



## Arrêt du 2 février 2024

---

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),  
Jérôme Candrian, Jürg Marcel Tiefenthal, juges ;  
Manuel Chenal, greffier.

---

Parties

7. **A.** \_\_\_\_\_ (...),  
8. **B.** \_\_\_\_\_ (...),  
les deux représentés par  
Maître Xavier Rubli, avocat,  
r&associés avocats,  
Rue du Grand-Chêne 4 et 8, Case postale 7283,  
1002 Lausanne,

9. **C.** \_\_\_\_\_ (...),  
10. **D.** \_\_\_\_\_ (...),  
9 - 10 représentés par  
Maître Benoît Bovay, avocat,  
CBWM & Associés,  
Place Benjamin-Constant 2, Case postale 5624,  
1002 Lausanne,  
recourants,

contre

**TRAVYS - Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix SA,**

Quai de la Thièle 32, Case postale 387, 1401 Yverdon-les-Bains,

représentée par

Maître Elodie Surchat,

Pragma Lex Sàrl,

Rue Nicolas-Glasson 7,

Case postale,

1630 Bulle,

intimée,

**Office fédéral des transports OFT,**

Division Infrastructure, 3003 Bern,

autorité inférieure.

---

Objet

infrastructure ferroviaire ; approbation des plans ligne Orbe - Chavornay.

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

**A.a** Par demande du 30 juin 2016, la société des Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys ou la requérante) a soumis à l'Office fédéral des transports (OFT) pour approbation des plans un projet visant à moderniser la ligne Orbe-Chavornay.

Ce projet est principalement composé des six sous-objets suivants :

- Adaptation des installations ferroviaires en gare de Chavornay ;
- Nouvelle infrastructure de raccordement Travys à Chavornay (du signal d'entrée en gare de Chavornay jusqu'au canal d'Enteroches, tronçon en double voie) ;
- Changement d'électrification et modernisation des installations de sécurité sur toute la ligne ;
- Corrections géométriques et adaptations ferroviaires ;
- Mise en conformité de la halte de St-Eloi et de la gare Les Granges ainsi qu'un renouvellement d'infrastructures ferroviaires en gare d'Orbe.

Pour permettre la réalisation de ces aménagements et infrastructures ferroviaires, le projet a dû également intégrer, en matière d'infrastructure routière, la création d'un passage supérieur franchissant la route cantonale 293.

**A.b** En date du 18 août 2016, l'OFT a ouvert une procédure ordinaire d'approbation des plans. Il a été demandé au canton de Vaud de procéder à l'enquête publique et de prendre position sur le projet. Le dossier a également été remis à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), à l'Office fédéral de la culture (OFC) et à l'Inspection fédérale des pipelines (IFP) pour consultation.

**A.c** Le projet a été mis à l'enquête publique dans les communes d'Orbe et de Chavornay, du 23 septembre au 24 octobre 2016. Parmi plusieurs autres personnes, A.\_\_\_\_\_ et B.\_\_\_\_\_ ainsi que C.\_\_\_\_\_ et D.\_\_\_\_\_ ont, par courriers des 20 et 21 octobre 2016, formé opposition.

**A.d** Le 21 décembre 2016, le canton de Vaud a remis un préavis favorable au projet assorti de certaines réserves concernant son empiètement sur les surfaces d'assolement (SDA). Le canton de Vaud a ensuite été amené à prendre plusieurs fois position en cours de procédure.

**A.e** Du 23 janvier au 13 mars 2017, l'OFEV, l'ARE, l'OFC et l'IFP ont déposé leur préavis au projet. Ces autorités ont ensuite été amenées à prendre plusieurs fois position en cours de procédure.

**A.f** Les 20 mars, 17 mai et 22 juin 2017, Travys a transmis à l'OFT des compléments techniques ainsi qu'une demande de modification du projet visant à abandonner la réalisation d'un nouvel ouvrage en halte de St-Eloi.

**A.g** Travys s'est prononcé sur les oppositions ainsi que les prises de position des autorités précitées en date du 23 juin 2017. La position de Travys a été transmise par l'OFT aux différents intéressés le 20 juillet 2017. C. \_\_\_\_\_ et D. \_\_\_\_\_, d'une part, ainsi que A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_, d'autre part, les respectivement 15 septembre et 4 octobre 2017, ont formulé des remarques complémentaires.

**A.h** Le 17 juillet 2018, le canton de Vaud a préavisé positivement le projet.

**A.i** Par décision du 29 mai 2020, l'OFT (l'autorité inférieure) a approuvé les plans du projet de Travys du 30 juin 2016, modifié le 22 juin 2017.

Le projet approuvé prévoit des emprises provisoires et définitives sur la parcelle des recourants 7-8. Il comprend le déplacement de la halte de St-Eloi ainsi que la création d'un parking à proximité des parcelles des recourants 7-8 et 9-10 ainsi que l'implantation d'une paroi anti-vue à hauteur de la parcelle des premiers. L'autorité inférieure a assorti son approbation de plusieurs charges. La charge n° 2.40 prévoit que l'intimée doit soumettre toutes les mesures prévues pour intégrer la halte de St-Eloi dans son environnement, en particulier celles paysagères, aux recourants 7-8.

## **B.**

**B.a** Le 2 juillet 2020, A. \_\_\_\_\_ (recourante 7) et B. \_\_\_\_\_ (recourant 8) ont formé conjointement recours contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral (TAF). Ils concluent, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de la décision attaquée.

**B.b** Le même jour, C. \_\_\_\_\_ (recourante 9) et D. \_\_\_\_\_ (recourant 10) ont formé conjointement recours contre cette décision devant le TAF. A titre principal, ils concluent, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de la décision attaquée et au renvoi de la cause à l'autorité inférieure pour complément d'instruction, y compris l'organisation d'une séance d'audition

et de conciliation, ainsi que pour lui permettre de motiver sa réponse à leur opposition.

**B.c** Par ordonnance du 4 août 2020, le Tribunal a ordonné la jonction des différents recours formés contre la décision de l'OFT du 29 mai 2020, soit sept recours au total, et leur traitement sous le numéro de procédure A- 3363/2020.

**B.d** Dans sa prise de position du 30 septembre 2020, l'autorité inférieure a émis des doutes quant à la recevabilité du recours déposé par les recourants 9-10. Sur le fond, elle a conclu au rejet des différents recours.

**B.e** Par mémoire de réponse du 16 octobre 2020, Travys (l'intimée) a conclu au rejet des recours.

**B.f** Le 14 juillet 2021, le Tribunal a tenu une séance d'instruction sur place en présence des parties. A Orbe, le Tribunal s'est rendu à l'endroit où se trouve actuellement la halte de St-Eloi, aux emplacements du quai et du parking projetés, ainsi que sur les parcelles n° 1069 et n° 2774 des recourants 7-8 et 9-10. Les parties ont eu l'occasion de s'exprimer sur les constats de faits, de présenter leur point de vue et de poser des questions.

**B.g** Entre le 27 septembre 2021 et le 12 octobre 2021, les parties ont eu l'occasion de faire part de leurs observations sur le procès-verbal de la séance d'instruction. Les recourants 9-10 ont requis, par courriers du 27 août 2021, la production d'une étude sur les variantes concernant la halte ainsi que de la convention de voisinage évoquée par l'intimée lors de la vision locale. Les recourants 7-8 ont également requis, par courrier du 16 septembre 2021, la production de divers documents, dont une étude de variante relative à l'emplacement du quai de St-Eloi.

**B.h** Par requête du 3 mars 2022, plusieurs fois modifiée, la dernière en date du 10 novembre 2022, l'intimée a soumis à l'OFT une demande de modification du projet concernant la revitalisation du canal oriental et la consolidation de certaines mesures de compensation environnementale. Ces mesures ne concernent pas les recourants 7-10.

**B.i** Par décision du 8 décembre 2022, l'autorité inférieure d'approbation des plans a approuvé la demande de modification du projet de l'intimée.

## **C.**

**C.a** Le 6 avril 2023, l'intimée a soumis pour approbation à l'autorité inférieure une demande visant à agrandir la paroi anti-vue projetée devant

la parcelle des recourants 7-8. Cette demande était accompagnée de l'accord préalable de ces derniers. Cette modification s'inscrit dans le cadre du suivi de la charge n° 2.40 de la décision d'approbation des plans du 29 mai 2020 (consid. A.i).

**C.b** L'autorité inférieure a ouvert une procédure simplifiée le 21 avril 2023.

**C.c** Consulté par l'autorité inférieure, l'OFEV a estimé par courriel du 10 mai 2023 que les modifications du projet étaient insignifiantes en termes de nuisances sonores et qu'il n'y avait pas lieu que ses spécialistes se prononcent à nouveau. Par formulaire prévu à usage interne à l'administration du 11 mai 2023, l'OFEV a indiqué à l'autorité inférieure qu'il renonçait à être consulté.

**C.d** Consulté par l'intimée sur les nuisances sonores engendrées par les modifications de la paroi anti-vue, le service spécialisé du canton de Vaud a, par courriel du 15 mai 2023, renvoyé aux dispositions légales applicables.

**C.e** Par courrier du 16 mai 2023, les recourants 9-10 ont formé opposition à la modification du projet.

**C.f** Par décision du 24 mai 2023, l'autorité inférieure a approuvé la demande de modification de l'intimée et rejeté, pour autant que recevable, l'opposition des recourants 9-10.

## **D.**

**D.a** Le 26 juin 2023, C.\_\_\_\_\_ (recourante 9) et D.\_\_\_\_\_ (recourant 10) ont formé conjointement recours contre cette décision devant le TAF. Ils concluent, en substance, à l'annulation de la décision attaquée. Ils se sont notamment plaints de ce que la prise de position de l'OFEV ne leur avait pas été communiquée.

**D.b** Par ordonnance du 13 juillet 2023, le Tribunal a ordonné la jonction de ce recours à ceux formés contre la décision de l'OFT du 29 mai 2020.

**D.c** Par prise de position du 11 août 2023, l'autorité inférieure a conclu au rejet du recours.

**D.d** Par détermination du 12 septembre 2023, l'intimée a conclu au rejet du recours.

**D.e**

**D.e.a** Par ordonnance du 18 septembre 2023, le Tribunal a requis de l'autorité inférieure la production de la prise de position de l'OFEV mentionnée dans sa décision du 24 mai 2023.

**D.e.b** Par réponse du 19 septembre 2023, l'autorité inférieure a produit le courriel de l'OFEV du 10 mai 2023 et le formulaire de renonciation à être consulté du 11 mai 2023 susmentionnés (consid. C.c).

**D.e.c** Par ordonnance du 27 septembre 2023, le Tribunal a requis de l'autorité inférieure et de l'intimée des précisions quant à l'agrandissement de la paroi anti-vue.

**D.e.d** Par courrier du 2, respectivement 9 octobre 2023, l'autorité inférieure et l'intimée ont apporté des précisions quant à cet agrandissement.

**D.e.e** Par ordonnance du 12 octobre 2023, le Tribunal a transmis à l'OFEV les deux courriers précités ainsi que l'étude de bruit portant sur les modifications du projet litigieux afin qu'il se prononce, notamment, sur la réverbération du bruit entraînée par l'agrandissement de la paroi anti-vue.

**D.e.f** Par courrier du 23 octobre 2023, l'OFEV a estimé que l'agrandissement de la paroi anti-vue n'engendrait aucune nuisance sonore supplémentaire perceptible au droit de la parcelle des recourants 9-10.

**D.f** Par courrier du 30 novembre 2023, les recourants 7-8 ont renoncé à déposer des observations finales.

**D.g** Le même jour, les recourants 9-10 ont déposé une requête de suspension de la procédure afin que les parties puissent trouver un accord à l'amiable. Le Tribunal a rejeté cette requête par courrier du 4 décembre 2023.

**D.h** Dans leurs observations finales du 12 décembre 2023, les recourants 9-10 ont précisé certains de leurs arguments et s'en sont remis, pour l'essentiel, à leurs écrits précédents.

**E.**

Les autres faits et arguments pertinents des parties seront repris en tant que besoin dans les considérants en droit du présent arrêt.

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

**1.1** La procédure de recours est régie par la loi fédérale sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), pour autant que la loi 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), ainsi que la recevabilité des recours qui lui sont soumis.

**1.2** Sous réserve des exceptions – non pertinentes en l'espèce – prévues à l'art. 32 LTAF, le Tribunal de céans connaît, en vertu de l'art. 31 LTAF, des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 PA prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF. Les actes ici entrepris des 29 mai 2020 et 24 mai 2023 sont bien des décisions au sens de l'art. 5 PA. L'OFT est une autorité dont les décisions sont susceptibles de recours (art. 33 let. d LTAF en lien avec le ch. B. VII 1.2 de l'annexe 1 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [OLOGA, RS 172.010.1] par renvoi de son art. 8 al. 1 let. a).

Le TAF est dès lors compétent pour connaître des recours dirigés contre les décisions prises par l'OFT en matière d'approbation de plans sur la base de l'art. 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

**1.3** La qualité pour recourir doit être reconnue aux recourants (art. 48 al. 1 PA). Les dispositions relatives à la représentation, au délai de recours, à la forme et au contenu du mémoire de recours (art. 11 al. 1, 50 et 52 al. 1 PA) sont en outre respectées.

Les recours sont partant recevables.

**2.**

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

**2.1** Le Tribunal administratif fédéral fait cependant preuve d'une certaine retenue dans l'exercice de son pouvoir d'examen, lorsque la nature des questions litigieuses qui lui sont soumises l'exige, singulièrement lorsque leur analyse nécessite des connaissances spéciales ou encore lorsqu'il s'agit de circonstances locales que l'autorité qui a rendu la décision connaît mieux (cf. ATF 131 II 680 consid. 2.3.3 ; arrêt du TAF A-379/2016 du

8 septembre 2016 consid. 2.2). Dans le cadre d'approbations de plans, le pouvoir d'appréciation de l'autorité d'approbation est important, spécialement sur des questions techniques, pour lesquelles elle dispose des connaissances nécessaires (cf. ATF 135 II 296 consid. 4.4.2 ; arrêt du TF 1C\_121/2018 du 8 mai 2019 consid. 2.1 ; arrêts du TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020 consid. 2.3.3 et A-1524/2015 du 19 novembre 2015 consid. 2). Il découle également de ce qui précède que des compléments de preuves, tels que des expertises, ne doivent être ordonnés qu'exceptionnellement, lorsque de tels éclaircissements sont vraiment nécessaires à une correcte application de la loi (cf. arrêt du TF 1E.1/2006 du 2 juillet 2008 consid. 5 ; ATAF 2012/23 consid. 4 ; arrêt A-7192/2018 précité consid. 2.3.3). Le Tribunal doit donc se limiter à examiner si l'autorité n'a pas outrepassé les pouvoirs qui lui étaient délégués par la loi lorsqu'elle a approuvé les plans. Si les réflexions de l'autorité apparaissent pertinentes, si elle a examiné les éléments essentiels à la base de la décision et si elle a mené les investigations nécessaires de manière approfondie et détaillée, le Tribunal n'empiétera pas sur son pouvoir d'appréciation (cf. ATF 142 II 451 consid. 4.5.1 et 138 II 77 consid. 6.4 ; arrêt du TAF A-4973/2019 du 30 juillet 2021 consid. 2.3). En revanche, le Tribunal vérifiera librement si l'autorité inférieure a établi complètement et exactement les faits pertinents et, sur cette base, correctement appliqué la législation applicable en matière d'approbation de plans, sans se laisser guider par des motifs étrangers aux normes appliquées (cf. ATF 123 V 150 consid. 2 ; ATAF 2008/23 consid. 3.3, 2008/18 consid. 4 et 2007/37 consid. 2.2 ; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 3<sup>e</sup> éd. 2022, n° 2.154 ss).

