

# **BVGer A-4853/2012 vom 23. Juli 2014**

Bundesverwaltungsgericht, 2014-07-23, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-4853\\_2012](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-4853_2012)

FR: TAF A-4853/2012 du 23 juillet 2014

IT: TAF A-4853/2012 del 23 luglio 2014

## **Regeste**

Mesures de protection contre le bruit

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

La procédure de recours devant le Tribunal administratif fédéral est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), à moins que la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral [LTAF, RS 173.32] n'en dispose autrement (art. 37 LTAF). Le Tribunal examine d'office et librement sa compétence (art. 7 PA) et la recevabilité des recours qui lui sont soumis.

### **E. 1.2**

Conformément à l'art. 31 LTAF, et sous réserve des exceptions prévues à l'art. 32 LTAF, le Tribunal est compétent pour connaître des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 PA prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF. En l'occurrence, l'OFT est une unité de l'administration subordonnée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC. Il s'agit donc d'une autorité précédente au sens de l'art. 33 let. d LTAF. En outre, la décision attaquée du 11 juillet 2012, prise en matière d'approbation de plans selon les art. 18 ss de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101), satisfait aux conditions posées à l'art. 5 PA et n'entre pas dans le champ d'exclusion matériel de l'art. 32 LTAF. Le Tribunal est dès lors compétent pour connaître des recours.

### **E. 1.3.1**

En vertu de 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 ou à sa modification (let c). Ces conditions sont en principe considérées comme remplies lorsque le recours émane du propriétaire d'un terrain directement riverain de la construction ou de l'installation litigieuse, ou quand une distance relativement faible sépare l'immeuble du recourant de l'installation litigieuse à laquelle il s'est opposée (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A 2898/2011 du 6 décembre 2012 consid. 1.2.1 ; cf. ég. ATF 133 II 249 consid. 1.3, ATF 121 II 171 consid. 2b). Les riverains doivent toutefois être personnellement touchés par les effets prétendument illicites de la décision attaquée qui les a déboutés de leur opposition (ATAF 2012/23 consid. 2).

### **E. 1.3.2.1**

Conformément à la jurisprudence, une association jouissant de la personnalité juridique peut, sans être elle-même touchée dans ses intérêts propres par la décision entreprise, être

admise à agir au nom de ses membres, pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense de leurs intérêts, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel ("recours corporatif" ; cf. ATF 137 II 40 consid. 2.6.4 et réf. cit. ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A 6835/2013 du 19 février 2014 consid. 3.2.2.1). Elle ne peut toutefois se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statutaire idéal (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3755/2008 du 20 octobre 2008 consid. 3). En l'occurrence, le Groupement (recourant 1) est une association constituée le 17 janvier 1989 qui, aux termes de ses statuts modifiés du 7 juin 2010, a notamment pour but de représenter, défendre et promouvoir les intérêts communs de ses membres auprès de tiers, qui peuvent être des entités publiques ou privées ou des particuliers, notamment en matière de maintien de la qualité de vie. A cet effet, il peut "entreprendre toutes actions nécessaires, y compris administratives ou judiciaires, dans le cadre des buts fixés" (cf. art. 3 des statuts). Le Groupement satisfait donc à la première condition posée par la jurisprudence pour lui reconnaître la qualité pour agir en tant qu'association. Il n'est en outre pas contesté que les intérêts qu'il entend défendre dans la présente procédure sont communs à la majorité ou au moins à un grand nombre de ses membres, riverains pour leur très grande majorité de la voie CFF, et que ceux-ci ont qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. Il faut donc admettre que le Groupement, qui avait au surplus fait opposition en première instance, a la qualité pour recourir contre la décision de l'OFT du 11 juillet 2012.

#### **E. 1.3.2.2**

Autre est le point de savoir si les recourants individuels 2 à 37 ont également la qualité pour recourir. Il ressort en effet du dossier que l'OFT a retenu que seul le Groupement a déposé une opposition en temps opportun (cf. décision d'approbation des plans du 11 juillet 2012 ch. 2.4 s.). D.\_\_\_\_\_ (recourante 13) n'est en outre pas membre du Groupement et certains membres du Groupement paraissent avoir acquis leur bien immobilier après le 1er janvier 1985 (par exemple les recourants 2, 11, 12, 24 et 32 ; sur la substitution des personnes concernées par les mesures d'assainissement, cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A 3713/2008 du 15 juin 2011 consid. 2.4.2.1 et les réf. cit.). Ce point peut néanmoins demeurer ouvert. Lorsque la qualité pour agir est admise pour une des parties recourantes, il n'est en effet pas nécessaire d'examiner si les autres recourants, représentés par le même mandataire, ont également la qualité pour recourir (cf. Laurent Pfeiffer, La qualité pour recourir en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Zurich/Bâle 2013, p. 50).

#### **E. 1.3.3**

D'après la jurisprudence, une collectivité publique peut aussi se prévaloir de la qualité pour recourir au titre de l'art. 48 al. 1 PA, lorsqu'elle agit en tant que détentrice de la puissance publique et qu'elle dispose d'un intérêt public propre digne de protection à l'annulation ou la modification de la décision portant approbation d'une construction ou d'une installation à laquelle elle s'est opposée (ATF 135 II 156 consid. 3.1, ATF 133 II 400 consid. 2.4.2, ATF 131 II 58 consid. 1.3 et réf. cit. ; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-4685/2007 du 24 juin 2009 consid. 2.4.1 et A 3386/2008 du 6 février 2009 consid. 2.1.3). Tel est notamment le cas lorsqu'une commune, représentant les intérêts de ses habitants, s'oppose à l'approbation des plans d'une installation provoquant des immissions importantes sur le territoire communal (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5047/2011 du 7 février 2013 consid. 1.2.3 non publié à l'ATAF 2013/15). Le droit protecteur de l'environnement

confère cette même légitimation aux communes en application de l'art. 57 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Les communes font valoir leurs intérêts par voie d'opposition (art. 18f al. 3 LCdF). En l'occurrence, la Commune de Vernier (recourante 38), qui a fait opposition au projet, invoque le maintien de la qualité de vie de ses habitants et la protection de ceux-ci contre le bruit. Les habitants concernés par les immissions litigieuses sont nombreux et, en venant en défense de leurs intérêts en matière de protection contre le bruit, la Commune défend manifestement un intérêt public propre digne de protection à l'annulation ou la modification de la décision attaquée. Son recours est recevable à ce titre.

