive.

6.1 Selon l'art. 1er al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), cette loi a pour but de protéger notamment les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes. Conformément à l'article 7 LPE, le bruit dû à la construction ou à l'exploitation d'installations est une atteinte au sens de la LPE. Le bruit est dénommé émission au sortir des installations, immission au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE). Le bruit est limité par des mesures prises à la source (limitation des émissions ; art. 11 al. 1 LPE). 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. 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. Les émissions sont notamment limitées par l'application de valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 let. a LPE). L'article 13 LPE prévoit que les valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes sont fixées par voie d'ordonnance. Les valeurs limites d'immissions s'appliquant au bruit sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être.

L'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) a pour but de protéger contre le bruit nuisible et incommodant (art. 1er al. 1). Elle régit la limitation des émissions de bruit extérieur produites par l'exploitation d'installations nouvelles ou existantes (art. 1er al. 2 let. a). Les limitations d'émissions sont des mesures techniques, de construction, d'exploitation, ainsi que d'orientation, de répartition, de restriction ou de modération du trafic, appliquées aux installations, ou des mesures de construction prises sur le chemin de propagation des émissions. Elles sont destinées à empêcher ou à réduire la formation ou la propagation du bruit extérieur (art. 2 al. 3 OPB). Les immissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification. L'autorité d'exécution accorde des allégements dans la mesure où le respect des valeurs de planification constituerait une charge disproportionnée pour l'installation et que cette dernière présente un intérêt public prépondérant, notamment sur le plan

de l'aménagement du territoire. Les valeurs limites d'immissions ne doivent cependant pas être dépassées (art. 7 OPB). Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions (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 d'une installation fixe 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 (art. 8 al. 3 OPB). Dans le cas présent, il convient en premier lieu de déterminer si le CEG et la voie C1/C51 sont des installations fixes nouvelles ou notablement modifiées. Cela est en effet important pour déterminer si ce sont les valeurs de planification, plus sévères, qui devront être respectées ou les valeurs limites d'immissions.

6.2 Selon la doctrine et la jurisprudence, sont qualifiées d'installations nouvelles celles dont la décision autorisant le début des travaux n'est pas encore entrée en force au moment de l'entrée en vigueur de la LPE, soit au 1er janvier 1985. Lorsque des travaux changent à ce point une installation existante, sous l'angle de la construction ou d'un point de vue fonctionnel, que les éléments subsistants de celle-ci apparaissent négligeables par rapport à ceux qui sont nouveaux, on se trouve en présence d'une installation notablement modifiée assimilable à une installation nouvelle. Les critères permettant de conduire à l'application des règles propres aux installations nouvelles en cas de modification notable d'une installation existante sont notamment le coût des travaux et l'ampleur de ceux-ci, mais il peut également s'agir de l'augmentation du niveau sonore, lorsque celui-ci était faible et qu'au terme des transformations entreprises après l'entrée en vigueur de la LPE, il en résulte des nuisances pour le voisinage (Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, Le système - Les particularités liées à l'aménagement du territoire, Zurich, Bâle, Genève 2002, pp. 302-304 ; et les références citées). Les émissions des installations nouvelles doivent d'abord être limitées préventivement, puis leurs immissions ne doivent en principe pas dépasser les valeurs de planification dans le voisinage par des mesures à la source (Anne- Christine Favre, op. cit., p. 305). La date de l'entrée en vigueur de la LPE constitue le moment à compter duquel une installation est qualifiée d'existante. Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoquées par le détenteur de l'installation sont considérées comme des modifications notables d'une installation fixe 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. Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions (Anne-Christine Favre, op. cit., p. 313).

6.3 Dans le cas d'espèce, la décision d'approbation des plans du CEG du 20 janvier 1997 considérait la halle d'entretien technique comme une installation nouvelle devant respecter les valeurs de planification (p. 13). La décision ajoutait que le projet entraînait l'utilisation de voies de manœuvres plus proches du voisinage exposé et que les valeurs de planification seraient également respectées (p. 14). La décision de reconsidération de l'OFT, objet de la présente procédure de recours, a quant à elle pris en compte l'ensemble de la gare de Cornavin et admis que la construction du CEG n'a pas changé l'affectation de l'installation ferroviaire, la fonction de la gare au sein du réseau ferroviaire suisse demeurant identique. Selon l'autorité de première instance, la construction du CEG a cependant modifié de manière notable l'installation ferroviaire et il convenait donc de respecter les valeurs limites d'immissions (pp. 8-9).

Quant à l'expertise M._____, elle a considéré que le CEG, comprenant non seulement le bâtiment mais également les voies d'accès, et en particulier la voie C1/C51, était une nouvelle installation et que ce sont les valeurs de planification qui devaient être respectées (p. 4).

Pour sa part, le TAF constate que la position de l'expert et celle de l'OFT ne sont pas opposées. Tel que cela sera démontré ci-dessous (cf. consid. 8.4 à 8.6), que l'on examine la situation sous l'angle des immissions provenant de la nouvelle voie de desserte du CEG et du CEG lui-même, lesquelles indiquent un dépassement des valeurs limites de planification, ou du bruit occasionné par la gare considérée dans son ensemble, lequel montre que les VLI sont ici dépassées, le résultat est le même, soit un dépassement des valeurs limites d'exposition.

7. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont fixées dans les annexes 3 et suivantes de l'OPB. En matière de bruit produit par les chemins de fer, l'annexe 4 OPB est applicable. Il faut en revanche se référer à l'annexe 6 OPB pour le bruit produit par les installations industrielles ou artisanales et le trafic sur leur aire d'exploitation. Les différentes valeurs limites que fixent ces annexes sont fonction du degré de sensibilité au bruit attribué au secteur touché. En application de l'article 43 al. 1 let. c OPB, un degré de sensibilité III est à attribuer aux zones d'affectation dans lesquelles sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles. En l'espèce, le plan d'affectation spécial mis à l'enquête publique le 16 août 1998 (n° 1179) a attribué le degré de sensibilité au bruit III à la parcelle habitée par K._____(cf. rapport du SPBR du 9 novembre 2001, p. 2).