**2.2** La procédure fédérale est essentiellement régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que l'autorité administrative constate les faits d'office et procède, s'il y a lieu, à l'administration de preuves par les moyens idoines (art. 12 PA). La maxime inquisitoire doit cependant être relativisée par son corollaire : le devoir de collaborer des parties (art. 13 PA ; cf. CLÉMENCE GRISEL, *L'obligation de collaborer des parties en procédure administrative*, 2008, n° 142). La procédure de recours devant le Tribunal administratif fédéral est également régie par la maxime inquisitoire en vertu de l'art. 37 LTAF. Celle-ci est cependant quelque peu tempérée, notamment en raison du fait qu'il ne s'agit, dans ce cas, pas d'un établissement des faits *ab ovo*. Il convient de tenir compte de l'état de fait déjà établi par l'autorité inférieure. En ce sens, le principe inquisitoire est une obligation de vérifier d'office les faits constatés par l'autorité inférieure

plus que de les établir (cf. arrêts du TAF A-2946/2021 du 31 janvier 2022 consid. 2.2 et A-1843/2021 du 6 décembre 2021 consid. 2.2).

**2.3** Le Tribunal administratif fédéral applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision attaquée (cf. 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 (cf. ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2.).

### **3.**

**3.1** Est d'abord attaquée la décision du 29 mai 2020 par laquelle l'OFT a approuvé le projet de l'intimée du 30 juin 2016, modifié le 22 juin 2017, concernant la modernisation de la ligne Orbe-Chavornay. Comme exposé ci-avant, la décision a été partiellement reconsidérée par l'autorité de première instance en date du 8 décembre 2022 d'abord (consid. B.i) – en lien avec la revitalisation du canal oriental et la consolidation des mesures de compensation environnemental, objet non litigieux dans la présente procédure – et, ensuite, en date du 24 mai 2023 (consid. C.f). Par cette seconde reconsidération, l'autorité inférieure a approuvé, en application de la procédure simplifiée, la demande de l'intimée visant à rehausser et prolonger la paroi anti-vue projetée devant la parcelle n° 1069 des recourants 7-8. Les recourants 9-10 ont également formé recours contre cette décision de reconsidération.

**3.2** Le projet approuvé vise à moderniser la ligne ferroviaire Orbe-Chavornay, à permettre de la rallier directement aux voies CFF de sorte à assurer une liaison directe entre Orbe-Lausanne, soit sans transbordement à Chavornay, et à augmenter les capacités en transport de voyageurs et de marchandises. Il implique la création et l'adaptation de différents ouvrages situés sur la ligne. Le Tribunal a traité séparément les causes des recourants dont les parcelles sont situées à Chavornay des causes des recourants dont les biens-fonds se trouvent à Orbe. Dans un arrêt entré en force, le Tribunal a rejeté les recours des propriétaires de parcelles situées à Chavornay (arrêt du TAF A-3366/2020 du 28 septembre 2023). La présente procédure traite des recours des propriétaires de parcelles situées à Orbe, en particulier à proximité de la halte projetée de St-Eloi. La plupart de leurs griefs matériels sont dirigés contre cette dernière.

**3.3** Selon le projet litigieux, le quai actuel de St-Eloi, situé entre la gare d'Orbe et l'arrêt des Granges, sera déplacé à hauteur de la parcelle

n° 1069 dont les recourants 7-8 sont propriétaires. En plus d'être déplacé, le nouveau quai sera agrandi, puisqu'il passera de 20 mètres à 110 mètres de long. Afin de garantir une certaine intimité aux recourants 7-8, le projet litigieux prévoit l'implantation d'une paroi anti-vue devant leur parcelle, paroi située à environ 50 mètres de l'habitation des recourants 9-10. Le projet litigieux prévoit des emprises provisoires et définitives de 111 m<sup>2</sup> et 20 m<sup>2</sup> sur la propriété des recourants 7-8. Concernant les recourants 9-10, leur parcelle n° 2774 est située, par rapport au quai, de l'autre côté des voies à une distance d'environ 7,80 mètres. Le quai ne fera pas totalement face à leur parcelle. En effet, seuls les 13 derniers mètres du quai (côté sud-est) longeront – à 7,80 mètres de distance – la parcelle des recourants, d'une longueur d'environ 28,5 mètres sur ce côté.

**3.4** Au niveau formel, les recourants 7-8 et/ou 9-10 font valoir que leur droit d'être entendus a été violé (consid. 4), que l'instruction n'a pas été menée correctement dès lors qu'ils n'ont pas pu participer à une séance de conciliation (consid. 5) et que la décision de reconsidération du 24 mai 2023, dont le prononcé en cours de procédure de recours violerait le principe de l'effet dévolutif (consid. 6), a été rendu en procédure simplifiée et non pas ordinaire (consid. 7).

Au niveau matériel, les recourants 7-8 et/ou 9-10 font valoir que le projet viole les règles régissant les surfaces d'assolement (consid. 9), que le quai projeté à St-Eloi ne poursuit aucun intérêt public et qu'il ne repose pas sur une étude suffisante des variantes (consid. 10), qu'il viole les dispositions sur le bruit (consid. 11), qu'il devrait comprendre une barrière de sécurité sur la partie de la ligne située en face du quai (consid. 12) ainsi que d'une paroi anti-vue afin de préserver leur intimité (consid. 13), enfin qu'il viole leur droit de propriété (consid. 14) et le principe de l'égalité de traitement (consid. 15).

#### **4.**

Les recourants 9-10 se prévalent d'une violation du droit d'être entendus en ce sens que la décision attaquée du 29 mai 2020 souffrirait d'un défaut de motivation. Ils font valoir que leur opposition du 21 octobre 2016 et leurs courriers complémentaires des 15 septembre 2017 et 23 septembre 2019 n'ont pas été traités (consid. 4.5 à 4.6). Les recourants 9-10 se plaignent également de ce que l'autorité inférieure, avant de rendre sa décision de reconsidération partielle du 24 mai 2023, ne leur a pas transmis l'avis de l'OFEV en matière de réverbération du bruit (consid. 4.7).

**4.1** Le droit d'être entendu est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale (Cst. féd., RS 101 ; cf. également l'art. 26 PA). Il comprend l'obligation pour l'autorité de motiver sa décision (art. 35 al. 1 PA) de façon à ce que le destinataire puisse saisir sa portée et l'attaquer en connaissance de cause. Elle a pour corolaire de permettre à l'autorité de recours d'effectuer son contrôle (cf. ATF 135 V 65 consid. 2.6 et 134 I 83 consid. 4.1). Pour satisfaire à cette exigence, il suffit cependant que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision (cf. ATF 142 II 154 consid. 4.2). L'autorité n'est ainsi pas tenue de discuter de manière détaillée tous les arguments soulevés par les parties, ni de statuer séparément sur chacune des conclusions qui lui sont présentées. Elle peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige ; il suffit que le justiciable puisse apprécier correctement la portée de la décision l'attaquer à bon escient (cf. ATF 137 II 266 consid. 3.2, 136 I 229 consid. 5.2 et 134 I 83 consid. 4.1). En outre, la motivation de l'autorité ne doit pas nécessairement être contenue dans la décision elle-même mais peut résulter d'une autre pièce à laquelle il est renvoyé (ATF 113 II 204).

**4.2** Le droit de consulter le dossier sur la base duquel une décision va être rendue fait partie du droit d'être entendu. Il résulte également de ce droit que l'autorité qui verse au dossier de nouvelles pièces dont elle entend se prévaloir dans son jugement est tenue d'en aviser les parties (ATF 124 II 132 consid. 2).

**4.3** Le droit d'être entendu est une garantie de nature formelle, dont la violation entraîne en principe l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des chances de succès du recours sur le fond (ATF 144 I 11 consid. 5.3 et 143 IV 380 consid. 1.4.1). Cependant, ce droit n'est pas une fin en soi. Ainsi, lorsqu'on ne voit pas quelle influence sa violation a pu avoir sur la procédure, il n'y a pas lieu d'annuler la décision attaquée (ATF 143 IV 380 consid. 1.4.1). Partant, l'admission du grief de violation du droit d'être entendu suppose que dans sa motivation, le recourant expose quels arguments il aurait fait valoir dans la procédure précédente et en quoi ceux-ci auraient été pertinents. A défaut, le renvoi de la cause au juge précédent, en raison de la seule violation du droit d'être entendu, risquerait de conduire à une vaine formalité et à prolonger inutilement la procédure (arrêts du TF 4A\_593/2020 du 23 juin 2021 consid. 7.2; 4A\_438/2019 du 23 octobre 2019 consid. 3.2; 5A\_120/2019 du 21 août 2019 consid. 2.3; 5A\_685/2018 du 15 mai 2019 consid. 4.8).

**4.4** La violation du droit d'être entendu peut être réparée lorsque la partie lésée a la possibilité de s'exprimer devant une autorité de recours jouissant d'un pouvoir d'examen complet en fait et en droit (ATF 145 I 167 consid. 4.4; 142 II 218 consid. 2.8.1). Cependant, une telle réparation doit rester l'exception et n'est admissible, en principe, que dans l'hypothèse d'une atteinte qui n'est pas particulièrement grave aux droits procéduraux de la partie lésée. Cela étant, une réparation de la violation du droit d'être entendu peut également se justifier, même en présence d'un vice grave, lorsque le renvoi constituerait une vaine formalité et aboutirait à un allongement inutile de la procédure, ce qui serait incompatible avec l'intérêt de la partie concernée à ce que sa cause soit tranchée dans un délai raisonnable (ATF 142 II 218 consid. 2.8.1 et les références).

**4.5** Dans leur mémoire de recours du 2 juillet 2020, les recourants 9-10, représentés par un mandataire professionnel, se contentent de faire valoir de manière toute générale que l'autorité inférieure n'a pas fourni de « réponse détaillée » à leurs opposition et courriers complémentaires, sans expliquer concrètement quels éléments n'ont pas été traités. Pourtant, les griefs des recourants soulevés en première instance portent sur des objets qui ont été traités dans la décision attaquée ou dans le cadre de la procédure de première instance (consid. 4.6 ci-après). Par conséquent, il appartenait aux recourants de préciser concrètement, dans leur mémoire de recours, en quoi l'autorité inférieure avait violé leur droit d'être entendus, et ce d'autant plus que l'autorité inférieure n'a pas l'obligation de traiter tous les arguments des parties mais peut se limiter à l'examen des questions décisives (consid. 4.1). Ainsi, le grief pris de la violation du droit d'être entendu est insuffisamment motivé et, partant, irrecevable.

**4.6** En tout état de cause, le grief de la violation du droit d'être entendu est mal fondé, puisqu'une partie des arguments soulevés par les recourants trouvent des réponses claires dans le dossier d'approbation des plans et que l'autre partie est soit extrinsèque à la procédure d'approbation des plans, soit d'emblée non pertinente, de sorte que dans les deux cas l'autorité inférieure n'était pas tenue d'y répondre de manière expresse conformément à la jurisprudence rappelée ci-avant (consid. 4.1).

**4.6.1** En effet, les recourants faisaient d'abord valoir qu'à la lecture de la décision attaquée, on ne comprenait pas pourquoi le quai de St-Eloi devait être déplacé à l'endroit projeté ni pourquoi il devait avoir une longueur de 110 mètres. Pourtant, les raisons du choix de l'emplacement et de la longueur du quai ressortent avec clarté de la décision attaquée et du dossier, ainsi qu'on le verra ci-après au fond dans les considérants idoines

(consid. 10.2 ss). Par conséquent, l'autorité inférieure a bel et bien traité cet aspect, de sorte qu'elle n'a aucunement violé le droit d'être entendu des recourants sur ce point.

**4.6.2** Les recourants faisaient également valoir, en procédure de première instance, que le déroulement des travaux, y compris ses horaires, ne ressortent pas du dossier. Or, il est constant que la procédure d'approbation des plans ne porte pas sur le déroulement des travaux ni la planification du chantier – sous réserve des emprises provisoires qui, en l'espèce, figurent bien au dossier et qui ne concernent, au demeurant, pas les recourants 9-10. Hormis le tableau des emprises provisoires, l'art. 3 OPAPIF, qui liste les documents à fournir dans le cadre d'une demande d'approbation des plans, ne mentionne aucun document en lien avec le déroulement des travaux. D'ailleurs, il serait peu réaliste d'exiger du requérant qu'il produise un rapport détaillé de ceux-ci avant même que son projet n'ait été approuvé. En effet, à ce stade, il n'a en principe pas encore conclu de contrat définitif avec les entreprises de construction et autres artisans. En outre, en plus de ne pas savoir si son projet sera finalement approuvé, le requérant ne peut exclure que celui-ci soit approuvé moyennant certaines modifications impactant la construction. Enfin, il ne peut connaître ni même anticiper précisément la date à partir de laquelle il pourra débiter les travaux, puisque cela dépend de différents facteurs sur lesquels il n'a pas d'emprise directe, à savoir notamment le comportement des parties en procédure, la célérité avec laquelle l'autorité inférieure traitera l'affaire, l'appréciation matérielle des différentes autorités spécialisées ou encore le dépôt d'éventuels recours. En définitive, il est évident que le déroulement détaillé des travaux est extrinsèque à la procédure d'approbation des plans, de sorte que l'autorité n'avait pas à traiter les griefs y relatifs. On ne saurait ainsi lui reprocher d'avoir violé le droit d'être entendus des recourants sur ce point.

**4.6.3** Les recourants faisaient également valoir différents griefs en lien avec les émissions en phase de chantier. Ils se plaignaient également de ce « qu'aucune projection ou modélisation n'a été réalisée pour déterminer concrètement les immissions sonores et de poussière qu'ils subiront pendant les travaux » et que le rapport d'impact sur l'environnement du 24 juin 2016 (RIE) se contente de mentionner quelques mesures de principe de limitation des émissions sans présenter « une analyse concrète de la faisabilité et de l'efficacité des mesures qui tiennent compte des particularités du secteur ».