#### **E. 1.4**

Pour le surplus, les recours ont été déposés en temps utile (art. 50 al. 1 PA) et répondent aux exigences de contenu et de forme prescrites par l'art. 52 PA. Ils sont ainsi recevables, si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière sur les recours.

#### **E. 2.1**

Conformément à l'art. 49 PA, le recourant peut soulever les griefs de violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), de la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b) et de l'inopportunité (let. c).

#### **E. 2.2**

Selon sa pratique constante, le Tribunal s'impose une certaine retenue lors de l'examen de la décision de l'autorité inférieure lorsque l'application de la loi suppose la connaissance de circonstances locales, lorsqu'elle nécessite des connaissances techniques ou lorsque interviennent des considérations ayant trait à l'orientation d'une politique publique (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-5047/2011 précité consid. 2, A-2898/2011 du 6 décembre 2012 consid. 2.1, A 5041/2009 du 22 décembre 2009 consid. 2 et les réf. cit.). Le Tribunal administratif fédéral n'est en effet pas une autorité de surveillance en matière environnementale, ni une autorité de planification (ATF 129 II 331 consid. 3.2). Une décision de planification doit ainsi être confirmée lorsqu'elle paraît appropriée, indépendamment du fait que d'autres solutions peuvent sembler également adéquates (ATF 127 II 238 consid. 3b/aa). Les éléments techniques retenus par les instances spécialisées ne sont en outre vérifiés quant à leur contenu - et l'autorité judiciaire ne s'en écarte - que lorsqu'il existe de sérieux motifs pour cela, tels que des vices patents ou des contradictions internes (André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2ème éd., Bâle 2013, n. 2.154 ss p. 90 s.). A défaut, le Tribunal s'en remet à l'appréciation des autorités spécialisées, lesquelles doivent, de par la loi, procéder aux contrôles appropriés (ATAF 2010/39 consid. 4.1.4 et réf. cit.). Cela ne signifie toutefois pas que l'OFT dispose de la compétence, dans ses décisions, de définir les éléments techniques avec une entière liberté de jugement au contraire, la liberté d'appréciation dont l'autorité inférieure bénéficie ne doit être admise que dans un cadre aussi délimité que possible afin que le contrôle juridictionnel ne soit pas restreint de manière excessive (ATAF 2010/39 consid. 4.1.4 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1353 du 20 février 2012 consid. 2).

#### **E. 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 entreprise (Moser/Beusch/Kneubühler, op. cit., n. 2.165). 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 (ATAF 2007/27 consid. 3.3).

### **E. 3**

L'objet du litige porte sur la décision de l'OFT du 11 juillet 2012 en tant qu'elle rejette les oppositions formées, d'une part, par le Groupement et, d'autre part, par la Commune de Vernier, et approuvant la demande d'approbation des plans des CFF relative à l'assainissement du bruit des chemins de fer dans la Commune de Vernier sur les kilomètres de voie 62.783-64.546 (ligne 150) et 162.560-165.107 (ligne 151).

#### **E. 4.1**

En vertu de l'art. 13 de la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF, RS 742.144), qui complète la loi fédérale sur la protection de l'environnement, les procédures et les compétences sont régies par la LCdF. Les mesures architectoniques de construction pour l'assainissement du bruit des chemins de fer doivent être autorisées dans une procédure en approbation des plans et sont réglées par les dispositions procédurales de la législation révisée sur les chemins de fer elle-même, telles que complétées par l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF, RS 742.142.1) et, subsidiairement, par la loi fédérale sur l'expropriation du 20 juin 1930 (LEx, RS 711).

#### **E. 4.2**

Les art. 18 ss LCdF, dans leur teneur actuelle, ont été modifiés ou introduits par la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures (LCoord, RO 1999 3071), dont le but était notamment la concentration des décisions pour les projets de construction d'installations de chemins de fer (cf. Message du Conseil fédéral du 25 février 1998 relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans [ci après : Message LCoord], FF 1998 2221, p. 2227 et 2263). Ces projets sont dorénavant soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans, avec ou sans expropriation ; les projets qui n'ont que peu, voire pas d'effets sur l'environnement, sont soumis à la procédure simplifiée (art. 18i LCdF). Dans ce cadre, la décision d'approbation des plans prise par l'OFT est l'unique décision de l'administration fédérale. Cette décision permet en principe la construction de l'installation ferroviaire, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir d'autres autorisations fondées sur le droit fédéral (art. 18 al. 3 LCdF) ou sur le droit cantonal (art. 18 al. 4 LCdF). Les divers aspects du projet doivent néanmoins faire auparavant l'objet d'une consultation des autorités cantonales concernées ainsi que des autorités fédérales spécialisées (cf. art. 18d et 18g LCdF; cf. Message LCoord, p. 2230). De même, la demande d'approbation des plans doit préalablement être publiée dans les organes officiels des communes et des cantons concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours (art. 18d al. 2 LCdF), délai durant lequel les éventuelles oppositions doivent être déposées (cf. art. 18f LCdF). Toute personne qui n'a pas fait opposition lors de la procédure d'approbation des plans est exclue de la suite de la procédure (cf. art. 18f al. 1 dernière phrase LCdF; Message LCoord, p. 2264 et p. 2250; André Jomini, Expropriation formelle : quelques développements récents dans le cadre du droit fédéral in: La garantie de propriété à l'aube du XXIe siècle, Genève 2009, p. 11). Il ressort ainsi clairement de la procédure législative, comme l'a relevé le Tribunal fédéral, que toutes les objections qui peuvent être formulées pendant la mise à l'enquête doivent être soulevées dans la procédure d'opposition et ne peuvent l'être dans la procédure contentieuse subséquente (ATF 133 II 30 consid. 2.2 ;

ATAF 2009/37 consid. 1.3.1 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A 1251/2012 du 15 janvier 2014 consid. 1.6 et réf. cit.). 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 en recours (cf. ATAF 2012/23 consid. 2.1).

#### **E. 4.3**

La demande d'approbation des plans doit être adressée avec les documents requis à l'autorité compétente ; celle-ci vérifie si le dossier est complet et, au besoin, le fait compléter (art. 18b LCdF). L'art. 3 al. 1 OPAPIF énumère les documents requis (cf. ég. Directive de l'Office fédéral des transports sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer - Réalisation des mesures antibruit sur les bâtiments existants, décembre 2006, p. 5 ss). Selon l'art. 6 al. 2 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1), l'OFT, en approuvant les plans, constate que les documents approuvés permettent de construire les ouvrages et les installations conformément aux prescriptions. L'approbation des plans, des ouvrages et installations a valeur d'autorisation de construire (art. 6 al. 6 OCF).