7.1 Le degré de sensibilité au bruit n'est pas contesté dans le cas présent. L'applicabilité de l'annexe 6 OPB au bruit provoqué par le CEG n'est pas non plus discutée. En revanche, demeure litigieuse la question de savoir quelle annexe appliquer à la voie C1/C51. En effet, l'expertise M._____ a considéré que le CEG était composé non seulement du bâtiment, mais également de ladite voie et s'est ainsi référé à l'annexe 6 OPB pour l'ensemble du bruit émanant du CEG, soit également celui provoqué par la

voie C1/C51. Les CFF contestent pour leur part l'appréciation de l'expert. Selon eux, le bruit ferroviaire ne devrait être traité que selon l'annexe 4 OPB. Dans la mesure où la distinction entre les deux annexes est fondamentale pour la notion de manœuvres et les facteurs correctifs qui s'y rapportent, il y a lieu d'examiner cette question. Ce d'autant plus que le respect des valeurs limites d'exposition au bruit dépend de l'application ou non du facteur correctif et de la valeur qui lui est attribuée (cf. consid. 8.2 à 8.5 ci-dessous).

7.2 L'article 12 PA prévoit que l'autorité constate les faits d'office et procède s'il y a lieu à l'administration de preuves, notamment par une expertise. L'expert intervient ainsi lorsque le juge doit être éclairé sur les circonstances de la cause qui exige des connaissances spéciales (BENOÎT BOVAY, op. cit., p. 187). L'expert ne se prononce par conséquent que sur des questions de fait et non de droit, celles-ci relevant de la compétence de la Cour de céans. C'est donc à elle de déterminer si le bruit émanant de la voie C1/C51 doit être apprécié au regard de l'annexe 4 ou de l'annexe 6 OPB. Le TAF, pour sa part, admet, comme l'allèguent les recourants, que l'ensemble du bruit ferroviaire doit être apprécié au regard de l'annexe 4 OPB. En effet, aux termes de l'article premier de cette annexe, celle-ci est applicable au bruit des trains circulant sur des voies normales ou étroites, par opposition à ceux circulant sur la route (al. 2). La voie C1/C51 étant une voie normale, au sens de cette disposition, sur laquelle évolue des trains, il y a lieu d'appliquer uniquement l'annexe 4 OPB au bruit émanant de la voie litigieuse. C'est au regard de l'annexe 6 OPB que sera évalué le bruit produit par le CEG, conformément à la proposition de l'expert. Contrairement à ce que soutiennent les CFF (cf. observations CFF du 25 juillet 2006), l'expertise, bien qu'elle ait additionné les bruits en provenance de la voie C1/C51 et du CEG, permet toutefois d'évaluer le bruit pertinent produit par la seule voie litigieuse, au titre des manœuvres au sens de l'annexe 4 OPB, et celui émis par la seule installation industrielle qu'est le centre d'entretien, au sens de l'annexe 6 OPB. La requête des CFF visant à compléter l'expertise sur ce point doit dès lors être rejetée.

8. L'article 38 al. 1 OPB prévoit que les immissions de bruit seront déterminées sous forme du niveau d'évaluation Lr (bruit moyen autorisé), sur la base de calculs et de mesures. Pour comprendre ce que représente le niveau d'évaluation Lr, il convient d'abord d'examiner la signification du niveau énergétique équivalent Leq. La détermination du niveau sonore doit d'abord tenir compte des caractéristiques temporelles et de la durée d'exposition. Le bruit peut en effet être continu (ventilateur) ou de courte durée et intermittent (tirs, train, avion). Il est usuel, depuis les années 1980, de se référer au niveau énergétique moyen Leq, reconnu au plan international comme le meilleur indicateur de la gêne, lorsque celle-ci n'est exprimée que par un critère; il correspond à un bruit continu de même énergie que les bruits variables mesurés pendant un temps donné. Tous les signaux sonores sont enregistrés pendant la mesure, les bruits de pointe comme ceux continus ou intermittents, puis sont ramenés à une

valeur moyenne. La gêne occasionnée par le bruit ne dépend pas uniquement du niveau énergétique filtré. Elle est également liée à des facteurs subjectifs. A niveau sonore égal, le bruit de l'industrie, d'un stand de tir, de la circulation routière, des avions ou des trains est ressenti différemment. En principe, les bruits intermittents gênent moins que le bruit continu du trafic routier. Plutôt que d'élever ou d'abaisser le niveau des valeurs limites d'immissions de chacune de ces installations, l'OPB a fait appel à des coefficients de correction (Ki) positifs ou négatifs. Le niveau d'évaluation déterminant pour mesurer la gêne subie et le respect des valeurs limites d'exposition fixées dans l'OPB devient ainsi Lr (Lr = Leq + Ki). L'unité ainsi corrigée n'est donc plus une unité physique, mais une unité d'évaluation de la gêne, même si elle conserve la forme d'un niveau sonore exprimé en décibels. Les coefficients de correction sont laissés à l'appréciation de l'expert (ANNE-CHRISTINE FAVRE, op. cit., pp. 165-167).

8.1 Dans le cas particulier, l'expert a retenu un facteur K1 pour le bruit de la circulation des trains et un facteur K2 pour le bruit des manœuvres, conformément à l'article 31 de l'annexe 4 OPB. Quant au bruit industriel produit par le CEG, l'expert a appliqué les facteurs de correction K1, K2 et K3 pour l'audibilité de composantes impulsives et tonales, au regard de l'article 33 de l'annexe 6 OPB. Les CFF contestent l'application des facteurs de correction K2 et K3. En effet, le facteur de correction K2, fixé à 6 par l'expert et ayant pour conséquence le dépassement des valeurs de planification, ne s'applique qu'aux manœuvres. Or, en l'espèce, selon eux, aucune manœuvre au sens de l'annexe 4 OPB n'est effectuée sur la voie C1/C51, ni sur les voies situées autour du CEG d'ailleurs. Ainsi, soit le facteur K2 ne devrait pas être pris en compte, soit il devrait être égal à zéro. Quant au facteur K3, il n'est pas utilisé par l'annexe 4 OPB. Ils considèrent en revanche qu'un facteur K1 devrait être appliqué dans le cas présent, ce qui réduirait de 5 dB(A) le niveau d'évaluation du bruit émanant de la voie.