Or, s'agissant spécifiquement de la phase de construction, le RIE détermine, tant pour les nuisances sonores qu'en ce qui concerne la pollution de l'air, en application des directives pertinentes – directive sur le bruit des chantiers et directive relative à la protection de l'air sur les chantiers – les niveaux de mesures applicables à la phase de construction pour chaque endroit concerné, liste certaines mesures à prendre dans ce cadre, et prévoit expressément la mise en place d'un suivi environnemental du chantier. Par conséquent, l'autorité inférieure a traité de manière claire, compréhensible et circonstanciée la problématique des nuisances émises durant la phase de chantier, ce qui suffit à respecter les exigences du droit d'être entendu (consid. 4.1). Aussi comprend-on que l'autorité inférieure a rejeté, fusse tacitement, les arguments et demandes des recourants. Dès lors que ceux-ci étaient d'emblée manifestement mal fondés, on ne saurait lui reprocher de ne pas les avoir traités plus expressément. A cet égard, on observera que le RIE prévoit plusieurs mesures concrètes à appliquer en phase de chantier et détermine les niveaux de mesures applicables conformément aux directives précitées, lesquelles contiennent une liste de mesures précises. Pour le reste, le requérant n'est pas tenu de prévoir le déroulement précis du chantier au stade de la procédure d'approbation des plans (consid. 4.6.2). Ainsi, on ne saurait d'emblée reprocher au projet de ne pas contenir de mesures suffisamment concrètes. En outre, ni les dispositions pertinentes ni leur directive d'application ne prévoient qu'il faille procéder à « une projection ou modélisation » pour déterminer concrètement les nuisances que subiront chaque riverain individuellement en phase de chantier. A cet égard, si l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) prévoit des valeurs limites d'exposition en phase d'exploitation (consid. 11), tel n'est pas le cas pour la phase de construction. Enfin, la demande des recourants visant à la réalisation d'une « analyse concrète de la faisabilité et de l'efficacité des mesures qui tiennent compte des particularités du secteur », ne cesse de surprendre. En particulier, les recourants ne relèvent aucune spécificité ni « particularité du secteur » à l'endroit du quai projeté qui justifierait des aménagements ou des adaptations spécifiques pour la réalisation des travaux ou qui rendraient irréalistes la mise en œuvre des mesures listées dans le RIE.

**4.6.4** Les recourants 9-10 faisaient également valoir en procédure de première instance des griefs d'ordre méthodologique contre la manière dont la problématique des émissions sonores a été traitée. Ils ont aussi invoqué que l'analyse sur le bruit figurant au dossier ne tenait pas compte des bruits liés à l'arrêt et au départ des trains ainsi que ceux liés aux comportements des usagers.

**4.6.4.1** Ainsi qu'on le verra en détail ci-après au fond (consid. 11), le bruit généré par le projet litigieux a fait l'objet de deux études sur le bruit – la première porte sur le projet initial, la seconde sur le projet modifié en cours de procédure – qui ont été validées par l'autorité fédérale spécialisée, l'OFEV, et à l'encontre desquelles l'autorité cantonale spécialisée n'a soulevé aucune objection. Par conséquent, la problématique du bruit engendré par le projet a été traitée en détail dans le cadre de la procédure de première instance. En outre, dans la décision attaquée du 29 mai 2020, l'autorité inférieure a précisé que les bruits causés par les usagers, par l'ouverture et la fermeture des portes ainsi que par les haut-parleurs sont faibles en comparaison des nuisances provoquées par le passage des trains, de sorte qu'elle a expressément répondu à l'argument des recourants. L'autorité inférieure a au demeurant encore réitéré son avis en procédure de recours dans un écrit du 17 août 2021 dans lequel elle a indiqué que, dès lors que les nuisances sont calculées pour des convois roulant à pleine vitesse, elles sont en réalité surestimées et couvrent les autres nuisances évoquées par les recourants. Ces derniers, pour leur part, se sont contentés d'allégations toutes générales, sans exposer en quoi les explications de l'autorité inférieure n'étaient pas crédibles ou mal fondées. Au vu de ce qui précède, il paraît évident que le droit d'être entendu des recourants n'a, ici encore, pas été violé.

**4.6.4.2** Concernant les griefs d'ordre méthodologique, que les recourants 9-10 semblent avoir abandonné en procédure de recours, ils trouvent des réponses dans le dossier de la cause ainsi qu'on le verra ci-après au fond (consid. 11.3.2), de sorte que l'on ne saurait admettre aucune violation du droit d'être entendu.

**4.6.5** Il n'est pas clair de savoir si les recourants 9-10 se plaignent également d'une violation de leur droit d'être entendu au motif que l'autorité inférieure ne se serait pas prononcée sur la pose d'une paroi anti-vue et anti-bruit sur leur parcelle. En tout état de cause, le grief serait mal fondé. En effet, dans sa décision du 29 mai 2020, l'autorité inférieure a précisé que « l'opposition [des recourants 9-10] est dirigée contre des nuisances idéales, soit sont purement hypothétiques et qui ne présentent pas l'intensité requise pour justifier une atteinte à un intérêt digne de protection ». Par conséquent, elle a estimé que les nuisances dont se prévalaient les recourants étaient trop faibles pour qu'il puisse être donné suite à leur requête. Cette appréciation est au demeurant pleinement justifiée, ainsi qu'on le verra ci-après dans les considérants au fond (consid. 11.5 et 13).

**4.7** Enfin, dans leur recours du 26 juin 2023 dirigé contre la décision du 24 mai 2023 approuvant l'agrandissement de la paroi anti-vue projetée sur la parcelle des recourants 7-8, les recourants 9-10 ont fait valoir que l'avis émis par l'OFEV en sa qualité d'autorité spécialisée et portant sur les nuisances sonores engendrées par cette modification ne leur avait pas été communiqué.

**4.7.1** En l'espèce, l'autorité inférieure a interrogé l'OFEV pour savoir s'il estimait, en sa qualité d'autorité spécialisée, que la modification du projet consistant à agrandir la paroi anti-vue projetée devant la parcelle n° 1069 devait être examinée plus en détail en ce qui concerne la réverbération du bruit au droit de la parcelle des recourants 9-10. Dans un mail du 10 mai 2023, l'OFEV a en substance estimé qu'il s'agissait d'une modification mineure qui ne justifiait pas de se prononcer à nouveau (consid. C.c). En d'autres termes, l'OFEV estimait que l'évaluation faite dans le cadre de la procédure d'approbation du projet initial (consid. ) et figurant déjà au dossier restait pleinement pertinente. En conséquence et par mail du 11 mai 2023, l'OFEV a retourné à l'autorité inférieure un formulaire prévu à usage interne à l'administration dans lequel il indiquait renoncer à être consulté. Estimant qu'il s'agissait de documents internes à l'administration, l'autorité inférieure n'a pas transmis ces réponses de l'OFEV aux recourants 9-10. Dans la décision du 24 mai 2023 approuvant la demande d'agrandissement de la paroi anti-vue, l'autorité inférieure s'est principalement référée à l'étude de bruit complémentaire produite par l'intimée. Elle a en outre ajouté ce qui suit : « en passant, [l'autorité inférieure] indique avoir en plus vérifié auprès de l'OFEV si la modification de projet nécessitait un nouvel examen par rapport aux domaines de la protection de la nature et du paysage et de la protection contre le bruit. L'office spécialisé l'a infirmé ».

**4.7.2** Il ne fait guère de doute que l'OFEV, en estimant que le rehaussement de la paroi anti-vue était une modification du projet initial trop minime pour être significative sous l'angle de la réverbération du bruit, a émis une appréciation matérielle en sa qualité d'autorité spécialisée. En outre, l'autorité inférieure s'y est expressément référée dans sa décision. Certes, dite décision ne se fonde pas principalement sur l'avis de l'OFEV mais sur l'étude de bruit complémentaire produite par l'intimée. Toutefois, il paraît évident que l'autorité inférieure eût traité autrement la problématique des nuisances sonores si l'OFEV avait émis des réserves, de sorte qu'on ne saurait négliger *in fine* l'importance de cet avis pour la décision attaquée. De plus, la consultation de l'autorité spécialisée est une exigence légale (art. 18g LCdF) ; si l'autorité peut parfois y renoncer

(art. 64a al.4 LOGA), cela devrait être communiqué aux parties, à tout le moins lorsque celles-ci ont déjà fait valoir des griefs en la matière et que le renoncement de l'autorité spécialisée procède d'une appréciation matérielle (consid. 4.2).

Toutefois, il faut admettre que cette violation du droit d'être entendu a été réparée en procédure de recours, les exigences jurisprudentielles en la matière étant remplies (consid. 4.4). En effet, le Tribunal de céans jouit d'un pouvoir d'examen complet en droit et en fait. En outre, l'avis de l'OFEV a été transmis au recourant 9-10 en cours de procédure. Ceux-ci ont donc eu l'occasion de faire valoir leur grief à son encontre. Or, ils n'en ont fait valoir aucun dans leur prise de position ultérieure. Ils n'ont en particulier pas expliqué, comme l'exige la jurisprudence (consid. 4.3), quels arguments ils auraient pu faire valoir dans la procédure précédente et en quoi ceux-ci auraient été pertinents. Par ailleurs, après avoir fait produire l'avis de l'OFEV, le Tribunal a requis de ce dernier des éclaircissements, de sorte que l'OFEV s'est finalement prononcé de manière détaillée sur la question de la réverbération du bruit par courrier du 23 octobre 2023 (consid. D.e.f). Les recourants 9-10 n'ont là encore soulevé aucun grief matériel. Enfin, dans ce courrier, l'OFEV a expliqué que la parcelle des recourants 9-10 est située de l'autre côté des voies par rapport à la paroi anti-vue projetée, de sorte que le train, en passant, fera obstacle au bruit réverbéré. Par conséquent, il apparaît évident pour le Tribunal que le renvoi de la cause à l'autorité inférieure ne ferait que ralentir inutilement la procédure.

## **5.**

Les recourants 9-10, qui ne sont en aucune manière expropriés, font valoir que l'instruction en procédure de première instance n'a pas été régulièrement menée puisqu'ils n'ont participé à aucune séance de conciliation.

**5.1** L'argumentaire des recourants est mal fondé. En effet, d'une part, le Tribunal de céans a déjà jugé que la LCdF – dans une version ayant la même teneur que celle en vigueur au moment de la procédure de première instance – ne mettait pas à charge de l'autorité d'approbation des plans l'obligation d'organiser une séance de conciliation, nonobstant le renvoi de l'ancien art. 18a LCdF à l'ancienne loi fédérale sur l'expropriation (LEx, RS 711 ; arrêt du TAF A-1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 5.4). Le nouveau droit a repris cette solution (FF 2018 4817) qui ressort avec plus de clarté des textes applicables (en particulier art. 18a al. 2 LCdF et art. 28- 35 LEx). L'obligation de tenir une séance de conciliation ne saurait

d'avantage se déduire des dispositions générales relatives au droit d'être entendu (notamment les art. 29 Cst. féd. et 29 PA), dès lors que celui-ci est expressément garanti, au stade de la procédure de première instance, par l'institution spéciale de l'opposition prévue à l'art 18f LCdF, soit une procédure formalisée réservée par l'art. 30a PA. En outre et malgré certaines similitudes, les deux institutions ne sauraient se confondre ; le droit d'être entendu contraint l'autorité compétente à traiter, motivation à l'appui, les arguments pertinents soulevés par la partie concernée, permettant ainsi à celle-ci d'exercer une influence sur le processus de prise de décision, alors que la conciliation est une tentative informelle visant à trouver rapidement un accord entre la partie requérante et l'opposant sans examen détaillé des différents griefs.

**5.2** D'autre part, il ressort du dossier que les recourants, invités à se manifester s'ils souhaitaient participer à une séance de conciliation, ont répondu par courrier du 15 novembre 2018 qu'ils n'étaient pas en mesure de se déterminer à ce sujet car l'intimée n'avait pas pris position sur les arguments qu'ils avaient préalablement invoqués. Or, la séance de conciliation a pour objectif de faciliter un accord à l'amiable. Une partie ne peut exiger du requérant qu'il se détermine préalablement sur ses griefs matériels. Une telle exigence serait d'ailleurs contraire à la finalité de ladite institution qui vise précisément à trouver un compromis sans devoir traiter l'affaire sous ses différents aspects juridiques et techniques. Ainsi, lorsqu'une partie représentée par un mandataire professionnel ne donne pas suite à une proposition de séance de conciliation pour le motif qu'elle n'a pas reçu de réponse aux arguments soulevés préalablement en procédure, l'autorité comme le requérant peuvent partir du principe qu'il y est renoncé. Si cette partie sollicite par la suite une nouvelle séance de conciliation, le requérant et l'autorité ne sauraient être tenus d'y donner suite, surtout si ce revirement de position ne repose sur aucun fait nouveau ou motif légitime. La solution inverse reviendrait d'ailleurs à favoriser l'usage de procédés dilatoires.

En définitive, la loi – que ce soit dans sa version en vigueur au moment des faits ou dans sa teneur actuelle – n'impose pas la tenue d'une séance de conciliation et les recourants 9-10 ont adopté un comportement assimilable à une renonciation à participer à la séance qui leur était proposée. Le grief pris de l'absence de tenue d'une séance de conciliation est ainsi mal fondé et, partant, rejeté.

## **6.**

Les recourants 9-10 font également valoir que la décision de

reconsidération du 24 mai 2023 par laquelle l'autorité inférieure a approuvé la demande de modification de l'intimée visant à rehausser à la paroi anti-vue projetée devant la parcelle n° 1069 ne respecte pas les conditions de l'art. 58 PA et, partant, viole le principe de l'effet dévolutif.

**6.1** Par décision du 24 mai 2023, et alors que l'affaire était déjà pendante par-devant le Tribunal de céans, l'autorité inférieure a approuvé la demande de modification de l'intimée (consid. C.f). Cette demande visait à satisfaire la charge n° 2.40 dont est assortie la décision d'approbation des plans du 29 mai 2020. Cette charge contraignait en substance l'intimée à prendre des mesures, paysagères notamment, visant à mieux intégrer la halte de St-Eloi à l'endroit de la parcelle des recourants 7-8 (consid. A.i). Cette modification a été approuvée dans le cadre d'une procédure simplifiée où les recourants 9-10 se sont vus reconnaître la qualité d'opposant.

**6.2** Selon l'art. 54 PA qui consacre le principe de l'effet dévolutif, le pouvoir de traiter l'affaire, objet de la décision attaquée, passe à l'autorité de recours dès le dépôt du recours. L'autorité administrative perd ainsi la maîtrise de l'objet du litige et donc, en principe, la faculté de procéder à des mesures d'instruction nouvelles ou complémentaires (ATF 127 V 228 consid. 2b/aa et les références citées ; arrêt du TAF B-7337/2010 du 15 avril 2011 consid. 6.2.2).