#### **E. 5**

Les recourants réclament l'administration de différents moyens de preuve, question formelle qu'il convient d'examiner en premier lieu.

##### **E. 5.1**

Conformément à l'art. 33 al. 1 PA, le Tribunal admet les moyens de preuve offerts par une partie s'ils paraissent propres à élucider les faits (ATAF 2013/19 consid. 7.1 ; cf. Bernhard Waldmann/Jürg Bickel (éd.), VwVG Praxiskommentar, Zurich 2009, n. 3 ss ad art. 33, p. 717). Selon sa pratique, il met un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, il a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2, ATF 130 II 425 consid. 2.1 et les réf. cit.; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-2726/2010 du 6 août 2013 consid 4.1, A-1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 8 et réf. cit.). Ainsi, lors de l'examen de questions scientifiques ou techniques, l'administration complémentaire de preuves, notamment sous forme d'expertises, ne doit être ordonnée qu'à titre exceptionnel et seulement lorsqu'il s'agit d'éclaircir des questions de fait litigieuses qui sont indispensables pour être en mesure de porter une appréciation juridique (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A 1353 précité consid. 3.1 et les réf. cit.).

##### **E. 5.2**

En l'occurrence, les recourants requièrent tout d'abord que le Tribunal ordonne aux CFF de verser à la procédure de recours les résultats détaillés et documentés des mesures de calculs de bruit appliquées à l'appui de leur demande d'approbation des plans et de leur calcul du RCU, y compris la version du logiciel utilisé et la source de données de trafic appliquées au modèle, ainsi que le détail desdites données et leurs dates.

##### **E. 5.2.1**

A cet égard, le Tribunal tient pour constant que les recourants ont eu accès à l'ensemble des documents mis à l'enquête et versés au dossier par l'OFT, y compris les calculs du RCU et des coûts du projet (cf. notamment annexe 5 du rapport technique des intimés). Quant aux calculs détaillés et supplémentaires du RCU, ils ne sont d'aucune utilité pratique (cf. arrêt

du Tribunal administratif fédéral A-2898/2011 du 6 décembre 2012 consid. 2.3 ; confirmé par l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_122/2013 du 8 octobre 2013 consid. 4.2.3). Le secteur des recourants ne présente d'ailleurs, en l'espèce, aucune circonstance exceptionnelle d'un point de vue acoustique qui permettrait de douter de la pertinence des données et de requérir un tel complément d'instruction (cf. ci-après, consid. 6.2). La Direction générale de l'environnement du canton de Genève a en outre souligné de manière convaincante, le 14 mars 2013, que la détermination des niveaux de bruit employée par les CFF correspondait aux méthodes reconnues en la matière (type de logiciel et procédé d'évaluation) et à la méthodologie. Il ne sera dès lors pas donné suite à la requête d'administration de preuves des recourants.

### **E. 5.2.2**

Il ne sera pas non plus ordonné de mesurages, puisque les calculs selon le modèle informatique des CFF et l'ajustement du RE 2015 sont conformes aux dispositions légales (cf. ci-après, consid. 6.1.3). D'autre part, comme le rappelle l'OFEV dans ses observations spécialisées du 20 mars 2013, le mesurage du niveau actuel des immissions n'aurait aucun sens dans la mesure où seules importent les valeurs au 31 décembre 2015 (art. 6 al. 1 LBCF ; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-2898/2011 du 6 décembre 2012 consid. 2.3, A 1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 8 et A-5491/2010 du 27 mai 2011 consid. 6.3 ; cf. ég. Peter Hänni, *Lärmsanierung bei Eisenbahnanlagen*, Droit de la Construction 2005, p. 63). Il n'y a ainsi pas lieu de se départir de la jurisprudence constante, selon laquelle, sauf circonstances exceptionnelles, le programme de calcul informatique des CFF est l'instrument adéquat pour le calcul des immissions sonores pour 2015 (cf. ci-après, consid. 6.2). Il permet en effet de garantir la réalisation de constructions antibruit qui repose sur une base uniforme et coordonnée pour l'ensemble du réseau ferroviaire suisse. Par conséquent, les demandes de moyens de preuves supplémentaires des recourants en ce sens doivent être rejetées, n'étant pas susceptibles d'influer sur l'issue de la procédure.

### **E. 5.3**

Les recourants souhaitent ensuite que les intimés versent à la procédure de recours les documents relatifs aux plans et documents présentés à la réunion publique du 18 mai 1988. Ils font valoir, en substance, qu'ils ont reçu à cette occasion l'assurance des CFF qu'ils construiraient une paroi antibruit sur leur propriété.

#### **E. 5.3.1**

Inscrit à l'art. 9 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst., RS 101) et valant pour l'ensemble de l'activité étatique, le principe de la bonne foi confère à l'administré, à certaines conditions, le droit d'exiger des autorités qu'elles se conforment aux promesses ou assurances précises qu'elles lui ont faites et ne trompent pas la confiance qu'il a légitimement placée dans ces dernières (ATF 137 II 182 consid. 3.6.2, ATF 131 II 627 consid. 6.1 ; cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-6141/2013 du 28 avril 2014 consid. 4.1, A 6331/2010 du 3 février 2012 consid. 12.2.1 et les réf. cit.). Ce principe, qui ne peut avoir qu'une influence limitée dans les matières dominées par le principe de la légalité lorsqu'il entre en conflit avec lui, suppose notamment que celui qui s'en prévaut ait, en se fondant sur les assurances ou le comportement de l'administration, pris des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice (ATF 131 II 627 consid. 6.1 ; cf. arrêt A-6141/2013 précité consid. 8.5 et les réf. cit.). Un renseignement ou une décision erronés peuvent ainsi obliger l'autorité à consentir à un administré un avantage

contraire à la réglementation en vigueur, à condition que (1) l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées, (2) qu'elle ait agit ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences et (3) que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu. Il faut encore (4) qu'il se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice et (5) que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (ATF 131 II 627 consid. 6.1 et les réf. cit.).