8.2 Dans la mesure où cela est contesté par les CFF et que l'utilisation ou non d'un facteur K2 en dépend, il convient dans un premier temps de déterminer si les déplacements effectués sur la voie C1/C51 peuvent être considérés comme des manœuvres ou comme des mouvements de circulation de trains au sens de l'annexe 4 précitée. Aux termes de l'article 31 de l'annexe 4 OPB, le niveau d'évaluation Lr pour le bruit des chemins de fer se calcule à partir des niveaux d'évaluation partiels du bruit de la circulation des trains (Lr1) et du bruit des manœuvres (Lr2). Le niveau d'évaluation partiel Lr1 est la somme du niveau Leq,f, pondéré A, engendré par la circulation des trains, et de la correction de niveau K1 (al. 2). Le niveau d'évaluation partiel Lr2 est la somme du niveau moyen Leq,r, pondéré A, engendré par les manœuvres, et de la correction de niveau K2. L'article 32 al. 1 de l'annexe 4 OPB dispose que la circulation des trains comprend tous les trains qui circulent régulièrement ou selon les besoins, y compris les déplacements de service. Les manœuvres comprennent tous les mouvements de matériel ferroviaire et les opérations

d'exploitation qui servent à la dislocation ou à la formation des trains (al. 3).

8.3 Les CFF considèrent que, au sens de l'article 32 al. 1 de l'annexe 4 OPB, seuls les mouvements de matériel ferroviaire ou les opérations d'exploitation servant à la dislocation ou à la formation des trains peuvent être considérés comme des manœuvres. Or, ce genre d'opération n'est plus effectué à grande échelle que dans les gares de triage, comme celles de Limmattal, de Lausanne-Triage ou de Bâle-Triage (cf. observations CFF du 20 avril 2006, pp. 2 et 3). L'OFEV relève que la voie litigieuse est une voie de transit pour les manœuvres entre les voies de quai de la gare et le faisceau de garage C. La voie est dès lors utilisée par des mouvements de manœuvre avec des motrices, tracteurs et rames électriques et diesel. Il est toutefois d'avis que si les trains circulent sur la voie sans freiner ou sans dislocation / formation, le facteur K2 devrait être égal à zéro (prise de position OFEV du 11 novembre 2005). De son côté, l'OFT considère que l'exploitation de la voie C1/C51 génère du bruit de manœuvre. Les immissions qui en résultent sont toutefois représentées de manière adéquate par la suppression du bonus rail K1. Comme les trains ne sont ni formés ni scindés dans ce secteur, il n'y a pas de bruits typiques à composantes sonores et impulsives. Il y a dès lors lieu d'appliquer un facteur de correction K2 = 0 (détermination OFT du 14 novembre 2005).

8.4 L'article 32 al. 3 OPB donne une définition précise de la notion de manœuvre. Dans le cas d'espèce, il n'est pas contesté que des mouvements de dislocation ou de formation de trains au sens strict ne sont pas effectués sur la voie C1/C51. En effet, les mouvements de ce genre ne sont plus aujourd'hui très fréquents et l'on n'en effectue principalement de tels que dans les gares de triage. Il n'en demeure pas moins que les mouvements effectués sur la voie litigieuse présentent un caractère particulier et ne peuvent être considérés comme de simples mouvements de circulation au vu du bruit spécifique constaté par l'expert. Le RIE avait d'ailleurs déjà à l'époque, soit en décembre 1995, fait une distinction entre les mouvements de circulation et de manœuvres, attribuant cette qualification aux mouvements de la voie C1 (cf. RIE annexes 7, 10.1 et 10.2). Il en découle que l'OPB ne réglemente pas spécifiquement ce type de mouvements de « manœuvres », sans formation / dislocation de convois, mais provoquant des niveaux sonores à composantes impulsives et tonales, laissant ainsi apparaître une lacune.

8.4.1 La LPE prévoit une délégation au Conseil fédéral de la compétence d'édicter des règles de droit (art. 12, 13 et 16 al. 2 LPE). Les ordonnances du Conseil fédéral peuvent être contrôlées lorsque l'autorité est saisie d'un cas concret. Contrôler la légalité d'une ordonnance revient à vérifier si le Conseil fédéral s'en est tenu aux limites que la loi a fixées à son activité réglementaire. Lorsque la loi laisse au Conseil fédéral une grande marge d'appréciation quant au contenu de la réglementation, ce choix lie le tribunal; il ne saurait substituer sa propre appréciation à celle du Conseil fédéral, mais il doit simplement contrôler que la solution choisie

n'outrepasse pas manifestement les limites de la délégation législative, et qu'elle n'est pas pour d'autres motifs contraire à la loi ou à la Constitution. Ce contrôle doit aussi déterminer si la réglementation de l'ordonnance en cause permet vraiment d'atteindre le but indiqué dans la loi (ATF 126 II 522, JT 2001 I 616, consid. 41, et les références citées).

Lorsqu'il s'agit de bruits d'installations que l'on ne peut rattacher aux types d'immissions que l'OPB appréhende dans ses annexes, la question se pose de savoir s'il est encore possible et adéquat d'appliquer les valeurs limites d'exposition. Les valeurs limites d'exposition n'ont de portée significative que si elles sont associées à des procédures de relevés et d'évaluation ; les unes et les autres forment ensemble une unité fonctionnelle (ATF 123 II 325, JT 1998 I 459, consid. 4d/aa). La question principale à juger porte sur l'application par analogie des valeurs limites. Les valeurs limites d'exposition présupposent des situations types que l'on puisse appréhender de façon simple et sûre au moyen d'amplitudes acoustiques (ATF 123 II 325 précité, consid. 4d/bb).

Enfin, la doctrine admet que le juge a la possibilité de combler les lacunes en faisant acte de législateur. Il s'inspirera du but de la loi et des règles adoptées en d'autres matières ou domaines, en se limitant à ce qui est nécessaire pour trancher le cas d'espèce (Pierre Moor, Droit administratif, vol. I : Les fondements généraux, 2ème éd., Berne 1994, p. 155).

8.4.2 La manœuvre telle quelle est définie dans l'OPB était nettement plus pratiquée il y a vingt ans lors de l'entrée en vigueur de l'OPB qu'elle ne l'est aujourd'hui. Mais il convient principalement d'examiner quel était le but poursuivi par le Conseil fédéral à l'époque en insérant dans l'ordonnance une différenciation entre les deux types de mouvements. Il apparaît vraisemblable qu'il souhaitait tenir compte du caractère dérangeant du bruit et en particulier de la composante impulsive et tonale de certains mouvements, composante qui se retrouvait surtout à l'époque dans les manœuvres telles que décrites dans la définition de l'article 32 al. 3 de l'annexe 4 OPB. Aucun élément ne permet toutefois de déduire que le législateur aurait délibérément voulu restreindre la prise en compte d'activités bruyantes à composantes particulières à ce seul type de manoeuvre, considérée dans une acception restrictive. Simplement, comme la caractéristique la plus audible des mouvements de manoeuvre était la composante impulsive née du contact des tampons du wagon manoeuvré avec ceux du wagon à l'arrêt, le législateur a défini le mouvement de manoeuvre en se référant à la dislocation et à la formation des convois. Si cette composante ne pouvait d'ailleurs être prise en compte que pour les manœuvres telles que celles décrites à l'article 32 al. 3 de l'annexe 4 OPB, le but et l'esprit de l'OPB, et par là même de la LPE, seraient violés (cf. art. 8 LPE). On doit donc considérer que le législateur de l'époque n'a tout simplement rien dit de la manière dont il fallait appréhender le bruit engendré par des mouvements générant des nuisances à composante tonale et impulsive autres que ceux servant à la notion "classique" de manoeuvre.