**6.3** L'art. 58 PA, intitulé « nouvelle décision », prévoit cependant une dérogation à ce principe. En effet, à teneur de cette disposition, l'autorité inférieure peut procéder, jusqu'à l'envoi de sa réponse, à un nouvel examen de la décision attaquée (art. 58 al. 1 PA). Selon la jurisprudence, la notion de « réponse » (*Vernehmlassung, risposta*) visée par cette disposition doit être comprise au sens large et englobe toutes les prises de position de l'autorité inférieure sollicitées par l'instance de recours (ATAF 2011/30 consid. 5.3.1; cf aussi RENÉ WIEDERKEHR/CHRISTIAN MEYER/ANNA BÖHME, in: *VwVG Kommentar, Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren und weiteren Erlassen*, 2022, art. 58 n° 5). Ainsi, le pouvoir de l'autorité inférieure de reconsidérer sa décision prend fin à l'expiration de l'ultime délai lui permettant de se déterminer sur la cause, soit en principe à la clôture de l'échange d'écritures (ANDREA PLEIDERER, in : WALDMANN /KRAUSKOPF. [éd.] *Praxiskommentar VwVG*, 3<sup>e</sup> éd. 2023, art. 58 n° 36). Pour des raisons d'économie de procédure, la pratique autorise parfois une reconsidération jusqu'au prononcé de la décision sur recours (arrêts du TAF A-1736/2016 du 21 juin 2016 consid. 1.4.2,

C- 4379/2012 du 22 janvier 2014 consid. 1.4.2, B-2673/2009 du 14 juillet 2010 consid. 1.2).

Cette exception à l'effet dévolutif du recours permet à l'autorité inférieure de corriger sa décision si celle-ci s'avère incorrecte, notamment à la lumière du mémoire recours. Elle a pour objectif de permettre de mettre rapidement fin au litige. Elle vise l'application simple du droit objectif ainsi que le principe de l'économie de la procédure (ATF 127 V 228 consid. 2b/bb ; arrêt du TAF B-4483/2017 du 5 octobre 2018 consid. 6.1.4). Toutefois, si l'autorité administrative peut reconsidérer sa décision dans le cadre de l'échange d'écritures, ce ne peut être qu'en faveur des conclusions du recourant. Le fait de recourir ne saurait en effet permettre à l'autorité inférieure d'aggraver la situation du recourant (ATF 127 V 228 consid. 2b/bb ; ATAF 2007/29 consid. 4.3). Ainsi donc, une *reformatio in pejus* par l'autorité inférieure dans le cadre de l'échange d'écritures d'une procédure de recours est contraire à l'esprit et au but de l'art. 58 PA. Une telle décision devrait alors être traitée comme une proposition à l'autorité de recours de statuer en ce sens. L'instance de recours doit alors se prononcer elle-même sur la *reformatio in pejus* demandée par l'instance inférieure dans le cadre de l'art. 62 al. 2 PA (arrêts du TAF B-4483/2017 consid. 6.1.5 et A-322/2009 du 14 juin 2011 consid. 6.3).

**6.4** En l'espèce, la décision du 24 mai 2023 a été prononcée à un moment où l'échange d'écritures n'était pas clos et la phase d'instruction encore pendante par-devant le Tribunal de céans. En outre, cette décision porte sur une modification mineure du projet initial qui a été faite dans l'intérêt clair des recourants 7-8 et qui ne lèse aucunement les recourants 9-10, quoiqu'en disent ces derniers, ainsi qu'on le verra ci-après (consid. 11.4 ss et 13). Enfin, la décision du 24 mai 2023 a été rendue à la suite d'une procédure menée régulièrement et lors de laquelle les recourants 9-10 ont pu faire valoir leurs droits procéduraux, en particulier celui de s'exprimer sur la cause et de requérir l'administration de moyens de preuve. Il ne faut en effet pas perdre de vue que dans le cas d'espèce, la modification de la paroi en faveur des recourants 7-8 a été prononcée suite à une procédure simplifiée au cours de laquelle les recourants 9-10 ont pu largement s'exprimer. En tant que cette décision approuve la concrétisation d'une charge, les recourants ont pu acquérir une vision plus détaillée du projet et ainsi affiner leur grief en conséquence s'il le jugeait utile par-devant le Tribunal de céans. Par conséquent, l'autorité inférieure a pleinement respecté les conditions de l'art. 58 PA en reconsidérant partiellement, par décision du 24 mai 2023, sa décision initiale du 29 mai 2020.

Il résulte de ce qui précède que le grief pris de la violation de l'art. 58 PA est rejeté.

## 7.

Dans leur mémoire de recours du 26 juin 2023, les recourants 9-10 font valoir que la demande de modification de l'intimée visant à rehausser la paroi anti-vue à l'endroit de la parcelle n° 1069 – approuvée par décision en reconsidération du 24 mai 2023 – ne pouvait être traitée en la procédure simplifiée.

**7.1** Aux termes de l'art. 18*i* al. 1 LCdF, la procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes (let. a), aux installations ferroviaires dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement (let. b), aux installations ferroviaires qui seront démontées après trois ans au plus (let. c). L'al. 2 de cette disposition prévoit que la procédure simplifiée s'applique aux plans de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé. La loi prévoit ainsi 4 cas de figure dans lesquels la procédure simplifiée peut s'appliquer (REGINA KIENER/ BERNHARD RÜTSCHKE/ MATHIAS KUHN, *Öffentliches Verfahrensrecht*, 3<sup>e</sup> éd. 2021, n° 984). Est commun à ces différents cas l'idée sous-jacente que les projets et modifications qui ont un impact mineur sur l'environnement, l'espace et les tiers peuvent être traités en la forme simplifiée (arrêt TAF 1575/2017 du 16 août 2018 consid. 3.2.1; STEFAN VOGEL, in: GRIFFEL/LINIGER/RAUSCH/THURNEER [éd.], *Fachhandbuch Öffentliches Baurecht*, 2016, n° 5.61). Les plans de détail approuvés en procédure simplifiée ne peuvent porter que sur des éléments qui n'ont pas d'incidence sur l'appréciation globale du projet (CHRISTOPH BANDLI, *Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung*, in: *Vereinigung für Umweltrecht* [éd.], *Umweltrecht für die Praxis*, 2001, p. 536ss).

Selon l'art. 18*i* al. 3 LCdF, l'autorité chargée de l'approbation des plans peut ordonner le piquetage. La demande n'est ni publiée ni mise à l'enquête. L'autorité chargée de l'approbation des plans soumet le projet aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit. Elle peut solliciter l'avis des cantons et des communes et leur accorder un délai raisonnable pour se prononcer. Enfin, l'art. 18*i* al. 4 LCdF prescrit qu'au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

**7.2** Les recourants font valoir que les modifications approuvées par la décision du 24 mai 2023 étaient telles qu'elles nécessitaient d'être traitées en procédure ordinaire. Par ailleurs, l'art. 18*i* al. 2 LCdF ne permettrait d'approuver un plan de détail en procédure simplifiée que si le plan de base qu'il précise a déjà été approuvé. Or, au moment où les plans relatifs au rehaussement de la paroi ont été approuvés, la procédure de recours contre le projet initial était encore pendante, de sorte que les plans de base n'étaient pas formellement approuvés.

**7.3** En l'espèce, la modification litigieuse consiste en un agrandissement d'une paroi anti-vue. Concrètement, le prolongement total de la paroi est de 9,2 mètres. Le rehaussement de la paroi est de 3 mètres et, sur une partie restreinte, de 7 mètres. Il est évident pour le Tribunal que cette modification a un impact mineur sur l'environnement, l'espace et les tiers. Concernant les tiers potentiellement touchés par ces modifications, ils sont aisément déterminables et en nombre très restreints. Que ce soit à l'échelle du projet pris dans son ensemble ou à l'aune du seul quai de St-Eloi, ces modifications apparaissent mineures et réalisent l'hypothèse légale de l'art. 18*i* al. 1 let. b LCdF. S'il fallait nier que ces modifications puissent être soumises à la procédure simplifiée, cette dernière ne serait dans les faits pratiquement jamais applicable.

Concernant l'al. 2 de l'art 18*i* LCdF, celui-ci prévoit simplement que la procédure simplifiée s'applique aux plans de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé. Contrairement à ce que prétendent les recourants 9-10, au demeurant sans la moindre argumentation, cette disposition ne prévoit en revanche pas que les plans de détails ne peuvent pas être approuvés en la forme simplifiée lorsque le projet de base fait l'objet d'un recours par-devant le Tribunal, comme c'était le cas en l'espèce. La problématique que semblent ici vouloir soulever les recourants 9-10 concernent en réalité la faculté pour l'autorité inférieure d'approuver des modifications d'un projet faisant l'objet d'une procédure de recours, ce qui a trait à la problématique de l'effet dévolutif et non pas du type de procédure applicable. Or, il a déjà été expliqué ci-avant que l'effet dévolutif ne faisait en l'espèce pas obstacle à l'approbation des modifications litigieuses (consid. 6). D'autre part et ainsi qu'exposé plus haut, l'al. 2 de l'art. 18 LCdF prévoit simplement une hypothèse supplémentaire, par rapport à celles énoncées à l'al. 1, justifiant l'application de la procédure simplifiée (consid. 7.1). Par conséquent, dès lors que les conditions de l'art. 18*i* al. 1 let. a LCdF sont remplies, la procédure simplifiée est applicable, sans qu'il y ait besoin de se demander si l'hypothèse visée à l'al. 2 ne serait pas également réalisée. On observera en marge qu'en se

plaçant sur le terrain de l'art. 18*i* al. 2 LCdF, qui traite de l'approbation de plans de détail, les recourants admettent que la modification litigieuse est mineure, de sorte que leur argumentaire s'avère finalement contradictoire.

Enfin et surtout, les recourants 9-10 n'avaient aucun intérêt digne de protection à ce que la modification litigieuse soit traitée selon la procédure ordinaire. En effet, ils ont été avisés de cette modification en temps utile et ont pu faire valoir leurs différents griefs dans le cadre de la procédure d'opposition. Les autorités spécialisées ont été consultées et un éventuel piquetage apparaissait d'emblée superflu au vu du caractère mineur des modifications. Les recourants 9-10 n'expliquent au demeurant pas l'avantage qu'ils auraient eu à l'application de la procédure ordinaire.

Il résulte de ce qui précède que l'application de la procédure simplifiée aux modifications approuvées par décision du 24 mai 2023 était pleinement justifiée. Les droits procéduraux des recourants ont en outre été pleinement sauvegardés. Le grief pris de la violation de l'art. 18*i* LCdF est ainsi rejeté.

#### **8.**

Au niveau matériel, les recourants 7-8 et/ou 9-10 font valoir que le projet viole les règles régissant les surfaces d'assolement (consid. 9), que le quai projeté à St-Eloi ne poursuit aucun intérêt public et qu'il ne repose pas sur une étude suffisante des variantes (consid. 10), qu'il viole les dispositions sur le bruit (consid. 11), qu'il devrait comprendre une barrière de sécurité sur la partie de la ligne située en face du quai (consid. 12) ainsi que d'une paroi anti-vue afin de préserver leur intimité (consid. 13), enfin qu'il viole leur droit de propriété (consid. 14) et le principe de l'égalité de traitement (consid. 15).

#### **9.**

Les recourants 7-8 se prévalent d'une violation des règles et des principes régissant les surfaces d'assolement (SDA). Ils font notamment valoir qu'au vu de l'état du contingent cantonal vaudois et de l'absence de toute proposition de compensation des SDA, le projet litigieux viole le principe de précaution et les exigences fédérales en matière d'aménagement du territoire. Les recourants invoquent également une violation du principe de coordination, au motif que la problématique de la compensation des SDA n'aurait pas été résolue mais laissée en suspens, l'autorité inférieure s'étant contentée de renvoyer l'intimée, le canton de Vaud et l'ARE à se coordonner pour trouver une solution.

**9.1** En premier lieu, on observera que les parcelles des recourants, sises à Orbe, ne sont pas répertoriées comme des SDA. Les SDA affectées par le projet litigieux se trouvent à Chavornay, soit dans la commune voisine. Par conséquent, il est hautement douteux que les recourants soient légitimés à soulever des griefs en la matière. En tout état de cause, ceux-ci sont mal fondés. En effet, dans l'arrêt A-3366/2020 du 28 septembre 2023 qui porte précisément sur la partie du projet située à Chavornay – soit l'endroit où le projet prévoit des emprises sur les SDA – le Tribunal de céans a jugé que la marge de manœuvre cantonale en matière de SDA était respectée (arrêt du TAF A-3366/2020 du 28 septembre 2023 consid. 8.6), que les SDA consommées par le projet avait été compensées (arrêt précité A-3366/2020 consid. 8.7.2), que les exigences fédérales en la matière étaient toutes respectées (arrêt précité A-3366/2020 consid. 8) et, enfin, que l'intérêt public à la réalisation du projet l'emportait sur l'intérêt à la protection des SDA (arrêt précité A-3366/2020 consid. 9). Dans la mesure où les recourants n'ont fait valoir aucun élément que le Tribunal n'a pas traité dans cet arrêt paru avant leur dernière prise de position, il peut y être renvoyé.

**9.2** Quant au grief pris de la violation du principe de coordination, il repose sur la prémisse erronée que les SDA consommées par le projet n'ont pas été compensées et que cette problématique aurait été renvoyée à une procédure ultérieure. Dès lors qu'il y a bel et bien eu compensation, le grief est d'emblée mal fondé. Pour le reste, il a été démontré dans l'arrêt précité A-3366/2020 que les exigences en matière de coordination avaient été pleinement respectées (arrêt précité A-3366/2020 consid. 6.3).

Il résulte de ce qui précède que les griefs pris de la violation des dispositions sur les SDA sont rejetés, pour autant que recevables.

## **10.**

Les recourants soulèvent différents griefs en lien avec la halte et le parking projetés à St-Eloi. Ils font valoir que ceux-ci ne poursuivent aucun intérêt public (consid. 10.1) et que le choix de leur emplacement ne repose pas sur un examen suffisant des variantes (consid. 10.2).

**10.1** Si les recourants ne contestent pas l'intérêt public poursuivi par le projet dans son ensemble, ils remettent en cause l'intérêt public au maintien d'une halte à St-Eloi (consid. 10.1.1) et, en tout état de cause, l'intérêt à ce que cette halte, qui mesure en l'état 20 mètres de long, soit agrandie jusqu'à 110 mètres (consid. 10.1.2). En particulier, ils font valoir que le besoin d'avoir un arrêt à St-Eloi n'est pas établi, aucune projection

relative au nombre d'utilisateurs futurs ne figurant au dossier. En outre, les arrêts de la gare d'Orbe et des Granges seraient suffisants, de sorte que le maintien d'un arrêt intermédiaire serait superflu. Par ailleurs, l'offre de transport par bus répondrait déjà au besoin en mobilité dans le secteur (consid. 10.1.3). Enfin, les recourants contestent la nécessité d'implanter un parking pour desservir la halte de St-Eloi (consid. 10.1.4).

**10.1.1** L'intérêt public est une condition générale régissant toute activité étatique, conformément à l'art. 5 al. 2 de la Constitution fédérale (Cst, RS 101). C'est une notion juridique indéterminée qui laisse à l'autorité administrative une certaine latitude de jugement quant à son interprétation. La présence d'un intérêt public est en outre une condition nécessaire à toute restriction des droits fondamentaux (art. 36 al.2 Cst).

La décision d'implanter un quai sur une ligne ferroviaire à un endroit donné relève d'un choix en opportunité pour lequel les autorités compétentes jouissent d'une grande marge d'appréciation. En particulier, les infrastructures de ce type visent à satisfaire des besoins susceptibles d'évoluer à moyen et long terme que les autorités compétentes sont mieux à même d'appréhender que le Tribunal. En outre, ces besoins sont fonctions de choix politiques, notamment en matière d'aménagement du territoire, selon les zones que le Canton entend développer, ou en matière de mobilité, selon la volonté politique d'étoffer l'offre en transport public, d'une manière générale ou à certains endroits précis.