### **E. 5.3.2**

En l'occurrence, outre que cette requête n'a pas été déposée dans le délai de trente jours de mise à l'enquête du projet d'approbation des plans (cf. consid. 4.2), les recourants ne parviennent pas à rendre vraisemblables les premiers indices de l'existence d'un ferme engagement - susceptible d'apparaître comme une assurance - de la part des CFF qu'un écran antibruit serait construit dans le secteur de l'Ecu. Ils se réfèrent en effet pour l'essentiel à un extrait du Journal bimestriel d'informations de l'association des intérêts de Châtelaine et environs du mois de juin 1988 (cf. pièce n° 28 du bordereau de recours). Cet extrait mentionne cependant que "les CFF se contenteront d'appliquer les solutions minimales imposées par la loi". L'ingénieur dépêché par les CFF lors de cette réunion aurait en outre expliqué que les différents plans n'ont pas "encore l'aval de la direction des CFF et ceux-ci devront être soumis au département des Travaux Publics du canton avant d'être mis à l'enquête publique". Il n'y a ainsi dans ce bulletin associatif pas la preuve de la promesse qu'ils affirment avoir reçue à cette occasion. Tout au plus peut-on retenir que les CFF se sont vraisemblablement engagés à appliquer les solutions « minimales » imposées par la loi. Par conséquent, il n'y a pas lieu d'examiner plus avant la possibilité d'ordonner aux CFF la production d'un hypothétique procès-verbal tenu à cette occasion. Cette requête sera dès lors rejetée. Cela étant, il faut de surcroît observer que la réglementation a changé et que les discussions échangées en 1988 ne sauraient s'imposer au détriment de l'application correcte et effective de la LBCF, entrée en vigueur le 1er octobre 2000 (soit douze ans après cette séance de présentation).

### **E. 5.4**

Les recourants requièrent de plus que les CFF produisent les documents permettant de comprendre sur quelle base des parois antibruit ont été construites sur les tronçons allant de la gare de Bellevue-Tuileries à Coppet. Ils souhaitent aussi le détail de tout accord transactionnel éventuel portant sur la construction d'une paroi antibruit passé avec les propriétaires riverains et/ou l'association les représentant dans ce secteur.

#### **E. 5.4.1**

Selon la jurisprudence, une décision viole le droit à l'égalité de traitement ancré à l'art. 8 al. 1 Cst. lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou qu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente (ATF 137 I 58 consid. 4.4, ATF 136 I 297 consid. 6.1, ATF 134 I 23 consid. 9.1 et réf. cit.). Les situations comparées ne doivent pas nécessairement être identiques en tous points, mais leur similitude doit être établie en ce qui concerne les éléments de fait pertinents pour la décision à prendre (ATF 129 I 113 consid. 5.1, ATF 125 I 1 consid. 2b/aa,

ATF 123 I 1 consid. 6a p. 7 et réf. cit.). Il incombe à la personne concernée d'établir les faits propres à étayer ses dires lorsque ceux-ci ne ressortent pas du dossier. Le principe d'égalité de traitement n'a cependant qu'une portée relative en matière d'aménagement du territoire (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1P.44/2006 du 18 janvier 2007 consid. 2.2). Un propriétaire n'a par exemple pas le droit d'être traité, lors de l'établissement d'un plan de zones, de la même façon que tous les autres propriétaires qui sont touchés par des mesures d'aménagement du territoire. Il est dans la nature même de l'aménagement local que des zones soient constituées et délimitées et que des terrains de même situation et de même nature puissent être traités différemment. Du point de vue constitutionnel, il suffit que la mesure soit objectivement soutenable, c'est-à-dire qu'elle ne soit pas arbitraire (ATF 121 I 245 consid. 6e/bb, ATF 119 Ia 21 consid. 1b, ATF 116 Ia 193 consid. 3b, ATF 114 Ia 254 c. 4a et les arrêts cités).

#### **E. 5.4.2**

En l'espèce, les recourants perdent à nouveau de vue que la LBCF est entrée en vigueur le 1er octobre 2000. Or, les CFF affirment - sans être contredits - dans leurs observations du 24 janvier 2012 que les parois antibruit en question ont été construites dans le cadre de la 3ème voie Coppet-Genève, dont l'approbation remonte à la fin des années 1990 (1998). La situation de fait avant l'entrée en vigueur de la LBCF est dès lors objectivement différente de celle des recourants, ce qui peut incontestablement justifier un traitement différent (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_469/2008 du 26 mai 2009 consid. 5.3). Les recourants ne rendent en outre aucunement vraisemblable que les parcelles sur lesquelles des écrans antibruit ont été érigés ne remplissaient pas les conditions posées par la loi ou la pratique pour en bénéficier. Par ailleurs, ils ne sauraient tirer profit de l'hypothèse selon laquelle ces parois ont été érigées à la suite d'une conciliation. La requête des recourants sera dès lors rejetée.

#### **E. 5.5**

Les recourants requièrent encore la production des documents internes de planification et rapports des CFF concernant les travaux d'entretien et de construction nocturnes sur le tronçon de l'Ecu, avec les dates et durées d'intervention, afin que le Tribunal puisse bénéficier d'une image globale suffisante desdites nuisances nocturnes et de leur durée passée et prévue à l'horizon 2020, pour la période entre 22 heures et 06 heures. A cet égard, il convient de retenir que les faits dont les recourants veulent rapporter l'existence au moyen de cette requête ne sont pas pertinents pour la solution du litige. Les valeurs limites d'immissions de bruit fixées pour le trafic ferroviaire ne peuvent tout simplement pas s'appliquer aux travaux de chantier (cf. ci-après, consid. 6.3.2). Il ne peut donc être donné suite à leur requête.

#### **E. 5.6**

Enfin, les recourants demandent la production des plans et documents de la construction du pont Jacques-Philibert de Sauvage, montrant en particulier sa nature provisoire, ainsi que les documents et plans, au stade de projet, concernant toute future construction sur le tronçon de l'Ecu dans les dix prochaines années, notamment les projets liés au développement du quartier de l'Etang (densification du secteur), une voie saut-de-mouton (d'environ 850m à hauteur de l'autoroute de contournement), la construction d'une 4ème voie CFF (jusqu'à la hauteur du pont de l'Ecu) et l'amélioration de la desserte des installations pétrolières de Vernier. Ils souhaitent également la production des plans tendant

au remplacement envisagé du pont Jacques-Philibert de Sauvage. Les recourants perdent de vue que l'horizon de planification de la présente procédure s'arrête au 31 décembre 2015 (art. 6 al. 1 LBCF et art. 17 al. 1 de l'ordonnance du 14 novembre 2001 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer [OBCF, RS 742.144.1]). Cet horizon représente en effet l'état du trafic déterminant pour la réduction du bruit avec l'infrastructure requise ; il tient de plus compte de l'assainissement prévu du matériel roulant. L'on ne saurait dès lors y adjoindre des projets, notamment le programme de développement stratégique 2030 de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ou l'assainissement du pont Jacques-Philibert de Sauvage prévu pour 2018 au plus tôt, dont la mise en oeuvre débutera après le 31 décembre 2015. Si des mesures antibruit complémentaires s'avèrent nécessaires dans le cadre des travaux de planification pour les tronçons existants, elles seront imputées aux différents projets en cause.