Dans le cas d'espèce, l'expert, se basant principalement sur son évaluation auditive, a perçu une composante impulsive et tonale des bruits occasionnés par les mouvements effectués sur la voie C1/C51. Des crissements sont d'ailleurs parfaitement audibles dans les cassettes vidéos produites par la recourante ; celle-ci ayant filmé l'exploitation ferroviaire de la voie litigieuse depuis son balcon. Ce bruit est à rapprocher de celui provoqué par les manœuvres au sens de l'article 32 al. 3 OPB. Il convient par conséquent d'appliquer par analogie le même niveau d'évaluation et donc la même correction de niveau K2 (cf. décision de la CRINEN du 15 décembre 2004, A-2003-2). Contrairement à ce qu'allèguent les recourants et l'OFT dans leurs prises de position sur l'expertise, ne pas prendre en considération le facteur K1 (bonus rail) ne suffit pas à appréhender le caractère particulier du bruit causé par les mouvements sur la voie litigieuse.

Au vu de ce qui précède, même s'il convient de considérer que les mouvements effectués sur la voie C1/C51 ne sont pas des manœuvres au sens de l'article 32 al. 3 de l'annexe 4 OPB, les composantes impulsives et tonales qu'ils produisent doivent être prises en compte dans l'évaluation du bruit.

8.5 Le facteur K2 prend en considération la fréquence et l'audibilité de tous les événements sonores à composantes impulsives, tonales ou qui comportent des grincements (art. 33 al. 2 de l'annexe 4 à l'OPB). Il peut être fixé entre 0 et 8 dB(A). Dans le cas d'espèce, l'expert a fixé à 6 dB(A) le facteur K2 pour les mouvements effectués sur la voie litigieuse. Il s'est basé pour se faire à son évaluation auditive (cf. annexe A11 de l'expertise). L'OFT et les CFF, quant à eux, estiment que le facteur K2 devrait être égal à zéro (prises de position de l'OFT du 14 novembre 2005 et des CFF du 20 avril 2006). La doctrine précise qu'il appartient à l'expert d'apprécier les coefficients de correction (ANNE-CHRISTINE FAVRE, op. cit., pp. 165-167). L'OFEV admet également que cela relève de la compétence de l'expert (cf. prise de position OFEV du 11 novembre 2005). La Cour de céans, quant à elle, estime qu'il n'y a pas de raison de s'éloigner de l'appréciation faite par M._____. En effet, tel que le relève l'OFEV, l'expert a été accepté et reconnu par toutes les parties. Il a en outre basé son appréciation sur des mesurages in situ et sur son expérience. De plus, les autorités fédérales de recours ne contrôlent les conclusions des experts techniques qu'exceptionnellement si les experts ne sont pas qualifiés ou ont agi avec négligence (BLAISE KNAPP, Précis de droit administratif, quatrième édition, Bâle 1991, p. 126). Le juge ne pourra s'écarter des conclusions d'un expert que pour des raisons impérieuses (BENOÎT BOVAY, op. cit., p. 191). En l'espèce, la réputation de M._____, ingénieur EPFL, n'est plus à faire, exerçant régulièrement comme expert judiciaire. Aucun élément au dossier ne permet de douter de ses qualifications et de la fiabilité de son expertise. Au contraire, les diverses parties ont admis que l'expertise a été menée selon les règles de l'art (cf. prises de position SPBR du 13 juillet 2005 et de l'OFEV du 30 août 2005). L'expertise est de plus bien documentée et illustrée de

nombreux graphiques représentant les diverses mesures. Enfin, le résultat de l'expertise corrobore celle diligentée par le SPBR en 2001.

Au vu de ce qui précède, le TAF admet qu'un facteur K2 doit être pris en compte dans l'appréciation du bruit et qu'il doit être fixé à 6 dB(A) comme préconisé par l'expert. La requête des CFF (observations CFF du 25 juillet 2006) visant à compléter l'expertise sur ce point doit dès lors être rejetée.

8.6 Il ressort de l'expertise (cf. annexe A5) que, pour les manœuvres effectuées sur la voie C1/C51, une valeur de 53.2 dB(A) a été mesurée dans la nuit du 20 au 21 décembre 2004 dans l'appartement de K._____ et de 53.8 dB(A) pour celle du 21 au 22 décembre 2004, soit une moyenne de 53.5 dB(A). Quant aux manœuvres des trains sur l'ensemble des voies CFF, pour les mêmes nuits, des valeurs de 56.4 dB(A) ont été trouvées chez K._____. Des mesures ont également été faites chez X._____, domicilié 64, rue Rothschild, au _ème étage droite. Des valeurs de 52.8 dB(A) pour la nuit du 5 au 6 janvier 2005 et de 54.3 dB(A) pour celle du 6 au 7 janvier 2005, soit une moyenne de 53.6 dB(A) ont été trouvées. Le TAF constate par conséquent que les valeurs de planification (50 dB) de nuit sont dépassées pour ce qui concerne uniquement la voie C1/C51 et que les VLI (55 dB), pour l'ensemble des manœuvres ferroviaires, le sont également. Les griefs invoqués par les CFF contre l'admission d'un dépassement des valeurs limites d'exposition doivent par conséquent être rejetés et la décision de l'OFT confirmée sur ce point.

9. Le dépassement des valeurs limites d'exposition fonde en principe un droit à une mesure de protection par la personne touchée. Cette protection sera due par le détenteur de l'installation. La mesure requise ne permettra pas toujours d'empêcher les immissions extérieures. Selon les cas, il pourra s'agir uniquement de mesures de protection passives, telles que des fenêtres isolantes (ANNE-CHRISTINE FAVRE, op. cit., p. 153). En effet, le principe de la proportionnalité peut être invoqué lorsque la loi le prévoit expressément, comme c'est le cas, conformément à l'article 25 al. 2 LPE, pour les installations présentant un intérêt public prépondérant (ANNE -CHRISTINE FAVRE, op. cit., p. 150).