**10.1.2** En l'espèce, la halte de St-Eloi se trouve sur le territoire de la commune d'Orbe, entre la gare d'Orbe et celle des Granges. Or, le RIE indique que la Commune d'Orbe devrait passer de 6'500 à 10'000 habitants à l'horizon 2030 (p. 47 du RIE). En outre, le RIE rapporte les projections de Travys quant au développement du trafic ferroviaire entre 2015 et 2025 selon lesquelles le nombre total de trains par jour sur le tronçon les Granges – St-Eloi – Orbe, qui était en 2015 de 48 le jour et de 8 la nuit, passera à l'horizon 2025 à 60 le jour et à 16 la nuit (p. 48 du RIE). Aucune de ces projections n'a été contestée par les recourants et le Tribunal n'a aucune raison de s'en écarter. Aussi, on ne saurait reprocher à l'autorité inférieure de ne pas avoir exigé des projections concernant spécifiquement la halte de St-Eloi comme le font valoir les recourants. En effet, les projections précitées sont suffisamment ciblées pour être significatives. Elles démontrent une évolution claire des besoins dans la région à moyen et long terme. En outre, une zone d'habitation dense se trouve à hauteur de St-Eloi et l'intimée a mentionné, dans sa réponse du 16 octobre 2020, différents projets amenés à se développer dans le secteur, ce que les

recourants n'ont pas contesté. Le potentiel de développement à cet endroit a d'ailleurs pu être constaté par le Tribunal lors de la vision locale du 14 juillet 2021 (photo 17). Par conséquent, il est admis que la halte de St-Eloi répond à un véritable besoin.

En outre, il existe une volonté politique claire de développer cette région et, pour y contribuer, de la doter d'infrastructures attractives. En effet, le plan directeur vaudois définit Orbe et Chavornay comme des centres régionaux et prévoit le renforcement de la vitalité des centres sur l'ensemble du territoire en créant des noyaux dynamiques disposant de services et d'équipements de niveau régional ou suprarégional attractifs (Mesure B11 du PDCn.) Le plan directeur, qui se donne notamment comme objectif la diminution de la part des transports individuels motorisés, précise qu'au-delà d'une distance de 500 mètres, l'attractivité et l'utilisation des gares et des transports publics diminuent rapidement. Or, la gare d'Orbe est située à environ 700 mètres à pied de l'arrêt actuel de St-Eloi (qui sera déplacé d'environ 200 mètres au sud selon le projet), lequel se trouve à environ 800 mètres de la halte des Granges. En outre, l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire prévoit, à son art. 1 al. 2 let. b ch. 3, l'augmentation des prestations et l'extension de capacité de la ligne Lausanne-Orbe.

Enfin, l'arrêt de St-Eloi est situé entre celui d'Orbe et celui des Granges. Or, l'intimée a indiqué qu'entre ces deux derniers arrêts, il y avait 30 mètres de dénivelé. Ainsi, l'existence d'un arrêt intermédiaire permet de faciliter de manière non négligeable l'accès à la ligne ferroviaire, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Au vu des considérations qui précèdent, le Tribunal est d'avis que le maintien de la halte de St-Eloi répond à un intérêt public évident.

**10.1.3** Les recourants contestent également l'intérêt public à ce que le quai de St-Eloi, actuellement d'une longueur de 20 mètres, soit rallongé pour atteindre 110 mètres.

**10.1.3.1** L'intimée, dans sa réponse du 16 octobre 2020, a précisé que le trafic sera assuré par des rames de type Flirt d'une longueur d'environ 75 mètres et de type Domino d'une longueur de 75 ou de 100 mètres. Les rames de type Flirt seront essentiellement utilisées lors des courses en mode « couple/accroche » alors que celle de type Domino le seront pour les liaisons directes, soit sans séparation des rames en gare de Chavornay. Dans ce cas, la longueur de 100 mètres avec deux voitures intermédiaires

sera privilégiée pour garantir une capacité suffisante entre Cossonay et Lausanne.

**10.1.3.2** En premier lieu, on observera que le projet de l'intimée vise notamment à intégrer directement la ligne Orbe-Chavornay au réseau CFF. Il s'agit en particulier de permettre de rallier Orbe-Lausanne sans transbordement à Chavornay et à accroître la capacité ferroviaire de la ligne et son attractivité (consid. 3.2). Il en résulte que la longueur des rames utilisées sur la ligne Orbe-Chavornay ne se détermine pas exclusivement en fonction des besoins de cette ligne mais également des besoins des autres lignes qu'elle doit rallier et du matériel roulant qui y sera engagé, en particulier sur la relation Orbe-Chavornay-Lausanne, ce que l'intimée a au demeurant expressément indiqué aux recourants durant la procédure de première instance (réponse de l'intimée du 23 juin 2017). Or, les recourants fondent exclusivement leur argumentaire sur les besoins en transport public à St-Eloi. En définitive, le Tribunal de céans ne voit aucune raison qui justifierait de douter du bienfondé de l'allégation de l'intimée selon laquelle le matériel roulant empruntant la ligne Orbe-Lausanne atteindra les 100 mètres de long. Cette longueur semble au contraire ordinaire pour ce type de ligne. Par ailleurs, concernant les seuls besoins de la ligne Orbe-Chavornay, au vu des prévisions d'utilisation de la ligne rapportées plus haut, auxquelles s'ajoute la volonté politique de développer la région (consid. 10.1.2), une longueur de 100 mètres n'apparaît nullement excessive.

**10.1.3.3** Au vu de la longueur de 100 mètres que pourra atteindre le matériel roulant, la longueur projetée du quai litigieux, à savoir 110 mètres, n'est guère critiquable. A l'argument que le recourant 10 a fait valoir lors de la vision locale du 14 juillet 2021, à savoir que les trains ayant une longueur de 100 mètres s'arrêteront uniquement aux arrêts dits principaux et non pas à St-Eloi, d'une part, et que, d'autre part, ces trains sont équipés de façon à ce que les portes situées aux extrémités peuvent être bloquées, de sorte que le quai peut être plus court que le matériel roulant, il faut objecter ce qui suit. L'option consistant à bloquer les portes des extrémités du train lorsque celui-ci arrive en gare de St-Eloi est d'emblée inadaptée. Elle fait en particulier courir le risque aux usagers qui ont pris place en bout de train de se retrouver, au moment de descendre, face à des portes bloquées et de finalement manquer l'arrêt. Ce risque, qui est encore aggravé pour les personnes à mobilité réduite, ne saurait être supprimé par des avertissements appropriés, ceux-ci présupposant des capacités d'attention qui font souvent défaut aux usagers des trains (qui discutent, écoutent de la musique, téléphonent, etc.).

En tout état de cause, est décisif ce qui suit. Dès lors que le projet de l'intimée, relativement coûteux, vise à satisfaire des besoins en mobilité sur le moyen et long terme qui ne peuvent qu'être approximés, toute projection comprenant une marge d'erreur, il apparaît cohérent de ne pas se baser sur des prévisions d'utilisation pessimistes ou minimalistes. A défaut, il faudrait encourir le risque que la nouvelle infrastructure ne soit prématurément plus en mesure d'absorber la demande en la matière et qu'elle ne remplisse ainsi plus qu'imparfaitement l'intérêt public qu'elle poursuit. Or, il a déjà été rapporté ci-avant que la région connaît un essor considérable et qu'il existe une forte volonté politique de la développer (consid. 9.1.3).

Sur le vu de ce qui précède, le Tribunal est d'avis que la longueur du quai projeté est nécessaire et répond bien à un intérêt public.

**10.1.4** Concernant l'intérêt public à la création d'un parking, les recourants 7-8 semblent le contester, d'une manière péremptoire, sans même un début d'argumentation. Or, il s'agit d'un parking de stationnement de courte durée relativement modeste, puisqu'il comprendra deux places de parc pour automobiles ainsi que des places de parc pour bicyclettes. L'intérêt public de ce parking est évident. Il permettra de faciliter l'accès à l'installation ferroviaire. Concernant en particulier le parking automobile, il permettra à des tiers, des proches notamment, d'apporter jusqu'à cette halte les usagers qui ne peuvent s'y rendre à pied, en raison d'une mobilité réduite, de leur jeune âge ou encore des circonstances météorologiques.

**10.1.5** Enfin, on ne saurait dénier l'intérêt public au maintien de la halte au motif qu'un bus desservirait déjà plusieurs arrêts à proximité de St-Eloi. En effet, l'un des objectifs du projet est d'assurer une liaison ferroviaire Orbe-Lausanne sans transbordement (consid. 3.2). Si les usagers à proximité de St-Eloi devaient, pour rallier cette liaison ferroviaire, préalablement prendre le bus, l'attractivité du présent projet serait considérablement réduite pour eux. D'autre part, la variante par bus est de nature à impacter défavorablement la fluidité du trafic routier dans une région qui est amenée à voir son affluence grandir (augmentation de la population mais également des travailleurs pendulaires). Il apparaît dès lors opportun de vouloir capter le maximum de voyageurs sur le réseau ferroviaire afin notamment de désengorger le réseau routier. Pour le reste, le choix de maintenir une halte relève du pouvoir d'appréciation des autorités.

**10.2** Les recourants arguent ensuite que le choix de l'emplacement du quai de St-Eloi et du parking qui y est accouplé ne repose pas sur un examen

suffisant des variantes. Ils font valoir le quai actuel aurait pu être prolongé (consid. 10.2.2), déplacé en face de l'endroit actuel (consid. 10.2.3) ou implanté un peu avant l'endroit projeté, à hauteur de la parcelle n° 1068 (consid. 10.2.4). Concernant le choix du parking, les recourants se plaignent de ce qu'aucune variante n'a été examinée (consid. 10.2.5).

**10.2.1** Aux termes de l'art. 2 al. 1 let. b de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, RS 700.1), « lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité, quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte ». Toutefois, le droit fédéral n'oblige pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même; en particulier, il n'impose pas une étude de l'impact sur l'environnement pour chaque variante (parmi d'autres : arrêt du TF 1C\_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 9.4).

**10.2.2** Concernant tout d'abord la variante selon laquelle le quai aurait pu être prolongé à l'endroit actuel, il paraît d'emblée évident qu'elle est irréaliste. En effet, le quai actuel est enserré entre, au nord-ouest, un viaduc ferroviaire franchissant une rivière et, au sud-est, la route de St-Eloi. Lors de la vision locale du 14 juillet 2021, le Tribunal a eu l'occasion de constater que le quai actuel de 20 mètres de long utilisait pratiquement toute la surface disponible. Selon Swisstopo, la distance entre le début du cours d'eau et la route est de 37 mètres, longueur qui n'est au demeurant pas utilisable en totalité, puisqu'il y a un talus entre le cours d'eau et le début du quai. La réalisation de cette variante nécessiterait donc soit de créer, au sud-est, un pont routier afin de permettre à la route de St-Eloi d'enjamber la voie ferroviaire, soit de créer, au nord-ouest, un ouvrage de soutènement supplémentaire permettant d'agrandir l'assiette du viaduc afin de pouvoir accueillir le prolongement du quai de St-Eloi. Il est d'emblée évident que chacune de ces deux variantes occasionnerait des coûts supplémentaires considérables et disproportionnés. Devant l'évidence de ce constat – que les recourants remettent en cause péremptoirement sans aucune démonstration ni argument – l'autorité inférieure n'avait pas à examiner plus avant cette variante.

**10.2.3** Les considérations qui précèdent valent *mutatis mutandis* pour la variante consistant à implanter le quai en face de son emplacement actuel.

**10.2.4** La variante consistant à déplacer le quai un peu avant l'endroit projeté, soit à hauteur de la parcelle n° 1068, apparaît d'emblée moins opportune que celle retenue.

**10.2.4.1** En effet, le projet litigieux comprend la création d'un parking dont l'intérêt public a été exposé ci-avant (consid. 10.1.4). Dans la variante retenue, ce parking prend place sur l'entier d'une parcelle non construite, à savoir sur la parcelle n° 1071 d'une surface totale de 635 m<sup>2</sup>, alors que dans la variante des recourants, il serait implanté sur la parcelle n°1068 qui est, elle, déjà bâtie. Par conséquent, l'emprise du projet litigieux sur des surfaces bâties est très inférieure à celle de la variante préconisée par les recourants. Certes, l'emplacement des bâtiments en question sur leur parcelle respective n'est pas le même. Le bâtiment sis sur la parcelle n° 1068 est situé à plusieurs mètres des voies ferrées, alors que le bâtiment sis sur la parcelle n° 1069 des recourants 7-8 se trouve très proche de celles-ci. Ainsi, il est vrai que dans la variante préconisée par les recourants, le quai et le parking projetés seraient davantage éloignés du bâtiment d'habitation (sis sur la parcelle n° 1068) qu'ils ne le sont, dans projet litigieux, de l'habitation des recourants 7-8. Toutefois, cela tient simplement à ce que, en l'état initial, soit avant la réalisation du projet litigieux, la parcelle des recourants 7-8 est plus proche de la ligne ferroviaire et se trouve ainsi déjà dans une situation moins favorable. D'autre part et en tout état de cause, le surcroît de terrain (déjà bâti) à exproprier dans la variante préconisée par les recourants par rapport à celle retenue (à savoir 635 m<sup>2</sup> versus 20 m<sup>2</sup>) est tel que cette variante apparaît quoiqu'il en soit plus préjudiciable aux propriétaires de la parcelle n° 1068 que le projet litigieux aux recourants 7-8. De plus, la variante des recourants ne permet pas d'avoir deux accès au quai comme le prévoit le projet litigieux.

**10.2.4.2** On observera encore que le classement actuel de la parcelle n° 1071 n'est pas décisif. A cet égard, les recourants 7-8 ont fait valoir que dite parcelle est inventoriée comme surface d'assolement, l'intimée a indiqué, lors de la vision locale du 14 juillet 2021, qu'elle figurait en zone intermédiaire et les recourants 9-10 ont affirmé que selon le droit vaudois, les zones intermédiaires sont assimilées à des zones agricoles. Il est d'emblée inutile d'instruire plus avant cette question. En effet, la parcelle en question présente une surface de 635 m<sup>2</sup>, a une forme allongée, est en pente et n'est pas directement rattachée à une autre surface agricole, puisqu'elle se trouve enserrée entre la parcelle des recourants 7-8, le chemin des Ars et la voie ferrée. En conséquence, l'intérêt de cette parcelle est douteux en termes d'agriculture. Pour le reste, les propriétaires

concernés n'ont pas interjeté recours. A titre superfétatoire et quand bien même il s'agirait de SDA, les exigences en la matière sont en tout état de cause largement respectées ainsi qu'il l'a été exposé plus haut (consid. 9.1).