### **E. 5.7**

Il s'ensuit que les différentes offres de preuve requises par les recourants sont rejetées, y compris en tant qu'elles portent sur une demande tendant à tenir une séance d'instruction contradictoire aux fins d'interroger les représentants des parties, car il apparaît d'emblée qu'elles ne sont pas susceptibles d'influer sur le sort de la présente procédure (ATF 137 III 208 consid. 2.2, ATF 130 II 425 consid. 2.1 et réf. cit.).

### **E. 6**

De manière générale, les recourants considèrent sur le fond qu'il est erroné de calculer les valeurs d'immissions sur la seule base théorique d'un programme informatique sans tenir compte des caractéristiques locales du site et sans prendre en considération les valeurs d'immissions actuelles. L'autorité inférieure et les intimés estiment, quant à eux, que le cadre légal a entièrement été respecté.

#### **E. 6.1**

La loi fédérale sur la protection de l'environnement, dont le but est notamment de protéger les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1 al. 1 LPE), prévoit une obligation d'assainir les installations dont les émissions - par exemple sonores - dépassent des valeurs dites d'immission édictées par le Conseil fédéral (art. 13 ss LPE). Pour les lignes de chemin de fer dont le permis de construire a été délivré - comme c'est le cas en l'espèce - avant le 1er janvier 1985 (voies "existantes"), la protection contre le bruit est spécialement réglée par la LBCF, ainsi que par son ordonnance d'application. L'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) est également applicable, sauf disposition contraire de l'OBCF (art. 4 al. 1 OBCF). Pour les chemins de fer, les valeurs limites d'immission (VLI) et les valeurs d'alarme (VA) sont définies à l'annexe 4 de l'OPB en fonction du degré de sensibilité au bruit (DS) de la zone concernée (DS I à IV; art. 43 OPB) et de la période de la journée (jour ou nuit). Les VLI s'élèvent en particulier à 60 dB le jour et à 50 dB la nuit (en degré de sensibilité II).

##### **E. 6.1.1**

L'art. 1 al. 2 LBCF prévoit trois types de mesures d'assainissement phonique des installations ferroviaires, à envisager selon un ordre de priorité fixé à l'art. 2 LBCF. Des mesures visant à limiter, à la source, les émissions sonores des véhicules ferroviaires sont à ordonner en priorité (par ex. pose de freins silencieux ; cf. art. 2 al. 1 LBCF). Si de telles mesures ne suffisent pas pour respecter les valeurs limites d'immission, la construction d'ouvrages destinés à limiter le bruit émis par l'installation ferroviaire ("mesures antibruit",

par ex. paroi antibruit ou pose de rails sur un support élastique et pourvus en partie d'absorbeurs phoniques ; cf. art. 1 al. 2 let. b, art. 2 al. 2 LBCF) doit être envisagée. En dernier lieu, il s'agira de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments concernés (art. 1 al. 2 let. c LBCF). Selon l'art. 2 al. 3 LBCF, l'objectif d'assainissement fixé par la loi est considéré comme atteint lorsque les mesures prises à la source et les mesures antibruit permettent de respecter les valeurs limites d'immission pour au moins deux tiers de la population exposée au bruit des chemins de fer sur l'ensemble du réseau suisse en service à l'entrée en vigueur de la loi (1er octobre 2000) ; le tiers restant de la population doit être protégé par l'isolation acoustique des bâtiments existants. L'objectif d'assainissement devra être réalisé avant le 31 décembre 2015 (art. 3 LBCF).

### **E. 6.1.2**

Les émissions sonores prévisibles au 31 décembre 2015 pour chaque tronçon ferroviaire figurent dans un répertoire des émissions (RE 2015) adopté par le Conseil fédéral en décembre 2001. Ce répertoire est public (art. 17 al. 3 OBCF). Il peut être consulté à l'OFT ou à l'OFEV, de même que, pour chaque tronçon, les hypothèses concernant le volume et la composition du trafic qui ont servi à l'établir. Il tient en particulier compte de l'infrastructure qui sera en service au 31 décembre 2015 (soit celle bénéficiant d'ores et déjà d'une décision d'approbation des plans entrée en force, ainsi que la réalisation des projets devant être achevée avant le 31 décembre 2015), du volume du trafic prévisible et des mesures techniques - prioritaires - qui seront prises dans l'intervalle sur les véhicules ferroviaires. Les émissions répertoriées dans le RE 2015 servent de base pour le calcul des immissions sonores prévisibles à l'horizon 2015, et donc pour la planification des mesures antibruit éventuelles à prendre (art. 6 al. 1 2ème LBCF). Pour les tronçons dont l'impact sonore augmente comme en l'espèce, les CFF sont tenus de prendre en compte la valeur pour 2015 au lieu de 2000. Le degré de protection décrit, dans ce cas, exclusivement l'effet des écrans antibruit. Comme le Tribunal fédéral l'a expliqué à maintes reprises - en particulier dans le contexte des routes nationales - les suppositions faites au sujet du développement futur du trafic dans le RE 2015 sont par expérience affectées d'incertitudes considérables. Ce développement dépend fortement de conditions économiques, démographiques, comme de conditions liées à la politique des transports et de l'environnement. Suivant les données choisies, les scénarii sur lesquels se fondent les prévisions varient considérablement. En matière de trafic ferroviaire, on doit donc se contenter d'indications sur les tendances de développement. Des recherches plus approfondies et des expertises supplémentaires n'amènent en général aucune clarification. C'est pourquoi, les prévisions échappent largement à la critique, à moins qu'elles ne se soient révélées manifestement et totalement erronées déjà durant la procédure d'approbation. De telles imperfections doivent cependant être tolérées, aussi longtemps que les hypothèses retenues ne se révèlent pas inutilisables et ne contreviennent ainsi pas à l'exigence légale de constater les faits de manière exacte et complète (ATF 126 II 522 consid. 14, ATF 124 II 293 consid. 12 et réf. cit.). Sous cet angle, c'est à juste titre qu'en l'espèce, les CFF ont mis en évidence lors des travaux préparatoires une exception à la prise en compte du RE 2015 défini au début des années 2000. Ils ont ainsi enregistré une progression plus nette que prévue du trafic ferroviaire et qui excède d'ores et déjà le volume défini dans le RE 2015. De concert avec l'OFT, ils ont dès lors adjoint au RE 2015 les dernières données en termes de volume de trafic et de vitesse (soit une augmentation le jour de 1.1 à 1.2 dB ; la nuit de 5.6 à 6.2 dB pour la ligne 150 et de 3.8 à 4.0 dB pour la ligne 151). Ces données ont par ailleurs expressément été confirmées par le Service cantonal genevois de protection contre le bruit et les