9.1 Dans la décision attaquée, l'OFT a, au titre de mesures de protection, ordonné la limitation du trafic au strict minimum en vue du respect des VP et le remplacement des fenêtres dans les locaux à usage sensible au bruit de la façade ouest des immeubles sis rue Rothschild 60 à 68. Il n'a en revanche, ou du moins pas expressément, examiné une autre mesure de protection, en particulier une réduction des niveaux sonores à la source, tel que le recommandent la LPE et l'OPB. Le TAF doit par conséquent examiner si d'autres mesures de protection à la source sont envisageables dans le cas d'espèce. A cet effet, il tiendra compte de l'état de la technique ainsi que des conditions d'exploitation et examinera si les mesures envisagées sont économiquement supportables (cf. art. 11 al. 2 LPE).

9.2 La recourante a requis, pour sa part, que la voie C1/C51 soit démantelée, ce qui constituerait la mesure de limitation d'émissions la plus efficace, mais également la plus extrême.

Il convient de rappeler que le TAF doit prendre en considération le principe de la proportionnalité dans l'examen des mesures de protection, la voie litigieuse étant une installation d'intérêt public (cf. article 25 al. 2 LPE). Si la voie C1/C51 était supprimée, l'accès et l'exploitation du CEG et du faisceau de voies C de la gare seraient compromis, l'accès à ce dernier ne pouvant s'effectuer que par la voie litigieuse ou par les voies C3 et C4 (cf. procès-verbal de la vision locale du 9 mars 2004, pp. 6 et 7 ; procès-verbal de l'audience publique du 21 novembre 2006, p. 3). Or, le faisceau de voies C a une fonction importante pour l'exploitation générale de la gare de Cornavin et pour les rames ICN en particulier. Il a pour mission de permettre le stationnement des convois mis à la réserve ou qui sont en attente de réparation (cf. procès-verbal de l'audience publique, p. 3). Un accès au faisceau de voies C par l'ouest du CEG, soit par la voie C8, tel que proposé par l'OFEV dans sa prise de position du 11 novembre 2005, condamnerait une partie du CEG ainsi que les voies C11 à C13, C41, C43, C44 et C46, celles-ci n'étant pas accessible par la voie C8. Par ailleurs, la voie C8 est considérée au sens de l'exploitation comme une voie principale. Elle est à la disposition de l'exploitation, qui l'utilise soit comme voie principale, soit comme voie de stationnement des convois. S'il fallait l'utiliser pour accéder au CEG et à l'ensemble des voies C, une modification très importante des branchements devrait être effectuée et les distances pour garer les compositions seraient raccourcies (procès-verbal de l'audience publique, p. 3). Enfin, la place à disposition entre les branchements existants est insuffisante pour créer de nouvelles liaisons. Les voies et les branchements actuels sont ainsi indispensables au fonctionnement de la gare et du CEG (cf. prise de position CFF du 20 janvier 2006). Ordonner le démantèlement de la voie C1/C51 reviendrait donc à rendre inutilisable le CEG (à titre d'exemple, une perte de productivité de l'ordre de 20% a été enregistrée pour le CEG pendant la mise en place du système ARGUS sur la voie C1/C51, qui était inutilisable pendant cette période ; cf. procès-verbal de l'audience publique, p. 3) et le faisceau de voies C, et plus particulièrement les voies C11 à C13, C41, C43, C44 et C46. Il serait disproportionné d'imposer une mesure si radicale ayant pour conséquence de réduire à néant l'investissement réalisé dans la construction du CEG et de mettre en péril l'exploitation de la gare de Cornavin, laquelle en tant que gare frontière et tête de ligne requiert de disposer de plusieurs voies permettant de stationner des rames et des compositions. En l'espèce, la nécessité de disposer de l'accès au faisceau de voies C, lequel doit passer par la voie litigieuse, ne saurait sérieusement être remise en cause. De plus, l'entretien du matériel roulant - en particulier des voitures du type ICN - est nécessaire à la bonne marche de l'exploitation et si elle ne pouvait plus être assurée à Genève, c'est tout bonnement l'exploitation de l'ensemble de la division voyageurs qui serait remise en cause.

Par conséquent, la requête de K._____ doit être rejetée.

9.3 L'expert a, quant à lui, préconisé trois mesures de protection dans son expertise, dont deux à la source : la pose d'un écran antibruit, une modification de l'exploitation ferroviaire et le remplacement des fenêtres.

9.3.1 Concernant premièrement la pose d'un écran antibruit, il y a lieu d'admettre que l'ensemble des acteurs de la procédure est d'avis qu'elle est disproportionnée et inopportune. La recourante elle-même ne le souhaite du reste pas. L'OFEV, autorité spécialisée, forte de son expérience, n'a pas préconisé une telle mesure. L'expert lui-même a considéré un tel ouvrage comme démesuré en raison de son coût estimé entre 350'000 et 550'000 francs et de son efficacité toute relative, car seuls les premiers étages bénéficieraient d'une baisse des nuisances sonores. Il est patent qu'il n'est pas possible, au moyen d'un écran antibruit, de protéger un immeuble de neuf étages, la propagation du bruit étant longitudinale. Enfin, au vu de la longueur (de l'ordre de 100 à 110 mètres) et de la hauteur (entre 3.5 et 7.5 mètres) qu'un tel mur devrait avoir, il provoquerait un impact non négligeable dans le site. Il convient par conséquent de considérer une telle mesure comme inadéquate et démesurée.

9.3.2 Quant à une modification de l'exploitation, l'expert indique qu'il faudrait diminuer de 65% les manœuvres et passages de nuit sur la voie litigieuse et n'autoriser que celles qui permettraient de respecter les valeurs Lmax de 65 dB(A) de nuit et de 75 dB(A) de jour à l'immission (lieux les plus exposés). Limiter autant le trafic sur la voie litigieuse aurait pour conséquence que celle-ci ne serait plus à même de remplir son rôle et c'est tout bonnement l'exploitation du CEG et du faisceau C - et par la même occasion le fonctionnement de la gare de Cornavin - qui s'en trouverait affectée (cf. procès-verbal de l'audience publique, p. 6). En effet, on doit admettre que seules les circulations nécessaires à l'exploitation sont effectuées sur cette voie, car l'exploitation ferroviaire et ses contingences ne rentrent pas dans le domaine des loisirs.