**10.2.4.3** On précisera encore que la variante consistant à implanter le quai à hauteur de la parcelle n° 1068 et à utiliser le parking actuel figurant de l'autre côté de voies ferrées ne saurait davantage être préférée. En effet, pour accéder au quai depuis ce parking, il faudrait traverser la route et la voie ferrée. Au vu de la configuration des lieux et de la taille réduite de ce parking, la construction d'un passage sous-terrain ne semble guère réaliste. En tout état de cause, cette solution occasionnerait des coûts supplémentaires très importants, d'une part, et péjorerait considérablement l'accessibilité au quai pour les personnes à mobilité réduite, d'autre part. En conséquence, cette variante ne saurait véritablement être entrée en ligne de compte.

**10.2.5** Concernant le choix de l'emplacement du parking, les recourants 7-8 se plaignent à tort de ce qu'aucune variante n'a été examinée. En effet, d'une part, l'autorité a examiné la variante consistant à déplacer le quai à hauteur de la parcelle n° 1068 avec une implantation du parking au nord de cette parcelle, variante qu'elle a rejeté à raison ainsi qu'on l'a vu ci-avant (consid. 10.2.4). D'autre part, les recourants ne proposent pas d'autres variantes dans leur mémoire de recours.

**10.3** En cours de procédure, les recourants ont requis la production de « l'étude des variantes » concernant la halte de St-Eloi (consid. 10.3.1). A cet égard, ils se réfèrent à la déclaration d'un représentant de Travys consignée dans le procès-verbal de la vision locale du 14 juillet 2021. Les recourants 7-8 ont également requis la production « de tout document démontrant qu'il n'y aurait pas de possibilité d'établir un quai à hauteur de la parcelle n° 1068 ainsi que tout document démontrant que si la halte était déplacée de l'autre côté des voies par rapport à l'emplacement actuel, il y aurait des emprises importantes sur des parcelles bâties et qu'il faudrait élargir le viaduc ferroviaire moyennant des travaux de très grande ampleur et que le résultat serait un cul-de-sac » (consid. 10.3.2).

**10.3.1** A la page 15 du procès-verbal du 14 juillet 2021, il est simplement indiqué que « [le représentant de l'intimée] a présenté les 3 options qui ont été envisagées, à savoir supprimer la halte, prolonger le quai en direction du pont ou à l'emplacement finalement retenu ». Ainsi, il n'a aucunement été indiqué qu'une « étude » avait été réalisée concernant ces trois

variantes. Aussi, dans l'hypothèse où une telle étude avait été réalisée en amont, avant la préparation de la demande d'approbation des plans, cette étude ne ferait en soi pas partie du dossier de la cause. Quoiqu'il en soit, ce qui importe en l'espèce est que les raisons pour lesquelles l'intimée n'a pas retenu lesdites variantes mais a au contraire choisi de maintenir la halte, de la déplacer à l'endroit projeté et de l'agrandir ressortent avec clarté tant de la décision attaquée que du dossier d'approbation des plans. Comme exposé dans les considérants qui précèdent, ce choix est pleinement justifié. Par conséquent, à supposer même que la requête des recourants ait un objet – à savoir que l'étude requise existe – la production de cette dernière est d'emblée inapte à influencer l'issue du litige, de sorte qu'elle devrait en tout état de cause être rejetée à titre d'appréciation anticipée des moyens de preuve.

**10.3.2** Concernant les requêtes de production exclusivement émises par les recourants 7-8, elles ne portent pas sur des pièces déterminées. En réalité, les recourants 7-8 estiment, d'une manière confinante à la témérité, que certains faits ayant justifié l'exclusion de certaines variantes ne sont pas établis à suffisance. Or, il est évident pour le Tribunal que l'élargissement d'un viaduc afin de pouvoir y installer un quai occasionne nécessairement des travaux de grande ampleur et que cela aboutirait à un quai en cul-de-sac. Concernant l'exclusion de la variante consistant à établir le quai à hauteur de la parcelle n° 1068, il est renvoyé au considérant topique (consid. 10.2.4). Enfin, les études de variantes ne sont pas objet du projet. Si des études de variantes peuvent être nécessaires pour préserver d'autres intérêts publics, les solutions envisagées par les recourants iraient clairement à l'encontre de ce dernier (ATF 139 II 499 consid. 7.3.1, TF 1C\_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1).

## **11.**

Les recourants ont soulevé différents griefs relatifs aux émissions sonores générées par le projet litigieux tant à l'encontre de la décision d'approbation des plans du 29 mai 2020 qu'à l'encontre de la décision de reconsidération partielle du 24 mai 2023.

**11.1** Par la décision d'approbation des plans du 29 mai 2020, l'autorité inférieure s'en est remise à l'étude sur le bruit figurant dans le RIE ainsi qu'à l'avis des autorités spécialisées. Dans cette étude sur le bruit et en application de l'art. 43 let. b OPB, la parcelle des recourants 7-8 a été classée en degré de sensibilité III et celle des recourants 9-10 en degré de sensibilité II. La halte de St-Eloi a été qualifiée de nouvelle installation devant respecter les valeurs de planification (VLP), conformément à

l'art. 7 al. 1 let. b OPB. Selon les résultats de cette étude, les immissions sonores générées par l'exploitation de la ligne à la halte projetée de St-Eloi respectent les VLP. En particulier, les niveaux d'évaluation calculés au droit des parcelles des recourants 7-8 et 9-10 sont inférieurs, le jour comme la nuit, de 14 à 15 dB(A) par rapport aux VLP. Le service spécialisé du canton de Vaud s'est référé, dans son préavis du 21 décembre 2016, à cette étude, sans émettre aucune objection. L'OFEV a approuvé cette étude dans son préavis du 13 mars 2017.

**11.2** Par décision du 24 mai 2023 et comme exposé ci-avant (consid. 3), l'autorité inférieure a approuvé la demande de modification de l'intimée visant à rehausser et prolonger la paroi anti-vue implantée le long du quai de St-Eloi devant la parcelle n° 1069 des recourants 7-8. Selon ces modifications, la partie de la paroi qui longe le quai est prolongée de 8,85 mètres côté nord en direction d'Orbe-gare et réhaussée de 30 à 70 cm. Quant à la partie de la paroi perpendiculaire au quai (côté sud du quai), elle est réhaussée de 30 cm et prolongée de 35 cm. Selon l'étude de bruit complémentaire jointe à cette demande, lesdites modifications n'entraînent pas d'augmentation des immissions sonores par rapport au projet de base (< 1 dB), de sorte que le projet modifié respecte également les VLP. Le service spécialisé du canton de Vaud, auprès duquel l'intimée a sollicité l'approbation de l'étude de bruit, s'est contenté de renvoyer aux dispositions applicables dans un mail relativement sommaire du 15 mars 2023. L'OFEV a quant à lui renoncé à être consulté, estimant que les modifications n'étaient pas significatives en matière de bruit.

**11.3** Dans la partie de leur recours du 2 juillet 2020 consacrée aux émissions sonores, les recourants 9-10 ont simplement fait valoir que « le dossier est lacunaire puisqu'il n'analyse pas la problématique des nuisances évoquées par les opposants ». Dans la parenthèse qui suit cette affirmation, les recourants 9-10 précisent les sujets en question non abordés, à savoir le « bruit lié à l'arrêt et au départ des trains ainsi que le comportement des voyageurs » (consid. 11.3.1). Par conséquent, les recourants ne font plus valoir, devant le Tribunal de céans, leur grief d'ordre méthodologique, grief en tout état de cause mal fondé (consid. 11.3.2). Dans leur prise de position du 16 septembre 2021, les recourants 7-8 se sont également plaints de ce que les nuisances liées à l'arrêt et au freinage du train n'avaient pas été prises en compte. Ils ont en outre estimé que les rames ont évolué et engendrent des nuisances sonores très importantes notamment lors de l'ouverture et la fermeture des portes, ce dont n'aurait pas tenu compte l'étude sur le bruit figurant dans le RIE.

En revanche, le classement de la parcelle des recourants 7-8 et 9-10 en degré de sensibilité III respectivement II n'est pas contesté. Il est également admis que la halte de St-Eloi est assimilable à une nouvelle installation et requiert, en conséquence, le respect des VLP, soit les valeurs les plus protectrices pour les recourants.

**11.3.1** L'argument des recourants dirigé contre la décision d'approbation des plans du 29 mai 2020 et selon lequel les bruits générés par les arrêts et départs du train, par le sifflement des portes ainsi que par les usagers futurs du quai n'auraient pas été pris en considération ne convainc pas. En effet, l'autorité inférieure a indiqué, dans son courrier du 17 août 2021, que ce sont les nuisances provoquées par des compositions roulant à pleine vitesse qui ont été calculées, de sorte que les nuisances sonores en zones de gare sont en réalité surévaluées et les autres nuisances liées son exploitation sont couvertes. Cette réponse est pleinement convaincante. Les recourants n'ont apporté aucun élément de nature à en remettre en cause le bien-fondé. Par ailleurs, les autorités cantonales et fédérales spécialisées, dans leur préavis des 21 décembre 2016 et 13 mars 2017, ont validé l'étude sur le bruit figurant au dossier. Finalement, on observera que immissions sonores calculées sont très inférieures aux limites fixées par la législation, puisque que les niveaux d'évaluation calculés au droit des parcelles des recourants 7-8 et 9-10 sont inférieurs, le jour comme la nuit, de 14 à 15 dB(A) aux VLP.

Sur le vu de ce qui précède, le Tribunal ne voit aucune raison de s'écarter de l'avis des autorités spécialisés selon lequel les nuisances sonores générées par le projet litigieux dans sa version initiale respectent les VLP.

**11.3.2** Bien que les recourants 9-10 ne fassent plus valoir, par-devant le Tribunal de céans, leurs griefs d'ordre méthodologique par lesquels ils se plaignaient que le RIE rapportait des résultats sans expliciter la teneur des calculs sous-jacents, que la méthodologie appliquée n'était pas précisée et que le trafic ferroviaire pris en compte comme base de calcul des immissions sonores n'était pas connu, le Tribunal observera brièvement ce qui suit. Le RIE comprend un tableau récapitulatif du trafic ferroviaire actuel (à l'époque du RIE, soit 2015) et le trafic ferroviaire projeté pour 2025, en particulier sur le tronçon Orbe – St-Eloi – Les Granges ; or, les niveaux d'évaluation du bruit ont été déterminés pour 2020, soit durant l'espace temporel précité. La formule de calcul des niveaux d'évaluation se trouve elle dans l'OPB. Par ailleurs, les recourants 9-10, représentés par un mandataire professionnel, n'ont jamais requis la production de pièces précises devant l'autorité inférieure (pas plus qu'ils ne le font devant le

Tribunal de céans), ce qui leur était loisible de faire. Ils ont simplement fait valoir que le dossier était lacunaire et que « la notice d'impact devait être complétée afin qu'il soit possible de comprendre les calculs permettant d'aboutir aux résultats présentés, en l'état, sans explications ». Or, les autorités spécialisées cantonales et fédérales ont pour leur part approuvé l'analyse sur le bruit figurant au dossier. Le Tribunal ne voit aucune raison objective de s'écarter de l'avis des autorités spécialisées qui ont considéré que les méthodes et les calculs sont corrects.

Il résulte de ce qui précède que les griefs pris de la violation des dispositions sur le bruit dirigés contre la décision du 29 mai 2020 sont mal fondés.

**11.4** Dans leur recours du 26 juin 2023 dirigé contre la décision du 24 mai 2023 approuvant l'agrandissement de la paroi anti-vue longeant le quai de St-Eloi, les recourants 9-10 ont fait valoir que la réverbération du bruit engendrée par cette modification n'avait « pas été traitée de façon détaillée et compréhensible ». Ils ont en particulier fait valoir que l'autorité inférieure s'est contentée d'entériner l'étude sur le bruit complémentaire produite par l'intimée, sans que l'autorité cantonale spécialisée n'ait procédé à une véritable analyse de la cause, celle-ci « s'étant bornée à renvoyer aux lois applicables ». Ils ont également fait valoir que l'avis de l'OFEV ne leur avait pas été communiqué ; après que le Tribunal en ait demandé la production (consid. D.e.a et 4.7), les recourants n'ont soulevé aucun grief matériel à son encontre.

En l'espèce, on observera que les modifications de la paroi anti-vue sont relativement mineures pour la partie située du côté de la parcelle des recourants 9-10, soit la partie de la paroi perpendiculaire au quai (côté sud du quai), puisqu'à cet endroit, la paroi est réhaussée de 30 cm et prolongée de 35 cm mais dans la direction inverse à celle de la parcelle des recourants 9-10. En outre, il y a environ 50 mètres de distance entre le rehaussement de 30 cm et l'angle le plus proche de l'habitation des recourants. L'OFEV, dans son avis du 10 mai 2023, a qualifié ces modifications de « bagatelles ». Quoiqu'il en soit, le point décisif pour le Tribunal est que l'OFEV a expliqué, dans sa réponse du 23 octobre 2023, que la parcelle des recourants 9-10 était située de l'autre côté des voies par rapport à la paroi projetée, de sorte que le train, en passant, fera obstacle au bruit réverbéré. Cette explication, somme toute logique, est pleinement convaincante et les recourants n'ont avancé aucune explication de nature à la remettre en cause. Par conséquent, toute investigation supplémentaire apparaît inutile. Il serait en particulier superflu de

déterminer si l'avis de l'autorité spécialisée cantonale du 15 mars 2023, quelque peu sibyllin il est vrai, consiste en un simple rappel à la loi ou s'il peut être assimilé à une validation matérielle de l'étude de bruit complémentaire. A cet égard, on rappellera que l'autorité d'approbation des plans n'a pas l'obligation mais la possibilité de consulter l'avis des cantons et commune lorsque l'on se trouve en procédure simplifiée (art. 18*i* al. 3 LCdF), soit la procédure valablement appliquée aux modifications litigieuses, ainsi qu'on l'a vu ci-avant (consid. 7).

**11.5** Les recourants 9-10 requièrent également la pose d'une paroi phonique afin de réduire les nuisances sonores au droit de leur parcelle. Ils font valoir que l'exploitante doit prendre toute mesure économiquement supportable en vue d'atténuer les émissions sonores générées par son installation.

**11.5.1** Selon la jurisprudence, lorsque les VLP sont respectées, des mesures préventives supplémentaires ne se justifient au regard du principe de la proportionnalité que si l'on peut s'attendre à une réduction sensible des émissions de bruit avec des dépenses peu importantes (cf. ATF 133 II 169 consid. 3.2 ; arrêts du TAF A-604/2017 du 22 mars 2018 consid. 6.1 et A- 3753/2016 du 17 mai 2018 consid. 6.1 ). Cela tient notamment au fait que les VLP constituent déjà les valeurs préventives de limitation les plus basses.

**11.5.2** En l'espèce, non seulement les VLP sont respectées, mais de surcroît très largement, ainsi qu'exposé ci-avant (consid. 11.1 et 11.2). S'agissant de l'installation d'une paroi phonique, il s'agit d'une mesure coûteuse. A cet égard, il ne faut pas perdre de vue que le réseau ferroviaire, pour servir au mieux l'intérêt public, doit être dense et desservir l'ensemble du territoire, de sorte qu'il est inévitablement amené à traverser de nombreuses zones d'habitations. S'il fallait exiger la pose de parois phoniques au droit de toutes les habitations concernées, y compris celles à l'encontre desquelles les nuisances sonores sont largement inférieures aux VLP, cela entraînerait des coûts démesurément élevés. Cela serait en outre de nature à freiner voire entraver le bon développement du réseau ferroviaire, lequel poursuit un intérêt public évident. En résumé, exiger de l'intimée l'installation d'une paroi anti-bruit sur la parcelle des recourants 9-10 serait disproportionné.