rayonnements non ionisants, qui a relevé lors de la procédure de consultation que les corrections locales effectuées par les CFF au répertoire des émissions 2015 tiennent correctement compte de l'augmentation de trafic sur la ligne en cause. Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de les remettre en question. Le Tribunal ne voit pas non plus de motif objectif de s'écarter de l'appréciation technique effectuée par les CFF lorsqu'ils ont corrigé de 11 dB le secteur incluant le pont métallique enjambant le chemin Jacques-Philibert de Sauvage. Il appartient en effet aux CFF d'ajouter un supplément de 10 à 15 dB pour les anciens ponts en acier sans auge à ballast (cf. Manuel d'utilisation de SEMIBEL, p. 48, publié in : Cahiers de l'environnement de l'Office fédéral de l'environnement n° 116, Berne, mars 1990). Or, les autorités spécialisées ont confirmé que l'ajout de 11 dB était conforme en l'espèce à la situation locale.

### **E. 6.1.3**

Le calcul des immissions est ensuite effectué à l'aide du Modèle suisse des émissions et des immissions pour le calcul du bruit des chemins de fer SEMIBEL, qui tient également compte de divers paramètres ayant trait à la situation locale, tels que la topographie des lieux et l'aménagement du terrain (art. 18 OBCF). Selon la jurisprudence, ce programme est fondamentalement conforme aux exigences légales, notamment aux exigences de l'annexe 2 de l'OPB, et est un instrument adéquat pour le calcul des immissions sonores pour 2015 (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3713/2008 précité consid. 24.1.8 et les réf. cit.). Il comporte certes quelques faiblesses, mais ces dernières sont généralement à l'avantage des riverains (cf. arrêt A-3713/2008 précité consid. 24.1.8). D'ailleurs, les valeurs relevées ces dernières années pour cinq des six stations fixes de mesures se situent dans la fourchette du répertoire des émissions 2015, voire nettement en dessous. La sixième station comporte par ailleurs des valeurs légèrement supérieures du fait d'une rugosité élevée de la voie et du faible taux de décroissance du rail (cf. Office fédéral des transports, Réduction du bruit des chemins de fer, Rapport d'étape 2012, p. 35). C'est ainsi qu'en règle générale, dans le cadre des projets d'assainissement phonique, le bruit n'est pas mesuré, mais bien calculé sur la base de données prévisionnelles (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A 1014/2010 susmentionné consid. 6.1 et les réf. cit.).

### **E. 6.2**

En l'occurrence, le Tribunal estime que les intimés se sont appuyés à juste titre sur le RE 2015 ajusté et le modèle informatique SEMIBEL pour déterminer les mesures de protection antibruit à mettre en oeuvre pour assainir le réseau ferroviaire dans le secteur de l'Ecu. Selon la jurisprudence, ce n'est en effet que lorsque les conditions ou les situations sonores sont spéciales qu'il faut, dans des cas exceptionnels, procéder à des mesurages complémentaires (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5306/2008 du 26 juin 2009 consid. 3.3 s.). Ceux-ci s'imposent en particulier lorsque se produisent des types de bruit qui n'ont pas été pris en compte dans le répertoire des émissions ou qui ne peuvent pas être intégrés dans le calcul SEMIBEL (cf. art. 18 al. 2 OBCF), même s'ils constituent une part pertinente du niveau sonore de l'exploitation ferroviaire. Il s'agit en particulier des bretelles d'échange en pleine voie, des crissements dans les courbes, des embranchements avec saut-de-mouton, des grandes gares voyageurs, des installations de triage, ainsi que d'autres sources de bruit en rapport avec l'exploitation du rail, notamment ceux émis par l'installation mais considérés comme bruit industriel (p. ex. chargement des automobiles ; cf. arrêt A-5306/2008 précité consid. 3.3 ; voir ég. Réduction du bruit des chemins de fer - Guide de l'OFT concernant la planification des ouvrages antibruit de décembre 2003, p. 18

s. [ci-après guide OFT]). La reconnaissance d'une situation exceptionnelle doit, cependant, aussi tenir compte des coûts générés et des exigences découlant du principe d'égalité (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 7.3.4). Or, en l'espèce, l'autorité inférieure a affirmé de manière convaincante dans sa décision que les circonstances acoustiques du secteur de l'Ecu ne présentent aucune complexité particulière et qu'elles peuvent être calculées à l'aide de SEMIBEL (cf. décision attaquée, p. 10 ch. 2.4.1). Le mesurage du bruit au chemin de l'Etang, effectué du 10 au 19 décembre 1988, avait d'ailleurs déjà mis en évidence que le bruit moyen était "uniformément réparti" et qu'il "n'y a pas de bruit par des manoeuvres proprement dites, en tout cas pendant nos mesures" (cf. rapport du bureau (...) SA ; pièce n° 3 du bordereau de recours, p. 2 s.). Le Tribunal estime qu'il n'existe par conséquent aucun élément particulier justifiant de s'écarter des résultats obtenus à l'aide du RE 2015 ajusté, afin de tenir compte de l'évolution future du trafic, et du modèle SEMIBEL. Les griefs formulés par les recourants reposent de surcroît sur des généralités et ne présentent aucunement en quoi les caractéristiques locales du secteur de l'Ecu permettraient d'infirmer le résultat des immissions calculées par SEMIBEL ou en quoi il en résulterait des incohérences manifestes. Par conséquent, rien ne justifie de s'écarter des résultats exposés et de ne pas les considérer comme convaincants, ceci d'autant plus qu'ils n'ont été mis en doute ni par l'OFEV, qui est l'autorité spécialisée en la matière, ni par les différents services cantonaux.

### **E. 6.3**

D'autre part, s'agissant du recensement du bruit des chantiers, les recourants ont invoqué dans leur recours, puis lors du deuxième échange d'écritures, que divers travaux de construction et d'entretien sont régulièrement exécutés sur la zone d'étude. Des travaux seraient en outre d'ores et déjà planifiés jusqu'en 2020. Ils affirment à cet égard que les CFF creusent, scient et frappent sur des poutrelles métalliques presque toutes les nuits.