9.4 L'OFEV a, dans sa prise de position du 30 août 2005 (p. 3), proposé la couverture de la voie C1/C51 sur une longueur approximative de 200 mètres. A l'audience publique, il a produit un tableau - à titre d'aide à la décision - permettant d'apprécier le caractère économiquement supportable des mesures de protection contre le bruit, document inspiré d'une étude publiée en 1998 par l'OFEV (« Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit », Cahier de l'environnement n° 301).

Dans le cas d'espèce, il ressort de l'expertise (p. 10) que les manœuvres effectuées sur la voie litigieuse dépassent les VP de 3 à 4 dB(A). Quant au bruit ferroviaire extérieur au CEG, un faible dépassement des VLI d'environ 1 dB(A) est apparu. Quant à l'ensemble des bruits en provenance de toutes les installations CFF, l'expertise a révélé que les VLI étaient dépassées de l'ordre de 3 dB(A). Par conséquent, même en cas de

couverture de la voie, dans l'hypothèse où la couverture permettrait d'annihiler complètement le bruit qu'elle occasionne, un dépassement des VLI du bruit causé par les installations ferroviaires autres que le CEG et la voie C1/C51 de 1 dB(A) devrait encore être observé. En tout état de cause, une mesure de couverture permettrait au mieux de réduire de 2 dB(A) le bruit ferroviaire subi par la recourante, cette dernière devant malgré cette mesure subir un niveau de nuisances dépassant les VLI. Il découle du tableau élaboré au sein de l'OFEV que pour 90 logements, avec un loyer mensuel de 2'000 francs, une mesure s'élevant à 900'000.-- francs serait considérée comme économiquement supportable. Renseignements pris auprès de l'OFEV sur le loyer maximum pris en compte dans ses tableaux et sur le haut de la fourchette maximale, il ressort - avec un loyer de 2'750 francs par mois et par logement - que le coût de l'ouvrage pouvant être considéré comme économiquement supportable ne saurait dépasser le montant de 1,2 millions de francs.

9.5 En l'espèce, le coût d'une mesure de couverture de la voie C1/C51 a été estimée par l'OFEV entre 1,5 et 2,5 millions de francs (voir détermination de l'OFEV en date du 11 novembre 2005). Interrogé lors de l'audience du 21 novembre 2006, le délégué des CFF a estimé le coût d'une telle mesure - amplifiée par les contraintes liées à la présence d'une voie en service - à plus de 2 millions de francs. Le TAF constate donc que le chiffre de 2 millions de francs correspond au milieu de la fourchette des coûts articulés par l'OFEV et au minimum de ceux estimés par le délégué des CFF. Il apparaît donc raisonnable d'admettre que les coûts d'une mesure de couverture dépasseraient de manière sensible le montant que l'aide à la décision développée par l'OFEV permettait de considérer comme économiquement supportable. En conclusion, cette mesure doit être considérée comme disproportionnée. La décision de l'OFT n'encourt pas l'annulation pour ce motif.

9.6 Aucune mesure à la source ne pouvant être prise, celles-ci étant irréalisables ou disproportionnées, les CFF doivent être mis au bénéfice d'un allégement.

9.6.1 Lorsque pour les installations fixes nouvelles ou notablement modifiées, publiques ou concessionnaires, il n'est pas possible de respecter les exigences requises (respect des VLI ; art. 8 al. 2 OPB), l'autorité d'exécution oblige les propriétaires des bâtiments existants exposés au bruit à insonoriser les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (art. 10 al. 1 OPB). L'allégement constitue la mesure ordinaire permettant d'échapper sinon à l'obligation d'assainir, du moins à la rigueur qu'impliquerait le respect des VLI. En pratique, on constate que le caractère public d'une installation ou le fait qu'elle soit au bénéfice d'une concession, lui permet sans grande difficulté de faire valoir un droit à un allégement sous l'angle du principe de la proportionnalité des coûts. Il convient cependant d'établir qu'aucune autre mesure ne permet de réduire les émissions de bruit à la source. L'allégement conserve un caractère exceptionnel, notamment parce que les mesures qui l'accompagnent ne permettent pas de réduire le bruit extérieur, mais

uniquement de garantir un niveau de bruit supportable à l'intérieur, fenêtres fermées (ANNE-CHRISTINE FAVRE, op. cit., pp. 320 et 321).

9.6.2 Dans le cas d'espèce et tel que cela a été démontré ci-dessus (cf. consid. 9.2 à 9.6), les mesures à la source sont soit trop coûteuses, soit techniquement irréalisables pour les CFF. Dans la mesure où la voie C1/C51 est une installation d'intérêt public, il convient d'accorder des allégements et d'ordonner par conséquent une mesure de protection passive consistant dans le remplacement des fenêtres. Une telle mesure paraît d'autant plus appropriée dans le cas d'espèce qu'elle permettra de soulager les riverains non seulement du bruit engendré par la voie litigieuse et l'exploitation du centre d'entretien, mais de l'ensemble du bruit émis par les installations ferroviaires qui, l'expertise l'a démontré, dépasse les VLI sans même prendre en compte les émissions provenant du CEG et de la voie attenante. La décision attaquée avait ordonné une telle mesure qu'il convient de confirmer. Il appartient aux CFF de supporter les frais des mesures d'isolation acoustique (art. 11 OPB) comprenant l'établissement du projet et la direction des travaux (let. a), l'insonorisation nécessaire des fenêtres et les travaux d'adaptation indispensables qui en découlent (let. b), le financement si, malgré la demande d'avance de frais faite par le propriétaire du bâtiment, le détenteur de l'installation n'a versé aucun acompte (let. c) et les taxes éventuelles (let. d).

9.6.3 En l'espèce, l'OFT a statué non pas uniquement sur le cas de la recourante, mais également sur celui de l'ensemble des logements de l'immeuble 60-68 rue Rothschild abritant des locaux à usage sensible au bruit donnant sur la façade ouest. Dans la mesure où les CFF sont également recourants dans la présente procédure et ont conclu à l'annulation de cette mesure, c'est donc sur le remplacement des fenêtres de pas moins de 90 logements que le TAF doit statuer. Dans le cadre de l'expertise déposée par le bureau d'ingénieur M._____, des mesures ont également été faites chez X._____, domicilié 64, rue Rothschild, au _ème étage, les vendredi 10 décembre 2004 et du mercredi 5 janvier au vendredi 7 janvier 2005. Il ressort de l'expertise que les VP sont également dépassées par les mouvements de manœuvres effectués sur la voie C1/C51 et qu'il en va de même pour les VLI de l'ensemble des activités de manœuvres qui se déroulent sur le site de la gare de Cornavin (cf. annexe A8).