Par conséquent, c'est à juste titre que l'autorité inférieure n'a pas donné suite à la requête des recourants.

**12.**

Les recourants, qui ne se prévalent expressément de la violation d'aucune disposition légale, reprochent au projet approuvé de ne pas présenter un degré de sécurité suffisant. Ils font valoir que leur propriété, desservie par le chemin de Floréal, se trouve en face de la halte projetée de St-Eloi, ce qui est de nature à susciter la tentation, notamment chez les jeunes enfants, de traverser les voies ferrées afin de rejoindre le quai d'embarquement. Les recourants font grief à l'autorité inférieure de ne pas avoir traité ce point et concluent à ce que la pose de barrières de sécurité soit ordonnée.

**12.1** La LCdF et ses dispositions d'exécution contiennent plusieurs dispositions relatives à la sécurité. L'art. 19 al. 1 LCdF prévoit que l'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers. A teneur de l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1) les ouvrages, les installations, les véhicules et leurs éléments doivent être planifiés et construits de manière à pouvoir être exploités en toute sécurité et entretenus correctement.

**12.2** A teneur de l'art. 23 OCF, lorsqu'une route est construite parallèlement à une voie ferrée, ou vice versa, il faut prévoir une distance suffisante entre le bord de la chaussée et l'axe de la voie la plus proche (al. 1) La voie ferrée sera délimitée de façon visible par rapport à la chaussée parallèle (al. 3). L'art. 27 al. 4 OCF dispose que là où il y a danger que des véhicules routiers ou leur chargement puissent échouer sur la voie ferrée, des dispositifs de protection adéquats doivent être mis en place par le propriétaire de la route ou de la voie ferrée qui est source du danger. En revanche, aucune disposition expresse ne prévoit la pose de barrières de sécurité ou des mesures analogues en bordure de chemins longeant les voies ferrées.

**12.3** Les art. 40b ss LCdF règlent la responsabilité des détenteurs d'entreprises ferroviaires. L'art. 40b LCdF prévoit que le détenteur d'une entreprise ferroviaire répond du dommage si les risques caractéristiques liés à l'exploitation du chemin de fer ont pour effet qu'un être humain est tué ou blessé ou qu'un dommage est causé à une chose (al. 1). L'art. 40c LCdF précise que le détenteur est dégagé de sa responsabilité civile si un fait qui ne lui est pas imputable a contribué à causer le dommage

d'une façon si intense qu'il doit en être considéré comme la cause principale (al. 1). Constitue notamment un tel fait: la force majeure, la faute grave du lésé ou d'un tiers (al. 2). L'art. 40f LCdF renvoie pour le surplus aux dispositions du code des obligations (CO, RS 220) concernant les actes illicites.

**12.1** Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière de responsabilité du propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO), très largement transposable au cas d'espèce, un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité requise pour l'usage auquel il est destiné (parmi d'autres : ATF 126 III 113 consid. 2 cc). Le propriétaire ne doit dès lors prévenir que les risques normaux et il n'a pas besoin d'éliminer tout dommage imaginable. En principe, la construction ou l'entretien de l'ouvrage n'a pas à se faire en fonction d'un usage non conforme à sa destination. Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser l'application de ces principes en lien avec le comportement d'enfants et la manière dont le propriétaire d'ouvrage devait en tenir compte. Il en résulte que ce dernier peut partir de l'idée que les enfants se comporteront sur son ouvrage avec la raison moyenne correspondant à leur âge. Les enfants qui ne sont pas doués du jugement nécessaire pour utiliser un ouvrage doivent rester sous surveillance. Ainsi, le propriétaire de la route peut compter sur le fait que seuls les enfants formés à la circulation routière emprunteront son ouvrage sans être accompagnés (ATF 130 III 736 consid. 1.6). En revanche si, de par sa constitution ou sa structure, l'ouvrage comporte des risques particuliers qui peuvent entraîner des dommages graves ou si, en raison de son affectation, il est de nature à inciter les enfants à une utilisation non conforme à sa destination, le propriétaire est tenu de prendre des précautions particulières pour empêcher que des enfants n'utilisent l'ouvrage de manière non conforme à sa destination. Est ainsi défectueuse la piscine d'amusement, destinée à être utilisée par des enfants qui, alors qu'elle n'offre pas la profondeur nécessaire pour y plonger, ne contient ni barrière ni écriteau interdisant les plongées (ATF 116 II 422 consid. 1 et 2). Dans tous les cas, la responsabilité du propriétaire présuppose que le comportement non conforme des enfants soit prévisible et que les mesures propres à empêcher cet usage puissent être exigées de lui. A cet égard, il doit exister une proportion raisonnable entre les coûts nécessaires à la suppression de dangers ou à la prise de mesures de sécurité et le besoin de protection des usagers compte tenu du but de l'ouvrage (ATF 121 III 358 consid. 4a).

En application de ces principes, le Tribunal fédéral a jugé que le propriétaire d'un chemin desservant une habitation familiale et longeant un

cours d'eau pouvait, au même titre que le propriétaire du canal, admettre que les tout-petits ne joueront pas à cet endroit sans se trouver sous la surveillance de leurs parents ou de tiers, de sorte que les propriétaires des ouvrages en question ne répondaient pas du dommage subi par le bambin tombé dans le canal à la suite d'une chute à vélo survenue alors qu'il jouait sur le chemin. En outre, l'installation d'une clôture séparant le canal du chemin d'accès n'était pas raisonnablement exigible, sauf à admettre que tous les secteurs de routes qui longent un cours d'eau à ciel ouvert doivent être clôturés (ATF 130 III 736).

**12.2** En l'espèce, il va sans dire que le danger invoqué par les recourants ne résulte pas d'un usage de l'installation conforme à sa destination, mais d'un comportement téméraire consistant à braver une règle élémentaire de sécurité, à savoir l'interdiction de traverser à pied une voie ferrée. Or, selon la jurisprudence rappelée plus haut, le propriétaire d'un ouvrage ne doit pas compter avec une utilisation non conforme de son installation. A ce principe, la jurisprudence prévoit notamment une exception lorsque, en raison de son affectation, l'ouvrage est de nature à inciter les enfants à une utilisation non conforme à sa destination, telle une piscine d'amusement qui peut inciter les enfants à y plonger sans prendre préalablement prendre la peine de se renseigner sur la profondeur de celle-ci. Or, l'on ne saurait à l'évidence admettre qu'une installation ferroviaire réalise cette exception. En outre, il est constant que les enfants qui ne sont pas dotés du jugement suffisant pour intégrer ou comprendre la portée de l'interdiction de traverser les voies ferrées, cas échéant de s'y conformer, ne doivent pas rester sans surveillance à cet endroit. Enfin, contraindre le détenteur de l'installation ferroviaire à poser une barrière de sécurité serait disproportionné. En effet, d'une part, cette mesure viserait à prévenir un risque résultant d'un comportement qui viole très clairement une règle de sécurité élémentaire. D'autre part, le risque en question ne concerne que quelques personnes, dès lors que le chemin de Floréal ne dessert tout au plus que quelques habitations.

Il résulte de ce qui précède que, d'une part, le détenteur de l'installation ferroviaire n'a pas à prendre en considération le risque dont se prévalent les recourants et que, d'autre part, la mesure consistant en la pose d'une barrière de sécurité serait en tout état de cause disproportionnée.

**12.3** Pour le reste, abstraction faite de l'hypothétique tentation créée par l'implantation du quai à proximité de la parcelle des recourants 9-10, on observera avec l'autorité inférieure que le projet, par rapport à la situation actuelle, améliore leur sécurité ainsi que de celle de leurs enfants. En effet,

d'une part, avec l'implantation du quai de St-Eloi à hauteur de leur parcelle, les trains rouleront à une vitesse réduite à cause de la halte. D'autre part, le projet implique un ripage des voies ferrées du côté opposé à celui de leur parcelle.

Il résulte des considérations qui précèdent que le grief des recourants 9-10 pris du défaut de sécurité de l'installation ferroviaire est mal fondé.

**12.4** En cours de procédure, les recourants 9-10 ont requis, sans motivation, la production de « la convention de voisinage évoquée par l'intimée lors de la vision locale du 14 juillet 2021 et concernant la parcelle voisine où un projet de construction a été développé ».

Lors de dite vision locale, l'intimée a indiqué qu'une convention a été conclue avec un propriétaire voisin afin d'assurer la sécurité liée à un autre projet de construction indépendamment du projet litigieux. Ainsi, la convention privée dont les recourants 9-10 demandent la production porte sur un objet extrinsèque à la présente procédure. En outre, les recourants n'expliquent aucunement quel intérêt ils auraient à avoir accès à cette pièce dans le cadre de l'actuelle procédure. Dès lors qu'ils n'ont pas droit à ce qu'une barrière de sécurité soit installée, ainsi qu'on l'a vu ci-avant (consid. 12.2-12.3), on voit mal ce que cette pièce pourrait objectivement leur apporter. En particulier, le fait que la convention requise prévoit, par hypothèse, l'installation d'une barrière de sécurité peut certes profiter aux recourants 9-10 mais ne saurait à l'évidence étendre leurs droits et leurs prétentions dans la présente procédure.

Insuffisamment motivée, extrinsèque à la présente procédure et soutenue par aucun intérêt digne de protection, la requête des recourants 9-10 est rejetée.

### **13.**

Les recourants 9-10 estiment que le projet litigieux devrait prévoir une paroi anti-vue sur leur parcelle. A cet égard, ils font valoir que les passagers du quai projeté auront une vue directe et plongeante sur leur terrain et dans leur maison.

Dans leur recours du 2 juillet 2020, les recourants 9-10 ne se sont pas prévalus d'une perte de vue qui résulterait de l'implantation de la paroi anti-vue prévue sur la parcelle des recourants 7-8. En revanche, dans leur recours du 26 juin 2023 dirigé contre l'agrandissement de cette paroi, ils ont fait valoir lapidairement, sans évoquer aucun élément matériel,

« qu'une telle paroi a une incidence [...] sur l'impact visuel depuis leur propriété ». Ils ont également requis du Tribunal qu'il ordonne une nouvelle vision locale avec la pose de gabarits. Il semble donc que les recourants 9-10 se plaignent à la fois d'une perte d'intimité et d'une perte de vue.

Ainsi, les recourants 9-10 se plaignent des nuisances occasionnées par la paroi anti-vue projetée devant la parcelle des recourants 7-8, notamment de la perte de vue qui en résulterait, mais requièrent qu'une même paroi soit implantée sur leur parcelle.

**13.1** Selon les plans approuvés, le quai projeté est situé, de l'autre côté des voies ferrées, à environ 7,80 mètres de la parcelle des recourants 9-10, 13 mètres de leur terrasse et 19 mètres de leur maison (voir pièce n° 5.6.1 ; voir également le site Géoportail du canton de Vaud à l'adresse <https://www.geo.vd.ch>, consulté le 15 janvier 2024). Le côté de leur parcelle faisant face au quai mesure approximativement 28,5 mètres. Ce côté ne sera pas entièrement longé par le quai de 110 mètres de long, puisque ces deux objets sont décalés l'un par rapport à l'autre. Concrètement, seuls les 13 derniers mètres du quai (côté sud-est) longeront la parcelle des recourants.

Quant à la paroi anti-vue prévue sur la parcelle des recourants 7-8, elle se trouve à au moins 50 mètres de l'habitation des recourants 9-10, atteindra une hauteur variable mais de maximum 2,70 mètres et une longueur, sur un côté, de 59 mètres environ, et sur l'autre de 3,35 mètres.

**13.2** La perte de vue et la perte d'intimité ne sont pas protégées en droit public, si ce n'est de façon indirecte par le biais des règles de police des constructions (notamment distances aux limites et entre bâtiments ; arrêts du TF 1C\_279/2017 du 27 mars 2018 consid. 4.5.2 et 1C\_337/2015 du 21 décembre 2015 consid. 6.2.2 ; spécifiquement sur la perte d'intimité : arrêt de la Cour de justice de Genève ATA/1158/2018 du 30 octobre 2018 consid. 6). La préservation de la vue et de l'intimité mérite toutefois d'être pris en compte en cas d'intérêt privé majeur de son titulaire (cf. arrêt du TAF A-3826/2013 du 12 février 2015 consid. 7.6). Cela étant, tout propriétaire qui acquiert un bien-fonds en zone à bâtir doit s'attendre à ce que les parcelles voisines classées également en zone à bâtir puissent être exploitées, construites et développées (arrêt du TAF A-4776/2011 du 31 juillet 2012 consid. 7.1). En ce sens, la vue et l'intimité découlant de l'absence de construction voisine doivent être considérées comme des situations de fait provisoires dont la privation ou la restriction par la construction d'une installation répondant aux normes en vigueur est

possible ; elles ne sont protégées que si une réglementation spéciale le prévoit (arrêt du TAF A-7748/2015 du 29 novembre 2017 consid. 4.1).

**13.3** En l'espèce, et concernant tout d'abord une prétendue perte d'intimité, les recourants 9-10 ne se prévalent d'aucune norme spéciale qui leur garantirait l'intimité dont ils jouissaient jusqu'alors. En outre et dans la mesure où la voie ferrée passe en l'état déjà devant leur parcelle, d'une part, et que le chemin des Ars se situe à proximité, d'autre part, on ne saurait admettre que les recourants 9-10 bénéficient actuellement, en termes d'intimité, d'une situation privilégiée. Enfin, la perte d'intimité occasionnée par le projet est en réalité très relative. En effet, la parcelle des recourants se trouve en surplomb, ce qui amenuise très considérablement la possibilité réelle de jeter des regards intrusifs sur leur habitation. Par ailleurs, le chemin des Ars précité se situe en certains endroits à moins de 15 mètres de la parcelle des recourants. En définitive, la perte d'intimité des recourants est très modeste. Certes, en vertu du principe de la proportionnalité, l'on peut s'attendre à ce que les mesures raisonnables et économiquement supportables soient mises en œuvre pour diminuer les atteintes causées aux administrés. Toutefois, au vu de la très modeste perte d'intimité pour les recourants 9-10 occasionnée par le projet, il serait disproportionné de mettre à charge de l'intimée la pose d'une paroi anti-vue sur la parcelle de ces derniers. En effet, s'il fallait exiger des exploitants d'infrastructures ferroviaires la pose de telle paroi sur l'ensemble des parcelles situées à proximité de quais, y compris celles qui se trouvent en surplomb de ceux-ci, cela entraînerait des coûts démesurément élevés. Cela serait en outre de nature à freiner le bon développement du réseau ferroviaire.

Il résulte de ce qui précède que c'est à juste titre que l'autorité inférieure n'a pas exigé la pose d'une paroi anti-vue sur la parcelle des recourants 9-10.