#### **E. 6.3.1**

Ces différents griefs sont irrecevables, dans la mesure où ils n'ont pas été soulevés au stade de l'opposition (ATAF 2009/37 consid. 1.3.1 ; cf. supra, consid. 4.2).

#### **E. 6.3.2**

Et, en toute hypothèse de recevabilité, il découle de la jurisprudence du Tribunal fédéral que les "valeurs limites d'immissions de bruit fixées pour le trafic routier et ferroviaire ne peuvent [par ailleurs] tout simplement pas s'appliquer aux travaux de chantier" (ATF 132 II 427 consid. 3, ATF 117 Ib 15 consid. 2c). Les chantiers se caractérisent en effet par des activités souvent bruyantes, mais vouées à disparaître. Il n'y a donc pas lieu de mesurer ensemble le bruit dû au chantier et à l'exploitation selon les valeurs limites valables pour les chemins de fer (ATF 121 II 378 consid. 12a). Seuls des bruits de même nature peuvent être évalués (Regula Hunger, Die Sanierungspflicht im Umweltschutz- und im Gewässerschutzgesetz, Schriftenreihe zum Umweltrecht, 2010 p. 76). Ainsi donc, même à supposer ces griefs recevables, on ne saurait contraindre l'OFT de mesurer ensemble le bruit dû aux chantiers éventuels et à l'exploitation selon les valeurs limites valables pour les chemins de fer. Les recourants disposent en revanche de la possibilité de faire valoir leurs griefs y afférents au stade de la planification des différents travaux envisagés à proximité de leur propriété et qui ne relèvent pas de la présente procédure.

### **E. 6.4**

Sur le vu de ce qui précède, le Tribunal ne voit aucune circonstance singulière, liée en particulier au type de bruit produit, à la topographie des lieux ou à l'existence de travaux d'entretien ou de chantiers sur la ligne CFF, qui justifierait de reconnaître une exception à l'utilisation du RE 2015 ajusté et du modèle SEMIBEL au sens de la jurisprudence précitée. Le calcul des immissions effectué à l'aide de la méthode SEMIBEL prend en effet en compte tous les paramètres pertinents selon la situation locale, de sorte que la décision de l'autorité inférieure échappe sur ce point à la critique.

## **E. 7**

Des considérants qui précèdent, il suit que le calcul des immissions a été effectué de manière correcte, sur la base de techniques reconnues et conformément au cadre légal. Aucune circonstance particulière ne justifie de s'en écarter, comme il résulte également des explications fournies en procédure de recours. Le dépassement des VLI est dès lors avéré et des mesures d'assainissement doivent en principe être prises.

### **E. 7.1**

A cet égard, une fois démontré que des mesures d'assainissement s'imposent, il convient d'abord de limiter les émissions sonores à la source. Ce n'est que dans l'hypothèse où de telles mesures ne suffisent pas, qu'il faut envisager la construction d'ouvrages antibruit. Pour cela, on doit se référer au RE 2015 (ici ajusté). En l'occurrence, il ressort clairement du dossier et du RE 2015 ajusté, contraignant en l'espèce, que les VLI sont dépassées malgré les mesures à la source, de nuit et de jour pour certaines des parcelles. Tel est notamment le cas pour les biens-fonds du chemin de l'Etang n° 45, 43, 41 (2ème étage), 33a, 29a (1er étage), 9a, 7a (2ème étage), ainsi que les numéros sur les plans acoustiques 612 (1er et 2ème étage), 622 et 646 (2ème étage). Par conséquent, des ouvrages destinés à limiter le bruit sont en principe nécessaires pour compléter les mesures déjà prises à la source.

### **E. 7.2**

Selon l'art. 7 al. 1 LBCF, pour les installations ferroviaires fixes existantes, les mesures antibruit doivent garantir le respect des VLI. Aux termes de l'art. 7 al. 3 LBCF, l'OFT accorde cependant des "allègements" - ou autorisations exceptionnelles de dépasser les valeurs limites d'immissions - au propriétaire de l'installation lorsque la construction d'un ouvrage antibruit entraînerait des coûts disproportionnés (let. a) ou que des intérêts prépondérants, relevant notamment de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité du trafic ou de l'exploitation, s'y opposent (let. b). Le Conseil fédéral régit l'évaluation de la proportionnalité des coûts (art. 7 al. 4 LBCF). L'art. 7 al. 3 et 4 LBCF est complété par l'art. 20 al. 1 OBCF, qui prévoit que le RCU pour la population concernée est déterminé par l'annexe 3 de cette ordonnance. Ce dernier est calculé séparément pour chaque secteur (ch. 1 al. 3), selon les principes suivants (ch. 1 al. 2) : a. les voies constituent toujours la limite d'un secteur; b. la zone exposée au bruit est, en règle générale, découpée perpendiculairement aux voies de manière à former des secteurs dont la topographie, la structure et la densité de l'habitat, l'attribution aux degrés de sensibilité au bruit et le plan d'affectation soient le plus uniforme possible et qu'ils interagissent le moins possible sur le plan sonore. Le critère prioritaire de la définition des secteurs est donc celui de l'unité de la topographie, de la structure urbaine et de l'utilisation des bâtiments. Le deuxième critère, par ordre de priorité, est la plus grande homogénéité possible dans l'attribution du degré de sensibilité et de la densité de population. Il est également souhaitable que l'influence des secteurs voisins soit aussi minime que possible sur le plan acoustique, mais ce n'est pas un