Au vu de ces éléments, de la configuration des lieux et de l'égale distance séparant la voie litigieuse de l'ensemble des logements et en confirmation de la décision attaquée, il y a lieu d'admettre que toutes les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit donnant sur la façade ouest des immeubles sis rue Rothschild 60-68 doivent être remplacées aux frais des CFF. La décision attaquée (charge 4.21 du dispositif) doit par conséquent également être confirmée sur ce point.

9.6.4 Il convient encore de fixer un délai aux CFF pour l'exécution de la mesure de protection qui leur a été imposée par l'OFT et qui est confirmée par l'autorité de céans. L'OFT avait fixé un délai de trois mois pour entreprendre le remplacement des fenêtres. Ce délai est estimé trop court par les CFF. Le TAF est également de cet avis. En effet, vu le nombre de fenêtres qui doivent être remplacées, il y a lieu d'accorder un délai plus long aux CFF. Un délai de six mois semble en l'espèce adéquat. Les CFF informeront ensuite par écrit l'OFT lorsque le remplacement effectif des fenêtres aura été effectué. La charge 4.21 de la décision attaquée doit par conséquent être modifiée dans ce sens.

10. La charge 4.22 du dispositif de la décision attaquée, portant sur la fermeture des portes et fenêtres de la façade est, des portes latérales ainsi que des fenêtres en toiture du CEG, fait également l'objet d'un recours, tant du côté des CFF que de la recourante. Les CFF contestent pour leur part que cette charge ne soit pas limitée uniquement à la nuit et demandent qu'elle soit moins restrictive. En effet, selon eux, les fenêtres des locaux (réfectoire, vestiaires, bureaux) dans lesquels il n'y a personne la nuit devraient pouvoir rester ouvertes en vue de pouvoir les aérer. Les CFF demandent également que soient précisées les portes dont il est question dans la décision attaquée, les portes latérales et celles qui se trouvent sur la façade est étant à leur yeux les mêmes. De plus, seule une porte pourrait être concernée par cette charge, les deux autres étant munies d'un dispositif de fermeture automatique.

10.1 A titre préalable, il convient de définir quelles sont les portes qui sont touchées par la mesure imposée par l'OFT. Tel que l'allèguent les CFF (cf. recours p. 10), seules les portes qui donnent sur la voie C1/C51 et donc sur le bâtiment de la recourante (soit sur la façade est) sont susceptibles de poser problème en l'espèce. En effet, les autres portes n'entraînent pas de gêne particulière pour la recourante. Par ailleurs, ces portes ne peuvent pas être fermées en permanence car la longueur des convois se présentant à l'entretien ne permet souvent pas de les garer à l'intérieur de la halle, le CEG ne pouvant recevoir que des trains de huit voitures au maximum (cf. procès-verbal de la vision locale, p. 8). De plus, leur ouverture est pilotée directement par la gare et non par les employés du CEG (cf. procès-verbal de la vision locale, p. 7).

En conséquence, la charge doit être comprise comme ne visant que les portes situées sur la façade est qui ne disposent pas à ce jour d'un dispositif de fermeture automatique. Or, seule une porte ne se ferme pas automatiquement après chaque passage sur les trois qui se trouvent sur la façade est (cf. recours CFF p. 11). Il convient par conséquent de limiter la charge 4.22 à la porte donnant sur la façade est et ne disposant pas de dispositif de fermeture automatique. Il convient dès lors de faire droit au grief des CFF à cet égard.

10.2 Les CFF contestent que des mesures d'exploitation telles la fermeture des portes aient été imposées indistinctement pour la période de jour comme pour la période de nuit, l'entretien ayant principalement lieu pour une question d'exploitation de nuit. Des mesures de jour ont également été effectuées dans le cadre de l'expertise. Il en découle que les VP de jour (60 dB) sont largement respectées, les mesures laissant apparaître une valeur de 46.5 dB(A) pour la journée du 21 décembre 2004 (mesures faites chez la recourante entre 7h et 19h ; cf. annexe A3). Il est vrai que, selon les dires de la recourante, lorsque les mesures ont été effectuées, toutes les portes et fenêtres dont il est question dans la décision attaquée étaient fermées (cf. courrier de la recourante du 26 août 2005). Toutefois, même si cela n'avait pas été le cas et que les portes et fenêtres avaient été ouvertes, au vu de la marge importante (plus de 13 dB(A)), les valeurs auraient tout de même été respectées. Cela est d'ailleurs confirmé par les mesures qui ont été effectuées en été (9 au 10 juin 2005) et qui sont d'environ 2 dB(A) supérieures à celles de l'hiver (cf. p. 7 de l'expertise). En effet, conformément à ce qui a été statué dans la décision attaquée, les portes et fenêtres sont plus régulièrement ouvertes pendant la période estivale. Enfin, la recourante elle-même admet que les portes et fenêtres ouvertes ne gênent pas autant la journée que la nuit (cf. p. 4 du procès-verbal de la vision locale du 9 mars 2004).

Au vu des mesures effectuées par l'expert qui laissent apparaître que les VP ne sont, et de loin, pas dépassées de jour, que le centre est surtout exploité de nuit et que c'est de nuit que ces immissions gênent les riverains, il y a lieu d'autoriser les CFF à ouvrir les portes et fenêtres pendant la journée. La décision de l'OFT doit être annulée sur ce point et le grief des CFF admis.

10.3 Quant aux fenêtres des locaux inutilisés pendant la nuit, il convient d'admettre, à l'instar des CFF, que leur ouverture ne provoquera pas plus de bruit. Il est toutefois de la responsabilité des employés du CEG de veiller à les refermer lorsqu'ils entrent dans ces pièces, notamment dans les vestiaires lorsqu'ils sont plusieurs à aller s'y changer. Il y a dès lors lieu d'admettre le grief des CFF à cet égard et d'assouplir la charge imposée par l'OFT en admettant l'ouverture des fenêtres des locaux inutilisés.

10.4 K._____ conteste quant à elle l'exception faite à la charge 4.22 permettant aux employés du CEG d'ouvrir les portes et fenêtres en cas de grande chaleur ou d'opérations d'entretien de véhicules diesel.