**13.4** S'agissant de la prétendue perte de vue, les recourants 9-10 ne se prévalent d'aucune disposition spéciale qui la leur garantirait. Le Tribunal a eu l'occasion de constater, lors de la vision locale du 14 juillet 2021, que les recourants 9-10 ne jouissaient pas d'un dégagement privilégié ni d'une vue particulière. Surtout, leur habitation se trouve en léger surplomb par rapport à l'installation projetée et à environ 50 mètres de distance, de sorte que la paroi posée en faveur des recourants 7-8 ne fait guère obstacle à la vue des recourants 9-10. On observera que ces derniers ont eux-mêmes requis que soit installé sur leur parcelle une telle paroi, laquelle les priverait précisément de la vue dont ils disposent actuellement. Enfin, les recourants

9-10 ne se sont pas prévalus de la perte de vue occasionnée par le projet dans leur recours du 2 juillet 2020, mais seulement dans le recours du 26 juin 2023. Or, ce second recours porte sur un agrandissement de la paroi litigieuse qui est somme toute très peu conséquent, puisqu'il consiste en une augmentation de la hauteur variant de 30 à 70 cm et en un prolongement total de la longueur de 9,2 mètres.

Au vu des considérations qui précède, il est évident pour le Tribunal que la perte de vue entraînée par le projet litigieux n'est pas significative pour les recourants 9-10, de sorte qu'elle ne saurait en aucune manière faire obstacle à sa réalisation. Une inspection sur place apparaît d'emblée inutile, de sorte que la requête y relative est rejetée.

#### **14.**

Les recourants 7-8 se prévalent également de la violation de leur droit de propriété. Ils font valoir que le projet prévoit des emprises provisoires et définitives de respectivement 111 m<sup>2</sup> et 20 m<sup>2</sup>. Dans les faits toutefois, il s'agirait d'une expropriation beaucoup plus importante. En effet, le quai projeté est accolé à leur parcelle qu'il longe dans toute sa longueur. Or, selon les recourants, un quai de gare constitue pour de nombreuses personnes un lieu de prédilection pour venir traîner et engendre ainsi toutes sortes de problèmes (déprédation, bruit, commerce illégal, etc.). Les recourants devraient également subir des nuisances sonores discontinues dont on ne s'accommode pas facilement (bruit des portes qui s'ouvrent et se ferment, bruits de freinage, bruits des haut-parleurs et des autres signaux sonores) ainsi qu'une augmentation de la cadence des trains. Aussi, la paroi anti-vue projetée devant leur parcelle aurait pour conséquence de leur masquer la vue sur les montagnes alentours. Quant au parking, il occasionnerait davantage de trafic routier sur le chemin des Ars. Or, celui-ci ne serait pas suffisamment large pour que deux véhicules puissent y croiser, de sorte que les automobilistes seront contraints d'utiliser à cette fin l'accès à leur garage. Enfin, la réalisation du projet (phase de construction) entraînerait, durant de long mois, des nuisances sonores importantes et rendrait leur terrasse inutilisable.

**14.1** Dès lors que le projet litigieux prévoit des emprises provisoires et définitives sur la parcelle des recourants 7-8 (consid. 3.3), il n'est pas contestable qu'il porte atteinte à leur droit de propriété.

**14.2** A teneur de l'art. 26 Cst, la propriété est garantie (al. 1) et une pleine indemnité est due en cas d'expropriation ou de restriction de la propriété équivalant à l'expropriation (al. 2). Cette disposition consacre un droit

fondamental et garantit ainsi une liberté que le particulier peut faire valoir contre toute atteinte du fait de l'Etat (ANDREAS AUER/GIORGIO MALINVERNI/MICHEL HOTELIER, Droit constitutionnel suisse, 2013, p. 374ss; JEAN-FRANÇOIS AUBERT/PASCAL MAHON, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, 2003, art. 26 Cst, p. 220ss). Une mesure d'expropriation – en particulier d'expropriation définitive – constitue une atteinte grave à la garantie de la propriété ancrée à l'art. 26 Cst. Selon l'art. 36 Cst, une telle atteinte à un droit fondamental doit reposer sur une loi (al. 1), être justifiée par un intérêt public (al. 2) et être proportionnée au but poursuivi (al. 3; cf. art. 5 al. 1 et 2 Cst.).

**14.3** Il n'est pas contesté que le projet litigieux repose sur une base légale, en l'occurrence la LCdF et la LEx (pour plus de détail sur cette question : arrêt du TAF A-3366/2020 précité consid. 5). En outre, il a déjà été démontré que le projet litigieux en général (consid. 3.2) et le quai de St-Eloi en particulier poursuivent un intérêt public important (consid. 10).

**14.4** Le principe de la proportionnalité, ancré à l'art. 5 al. 2 Cst, a trois composantes: la règle de l'aptitude selon laquelle le moyen choisi doit être apte à atteindre les buts poursuivis; la règle de la nécessité qui veut qu'entre plusieurs mesures qui permettent d'atteindre les objectifs prévus, soit choisie celle qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts publics ou privés opposés; la règle de la proportionnalité proprement dite (ou au sens étroit), qui exige un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public visé, le moyen choisi pour l'atteindre et la liberté impliquée (cf. ATF 136 IV 97 consid. 5.2.2).

**14.4.1** Il a déjà été démontré ci-avant que le quai projeté concrétise différents intérêts publics (consid. 10.1), de sorte que la règle de l'aptitude est satisfaite. En outre, dès lors qu'aucune autre variante ne permet d'atteindre les buts visés, ou seulement très imparfaitement ou en portant plus gravement atteinte à d'autres intérêts légitimes (consid. 10.2), le projet litigieux est nécessaire.

**14.4.2** Concernant la proportionnalité au sens étroit, il s'agit de mettre en balance les intérêts publics poursuivis par le projet litigieux avec les intérêts privés des recourants.

En premier lieu, on observera que la parcelle des recourants 7-8 a été construite postérieurement à la ligne de chemin de fer (cf. PV de la vision locale du 14 juillet 2021, p. 18). Elle en est très proche, fait qui justifie la pose d'une paroi en leur faveur. Par conséquent, l'implantation d'un quai à

cet endroit n'était pas imprévisible, ce d'autant plus que le quai actuel de St-Eloi est très modeste avec ses 20 mètres de long et que la configuration des lieux limite considérablement les emplacements possibles. Aussi, parmi les nuisances et désavantages dont se prévalent les recourants (consid. 15.3), on observera ce qui suit. Tout d'abord, les nuisances sonores respecteront très largement les VLP (consid. 11). Ensuite, lors de la vision locale du 14 juillet 2021, le Tribunal a pu constater que les recourants 7-8 ne jouissaient pas d'une vue particulière dont la perte leur ferait subir un désavantage majeur. Au demeurant, c'est sur leur demande qu'un paroi anti-vue a été installée. Concernant le fait que des automobilistes pourraient utiliser l'accès à leur parking privé pour réaliser des opérations de croisement, il appartiendra aux recourants de requérir des autorités compétentes, au besoin, une mise à ban afin de faire respecter leur droit de propriété. Enfin, concernant les nuisances durant la phase de travaux, celles-ci doivent en principe être tolérées selon la jurisprudence fédérale ; elles ne peuvent faire obstacle à l'approbation du projet et peuvent tout au plus donner lieu à une indemnisation dans la procédure subséquente devant la CFE (ATF 132 II 427 consid. 3, 113 la 353 consid. 4, arrêt du TAF A-2465/2016 du 2 février 2018 consid. 7.10.7.1). Ceci étant, l'on ne saurait négliger l'atteinte à la propriété des recourants 7-8 engendrée par le projet litigieux. Néanmoins, le Tribunal estime que les intérêts publics poursuivis par le quai et le parking litigieux et détaillés plus haut (consid. 10.1) sont en l'espèce prépondérants.

Au vu des considérations qui précèdent, l'expropriation d'une partie de la parcelle des recourants repose sur une base légale, poursuit un intérêt public et respecte le principe de la proportionnalité. Par conséquent, elle est conforme à l'ordre juridique et ne viole pas la garantie de leur propriété, toute indemnisation étant réservée. L'expropriation définitive et temporaire des parcelles des recourants selon les plans approuvés doit être confirmée et le recours rejeté sur ces points.

## **15.**

Les recourants 9-10 estiment encore être victime d'inégalité de traitement. Ils font valoir que les recourants 7-8 ont pu participer à une séance de conciliation et que l'intimée a consenti à prendre à sa charge la pose d'une paroi anti-vue devant leur parcelle.

**15.1** Selon la jurisprudence, une décision viole le principe de l'égalité de traitement consacré 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 régler 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 (cf. parmi d'autres : ATF 142 I 195 consid. 6.1, 139 I 242 consid. 5.1).

**15.2** En l'espèce, la situation des recourants 7-8 est très différente de celle des recourants 9-10. En effet, le projet litigieux implique des emprises temporaires et définitives sur la parcelle des recourants 7-8 mais aucune sur celle des recourants 9-10. En outre, le quai projeté est accolé à la parcelle des recourants 7-8 alors que la parcelle des recourants 9-10 est située de l'autre côté des rails et plus au sud, de surcroît en léger surplomb. Par conséquent, un traitement différencié de ces deux situations fort différentes est pleinement justifié. Le grief pris de la violation du principe de l'égalité de traitement est partant mal fondé et rejeté.

**16.**

Les recourants 9-10 se plaignent de ce que l'OFT a indiqué, dans sa décision attaquée, que « jusqu'à présent les opposants n'ont présenté aucun élément qui permettrait de vérifier que les conditions jurisprudentielles pour une indemnisation sont présentement remplies ».

Ainsi que l'autorité inférieure l'a expressément mentionné dans sa décision du 29 mai 2023, une éventuelle indemnisation sera, cas échéant, traitée par l'autorité compétente, à savoir la CFE, dans une procédure subséquente. Par conséquent, le grief des recourants – dont l'admission ne pourrait conduire à l'admission de leur recours – est extrinsèque à la présente procédure et ainsi irrecevable.

**17.**

Au vu des considérations qui précèdent, le recours des recourant 7-8, d'une part, et les deux recours des recourants 9-10, d'autre part, sont rejetés pour autant que recevables. Les décisions attaquées sont confirmées.

**18.**

**18.1** A teneur de l'art. 63 al. 1 PA, les frais de procédure sont mis, en règle générale, à la charge de la partie qui succombe.

**18.2** Selon l'art. 116 al. 1 LEx, les frais causés par la procédure devant le Tribunal administratif fédéral, y compris les dépens alloués à l'exproprié, sont supportés par l'expropriant. Lorsque les conclusions de l'exproprié sont rejetées intégralement ou en majeure partie, les frais peuvent être

répartis autrement. Les frais causés inutilement seront supportés dans chaque cas par celui qui les a occasionnés.

En l'espèce, le présent arrêt traite de trois recours, dont deux ont été déposés par les recourants 9-10. Le second recours de ces derniers porte sur une décision approuvée en la procédure simplifiée et qui a une portée réduite par rapport à la décision d'approbation des plans initiale. Les recourants 9-10 succombent intégralement dans leurs conclusions. En outre, les recourants 9-10 ne subissent pas d'expropriation en raison des deux décisions attaquées, de sorte qu'ils ne peuvent se prévaloir de l'art. 116 al. 1 LEx. En conséquence, les recourants 9-10 doivent supporter 2'500 francs des frais totaux de procédure, lesquels sont fixés à 4'000 francs (art. 2 al. 1 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2]). Le montant de 2'500 francs de frais de procédure à charge des recourants 9-10 est prélevé sur leurs avances de frais versées les 14 juillet 2020 et 10 juillet 2023 d'un montant total équivalent.

Les recourants 7-8 succombent intégralement dans leurs conclusions. Leur mémoire de recours est majoritairement consacré à la violation des SDA. Néanmoins, ce grief a pu être traité succinctement dans le présent arrêt (consid. 8) et leurs autres griefs portent eux sur le principe de l'expropriation. Par conséquent, il apparaît équitable de faire supporter à ces derniers la moitié des frais restant de la procédure, à savoir 750 francs. Ce montant est prélevé sur l'avance de frais versée le 16 juillet 2020 d'un montant de 1'500 francs. Le solde de 750 francs leur sera restitué dès l'entrée en force du présent arrêt.

L'intimée supporte la part des frais de procédure correspondant aux frais générés par le traitement des griefs des recourants 7-8 portant sur le principe de l'expropriation, soit 750 francs.

## **19.**

**19.1** Le Tribunal peut allouer d'office ou sur requête à la partie ayant entièrement ou partiellement obtenu gain de cause une indemnité pour les frais indispensables et relativement élevés qui lui ont été occasionnés (art. 64 al.1 PA et art. 7ss FITAF).

**19.2** Selon l'art. 115 al. 1 LEx, l'expropriant est tenu de verser une indemnité convenable à l'exproprié à raison des frais extrajudiciaires occasionnés par les procédures d'expropriation, de conciliation et d'estimation. Dans la procédure combinée, les parties à la procédure

d'approbation des plans qui sont menacées par une expropriation peuvent prétendre à une telle indemnité.

En l'espèce, le Tribunal retient que les dépens auxquels les recourants 7-8 pourraient prétendre en lien avec leurs griefs portant sur le principe de l'expropriation se compensent avec les dépens auxquels l'intimée peut prétendre pour l'autre part.

Les recourants 9-10 ne subissent aucune expropriation et leurs conclusions sont intégralement rejetées. Ainsi, ils doivent verser à l'intimée une indemnité de dépens de 2'000 francs.

(dispositif à la page suivante)

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

**1.**

Le recours du 2 juillet 2020 des recourants 7 à 8 est rejeté, pour autant que recevable.

**2.**

Les recours des 2 juillet 2020 et 26 juin 2023 des recourants 9 à 10 sont rejetés, pour autant que recevables.

**3.**

Les frais de procédure, d'un montant de 4'000 francs, sont répartis comme suit.

Les recourants 9-10 supportent 2'500 francs de frais de procédure. Ce montant est prélevé sur les avances de frais d'un montant total équivalent versées les 14 juillet 2020 et 10 juillet 2023.

Les recourants 7-8 supportent des frais de procédure pour 750 francs ; ce montant est prélevé sur l'avance de frais versée le 16 juillet 2020 d'un montant de 1'500 francs. Le solde de 750 francs leur sera restitué dès l'entrée en force du présent arrêt.

L'intimée supporte 750 francs des frais de procédure. Ce montant doit être versé sur le compte du Tribunal après l'entrée en force du présent arrêt. Le délai de paiement est de 30 jours à compter de la date de facturation. Le bulletin de versement sera envoyé par courrier séparé.

**4.**

Les recourants 9-10 doivent verser un montant de 2'000 francs à l'intimée à titre de dépens.

**5.**

Le présent arrêt est adressé aux recourants, à l'intimée et à l'autorité inférieure.

**6.**

Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants (acte judiciaire)
- à l'intimée (acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. 411.213-2014/0138 ; acte judiciaire)

La présidente du collège :

Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot

Manuel Chenal

**Indication des voies de droit :**

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

Expédition :