critère prioritaire. En cas de doute, il faut généralement délimiter des secteurs plus petits (en règle générale sur 100 à 300 m) et dont les limites se situent le plus souvent là où l'on s'attend à des lacunes dans les mesures requises ou au milieu de grands bâtiments proches des voies sans locaux sensibles au bruit (par ex. locaux industriels ou gares). Les limites de secteurs ne se trouvent jamais sur des ponts, passages inférieurs routiers, passages de rivières ou autres situations où le bruit se propage librement (cf. Guide OFT, p. 16). Le calcul du RCU par secteur s'effectue ensuite par le biais d'une formule standard, fixée à l'annexe 3 précitée (ch. 2.1), qui tient notamment compte de la spécificité des bâtiments à protéger (nombre de personnes concernées, dimensions prévues de la construction, etc.), du coût des parois antibruit (ch. 2.2) et de l'utilité de la construction (ch. 2.3). L'art. 20 al. 1 OBCF précise encore que les coûts engendrés par des mesures de construction antibruit sont réputés proportionnés lorsque leur RCU "ne dépasse pas 80". Selon la jurisprudence, une telle formulation signifie que des exceptions à la règle du RCU sont en principe possibles lorsque celle-ci, appliquée de manière stricte, ne permet pas d'évaluer correctement la proportionnalité des coûts d'une mesure de construction. Tel est notamment le cas lorsque se présentent des types de bruit qui n'ont pas été pris en compte dans le répertoire des émissions ou qui ne peuvent pas être intégrés dans le calcul SEMIBEL (par ex. situation topographique ou acoustique complexe), alors même qu'ils constituent un élément pertinent de l'évaluation du niveau sonore de l'exploitation ferroviaire (cf. ci-avant, consid. 6.2). La légalité de cette disposition a par ailleurs été confirmée à maintes reprises (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A 1014/2010 précité consid. 7.2 et les réf. cit. ; Anne-Christine Favre, *Chronique du droit de l'environnement - La protection contre le bruit et les rayons non ionisants*, RDAF 2010 n° 3 p. 199 ss, ch. 2.5 p. 213).

### **E. 7.3**

En l'espèce, les recourants ne remettent pas en cause le découpage des secteurs. Quant aux calculs du RCU, le Tribunal s'impose une certaine retenue et s'en remet en principe à l'appréciation des autorités spécialisées, lesquelles doivent, de par la loi, procéder aux contrôles techniques nécessaires (cf. ci-avant, consid. 2.1). L'autorité cantonale spécialisée a d'ailleurs souligné que la méthodologie utilisée pour définir le caractère économiquement supportable est conforme aux exigences légales pour ce type de projet. Cela étant, le résultat n'apparaît ni manifestement ni sensiblement incorrect. Au contraire, ce RCU a été intégralement confirmé par l'autorité inférieure et l'OFEV. Il y a dès lors lieu de considérer qu'il est convaincant. On ne saurait en outre le modifier en y incorporant les droits hypothétiques des riverains à une indemnité pour l'expropriation de leurs droits de voisinage. Dès lors, en se limitant à critiquer de manière générale le calcul du RCU, voire à contester les dispositions légales dont le calcul découle, les recourants échouent à en prouver l'inexactitude. Les RCU, notamment celui de 261 pour le secteur L5 et de 972 pour le secteur R3, doivent donc être confirmés, et les coûts engendrés par les mesures de construction antibruit être reconnus comme largement disproportionnés au sens de l'art. 20 al. 1 OBCF (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_466/2009 du 1er juin 2010 consid. 3.1). En outre, comme il l'a été rappelé, les secteurs concernés ne présentent aucune spécificité particulière justifiant de déroger à la règle de l'art. 20 al. 1 OBCF, ceci d'autant moins que l'OFEV et le Canton de Genève n'ont émis aucune réserve à ce propos, que ce soit dans la procédure d'approbation des plans ou dans la présente procédure de recours. Les recourants ne démontrent pas non plus que ces secteurs présenteraient des particularités justifiant une dérogation. Dans ces conditions, il convient de retenir que le principe d'un RCU de 80 au maximum en tant que moyen permettant de garantir la proportionnalité des coûts des

mesures antibruit est, à ce jour, conforme à la loi et applicable au cas d'espèce.

#### **E. 7.4**

Ainsi donc, la construction d'un écran antibruit est disproportionnée en l'occurrence et des mesures d'allégements - non contestés en l'espèce - au sens de l'art. 7 al. 3 let. a LBCF se justifient.

#### **E. 8**

Finalement, les recourants font valoir l'inopportunité de l'approbation des plans.

##### **E. 8.1**

Comme exposé précédemment (cf. consid. 2.1), le Tribunal ne revoit que de manière limitée l'examen de la décision lorsque l'application de la loi exige la connaissance de circonstances locales, de connaissances techniques ou lorsqu'interviennent des considérations ayant trait à l'orientation d'une politique publique. Tel est le cas des questions techniques et de politiques financières soulevées par les recourants. En effet, le Tribunal ne peut que constater que les valeurs d'immission ont été calculées de manière correcte, et que le RCU est manifestement défavorable aux recourants. De plus, il n'appartient pas au Tribunal de revoir les coûts du projet, qui relèvent de considérations ayant purement trait à l'orientation d'une politique financière. Sur le vu des considérants qui précèdent, la décision d'approbation n'apparaît, ainsi, nullement inopportune.

##### **E. 8.2**

En d'autres termes, lorsque les immissions dénoncées proviennent d'un ouvrage d'intérêt public pour lequel le propriétaire ou le concessionnaire bénéficie du droit d'exproprier (art. 3 LCDF) et que ces immissions ne peuvent être évitées ou ne peuvent l'être qu'à des coûts disproportionnés, les droits des riverains passent après l'intérêt public prépondérant de l'ouvrage. Celui qui s'estime lésé peut néanmoins faire valoir les droits que la LEx consacre comme objets d'expropriation, entre autres les droits qui résultent des dispositions sur la propriété foncière en matière de rapports de voisinage (art. 5 al. 1 LEx). C'est dans le cadre de la procédure déjà ouverte par ailleurs devant la Commission d'estimation que les recourants pourront faire valoir, s'ils le souhaitent, les intérêts pécuniaires en cause.

#### **E. 9**

Pour les raisons ainsi exposées, les recours, mal fondés, doivent être rejetés dans la mesure où ils sont recevables.

##### **E. 9.1**

Conformément à l'art. 63 al. 1 PA, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe. Dans le cas présent, les recourants 1 à 38 doivent être considérés comme succombant en leurs conclusions. Les frais de procédure, par 3'000 francs, seront mis solidairement à la charge des recourants 1 à 37, qui ont en ont fait l'avance. En revanche, la recourante 38 ne supporte pas de frais de procédure, conformément à l'art. 63 al. 2 PA.

##### **E. 9.2**

L'autorité de recours peut allouer, d'office ou sur requête, à la partie ayant entièrement ou partiellement gain de cause une indemnité pour les frais indispensables et relativement élevés qui lui ont été occasionnés (art. 64 al. 1 PA). Les autorités fédérales et, en règle générale, les autres autorités parties non représentés par un avocat n'ont pas droit aux

dépens (art. 7 al. 3 du règlement concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral du 21 février 2008 (FITAF, RS 173.320.2). Aucune indemnité de dépens ne sera donc allouée en l'espèce. (dispositif à la page suivante)

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