Au vu de l'expérience de la vie, le TAF ne peut pas admettre qu'aucune exception ne soit faite à cette charge. Les locaux ne disposant pas d'une ventilation adéquate, le CEG occupant une surface de 11'000 m2 pour une hauteur de 8 mètres, il n'est pas envisageable d'exposer les travailleurs, qui effectuent déjà un travail astreignant, à des conditions de travail difficiles en leur faisant endurer des chaleurs trop importantes. Toutefois, il y a lieu de relever que, comme pour les exceptions en général, il s'agira de cas isolés, les fortes chaleurs n'étant pas très régulières sous nos latitudes. Quant aux opérations d'entretien de véhicules diesel, il en va de

la protection de la santé des travailleurs que tout employeur a le devoir de sauvegarder. Il appartiendra toutefois à l'OFT de veiller à ce que les CFF ne fassent pas un usage abusif de cette exception. Les griefs de la recourante doivent par conséquent être rejetés et la décision de l'OFT confirmée sur ce point.

11. Les CFF recourent enfin contre la charge 4.25 du dispositif de la décision de l'OFT. Celle-ci prévoit que l'éclairage devra être orienté vers le bas. Ils invoquent ne pas savoir de quel éclairage il s'agit et souhaiteraient que la décision soit précisée.

    Le recours des CFF sur cette question est une demande d'explication ou de précision plutôt qu'une contestation. En effet, ils n'invoquent pas en quoi la loi serait violée par la mesure prise par l'OFT. Il n'appartient dès lors pas au TAF de trancher cette question, mais à l'OFT de préciser aux CFF la portée de leur décision.

12. K._____ conteste enfin l'exception faite à la charge 4.27 qui ordonne la fermeture des fenêtres du réfectoire lorsque les pauses nocturnes y sont prises, sauf en cas de grandes chaleurs.

    Cette charge et l'exception qui y est rattachée doivent être rapprochées de la charge 4.22. Il en va de même pour l'argumentation. La TAF renvoie par conséquent au considérant 10.4 ci-dessus. L'exception doit être maintenue et la décision de l'OFT confirmée sur ce point. Le grief de la recourante doit par conséquent être rejeté.

13. Au vu de ce qui précède, le recours des CFF doit être rejeté pour l'essentiel et admis partiellement pour ce qui concerne les charges 4.21 et 4.22 au sens des considérants ci-dessus. Quant au recours de K._____, il doit être rejeté, dans la mesure où il est recevable.

14. Conformément à l'article 63 PA, les frais de procédure comprenant l'émolument d'arrêté, les émoluments de chancellerie et les débours sont mis à la charge de la partie qui succombe.

    Dans le cas d'espèce, le bureau d'ingénieurs M._____ a réalisé une expertise dont la note d'honoraires s'élève à 32'441.40 francs. Le montant a été dans un premier temps avancé par la Confédération. Il convient maintenant de le mettre à la charge de la partie qui succombe. Dans la mesure où les CFF avaient contesté le dépassement des valeurs limites d'exposition et que l'expertise a confirmé la décision attaquée sur ce point essentiel, il convient d'admettre que les CFF succombent sur ce point et doivent prendre en charge les frais de l'expertise.

    Quant aux frais de la procédure, ils doivent être fixés à 3'600.-- francs. Les CFF succombent pour l'essentiel dans la présente procédure, pour les motifs susmentionnés. K._____ - si elle peut être considérée comme la partie qui a obtenu gain de cause sur l'objet principal de la procédure - succombe également pour partie et il convient de ce fait de lui mettre une partie des frais à sa charge. Au vu de l'issue de la cause, il convient de mettre 2'800.-- francs à la charge des CFF et 800.-- francs à la charge de

la recourante. En date des 2 et 29 septembre 2003, les parties ont versé chacune 800.-- francs d'avance de frais. Les montants auxquels elles sont condamnées seront prélevés sur ces avances de frais. Par conséquent, les CFF doivent encore verser un montant de 2'000.-- francs.

Dans la mesure où les parties n'étaient pas représentées par des avocats, aucune indemnité de dépens ne leur est allouée. Aucune conclusion dans ce sens n'avait d'ailleurs été prise.

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1. Le recours des CFF est partiellement admis.
2. Le remplacement des fenêtres dans les locaux à usage sensible au bruit de la façade ouest des immeubles sis 60-68 rue Rothschild doit être effectué dans un délai de six mois dès l'entrée en force de la présente décision. La charge 4.21 de la décision de l'OFT doit être modifiée dans ce sens.
3. Les portes et fenêtres de la façade est ainsi que les fenêtres en toiture du CEG pourront demeurer ouvertes pendant la journée. Il en va de même pour les portes et fenêtres des locaux inutilisés pendant la nuit. La charge 4.22 de la décision de l'OFT doit être modifiée dans ce sens.
4. La conclusion des CFF portant sur l'annulation de la charge 4.24 n'a plus d'objet.
5. Le recours des CFF doit être rejeté pour le surplus.
6. Le recours de K._____ est rejeté dans la mesure où il est recevable.
7. Les frais de l'expertise, avancés par la Confédération, et s'élevant à **32'441.40 francs**, sont mis à la charge des CFF. Un bulletin de versement leur sera envoyé par courrier séparé dès l'entrée en force de chose jugée du présent arrêt.
8. Les frais de la présente procédure, s'élevant à **3'600.-- francs,** sont mis à la charge des CFF à hauteur de **2'800.-- francs** et à charge de K._____ pour un montant de **800.-- francs.**
9. Les frais de procédure seront prélevés sur les avances effectuées par les parties en date des 2 et 29 septembre 2003. Un montant de **2'000.-- francs** doit encore être payé par les CFF. Un bulletin de versement leur sera envoyé à cet effet par courrier séparé dès l'entrée en force de chose jugée du présent arrêt. Quant aux frais mis à la charge de K._____, ils sont totalement compensés avec l'avance qu'elle a versée.

10. Le présent arrêt est communiqué :

- à la recourante (**acte judiciaire**)
- aux CFF (**acte judiciaire**)
- à l'OFT (**acte judiciaire**)
- au Secrétariat général du DETEC (**acte judiciaire**)

Le Président de la Cour I | Le Greffier

Lorenz Kneubühler | Loris Pellegrini

Voies de droit
Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral à Lausanne dans un délai de 30 jours dès sa notification. Le mémoire de recours doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. Il doit être 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 (cf. art. 42, 48, 54 et 100 LTF).

Date d'expédition :