



Cour I
A-3753/2016

Arrêt du 17 mai 2018

Composition

Jérôme Candrian (président du collège),
Christoph Bandli, Jürg Steiger, juges,
Mathieu Ourny, greffier.

Parties

1. **A.**_____, (...),
2. **B.**_____, (...),
3. **C.**_____, (...),
4. **D.**_____, (...),
représentés par Maître Laurent Trivelli, avocat,
recourants,

contre

Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF),
Droit & compliance, infrastructure
Avenue de la Gare 43, 1001 Lausanne,
intimés,

Office fédéral des transports (OFT),
Division Infrastructure, 3003 Berne,
autorité inférieure.

Objet

Nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire nocturne
sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey (commune de
E._____).

Faits :**A.**

A.a Dans le cadre d'échanges avec la F._____, sise à G._____, au sujet de plaintes de riverains relatives à des nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire nocturne sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey, les Chemins de fer fédéraux (CFF) se sont engagés, par courrier du 7 octobre 2011, à prendre à leur charge des mesures complémentaires d'évaluation du bruit et des vibrations provoqués par les trains sur la ligne en question. Dans cette même missive, ils expliquaient qu'un changement avait eu lieu sur la ligne en mai 2000, date à partir de laquelle une circulation régulière de trains marchandises s'était mise en place.

En date du 30 mai 2012, les CFF ont fait parvenir au président de la F._____ deux rapports de mesures des vibrations et des sons solidiens relevées entre le 30 avril et le 3 mai 2012 dans deux bâtiments désignés par l'association, situés à G._____ (...) et à E._____ (...). Ces rapports, datés du 25 mai 2012, précisaient que d'autres rapports concernant le bruit seraient remis postérieurement, une autre série de mesures ayant été agendée au motif que lors des dernières mesures, tous les trains marchandises n'avaient pas circulé.

A.b Le 24 août 2012, les CFF ont envoyé au président de la F._____ les résultats de nouveaux mesurages du bruit effectués les 10 et 11 juillet 2012 dans deux autres habitations (à E._____, [...], ainsi qu'à G._____, [...]).

Le rapport du 23 août 2012 relevait, en substance, que les valeurs obtenues se situaient en-dessous des valeurs limites d'immission définies à l'annexe 4 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

A.c Suite aux mesures effectuées, les CFF et le mandataire de la F._____ (...) ont entamé une correspondance. Dans un courrier du 14 décembre 2012, les premiers nommés ont estimé que la modification d'exploitation intervenue en mai 2000 sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey ne pouvait être assimilée à une modification fondamentale de l'installation, équivalente à une nouvelle installation au sens de l'art. 7 OPB, de sorte que les valeurs limites d'immission étaient bien applicables, et non les valeurs de planification. Les CFF se sont, en outre, exprimés sur des mesures proposées par les riverains pour atténuer les dérangements occasionnés par le passage des trains, en particulier le trafic marchandises. Ils ont notamment évalué défavorablement l'hypothèse d'un ralentissement

des convois. Ils ont, enfin, insisté sur le fait que le bruit mesuré sur la ligne concernée correspondait à des valeurs relativement faibles qui s'avéraient inférieures non seulement aux valeurs limites d'immission, mais également à celles de planification.

B.

B.a Dans un courrier du 16 mars 2015 adressé aux CFF, la F. _____, par l'entremise de son mandataire, a indiqué qu'à son sens, le changement d'exploitation intervenu sur la ligne litigieuse, se traduisant par le passage régulier de trains marchandises nocturnes, était assimilable à une nouvelle installation devant entraîner le respect des valeurs de planification. Remettant en cause la fiabilité du rapport acoustique du 23 août 2012, (...) a, par ailleurs, proposé diverses mesures de réduction du bruit, à savoir la réduction de la vitesse des convois, la suppression ou la limitation des freinages violents causés par un feu de signalisation à un endroit déterminé (au lieu-dit des H. _____), le remplacement des freins en fonte grise par des sabots en matériau synthétique ou à disque, ainsi que l'installation d'un nouveau système d'amortissement.

B.b Dans leur lettre du 4 juin 2015, les CFF ont maintenu leur position selon laquelle la modification d'exploitation en cause constituait une modification notable de l'installation et ne pouvait être considérée comme une nouvelle installation. Ils ont, en outre, défendu la fiabilité du rapport du 23 août 2012 et ont rejeté les propositions de mesures émises par la F. _____, au motif qu'elles n'étaient pas réalisables pour différentes raisons. En réponse à l'association qui demandait la notification d'une décision formelle susceptible de recours, les CFF ont indiqué qu'ils ne disposaient pas de la compétence pour ce faire, contrairement à l'Office fédéral des transports (OFT) qu'il s'agissait de saisir par une requête *ad hoc*.

C.

C.a Agissant au nom et pour le compte d'A. _____, de B. _____, de C. _____, de D. _____ et de la F. _____, Me Laurent Trivelli a, le 7 juillet 2015, informé l'OFT du litige qui opposait ses mandants aux CFF concernant les nuisances sonores provoquées par le trafic ferroviaire nocturne sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey. Il a requis le prononcé d'une décision susceptible de recours.

C.b L'OFT, traitant le courrier précité comme une plainte, a ensuite fait procéder à un échange d'écritures, sollicitant les déterminations des CFF ainsi que de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Le 25 avril 2016,

Me Laurent Trivelli a confirmé que ses clients souhaitaient se voir notifier formellement une décision.

D.

Par décision du 17 mai 2016, l'OFT a rejeté la plainte déposée le 7 juillet 2015 par A._____, B._____, C._____ et D._____, mettant à leur charge un émolument de 3'500 francs. Dans un premier temps, l'office a mentionné que des trains circulaient de nuit depuis 1975 sur la ligne Vevey – Chexbres, laquelle passait à proximité des habitations des plaignants domiciliés à E._____, mais que des trains marchandises n'y circulaient de nuit de façon régulière que depuis mai 2000. Se basant sur le rapport de mesures du 23 août 2012, il a retenu que de nuit, trois trains marchandises se déplaçaient sur la ligne litigieuse et qu'une telle utilisation accrue des voies de communication devait être qualifiée de modification notable au sens de l'art. 8 al. 2 OPB, de sorte que les valeurs limites d'immission devaient être observées et non celles de planification, prévues à l'art. 7 al. 1 let. b OPB pour les installations nouvelles. Au vu des résultats des mesurages effectués au domicile de D._____ ([...] ; 48.4 dB[A] de jour et 37.9 dB[A] de nuit), les valeurs limites d'immission (60 dB[A] de jour et 50 dB[A] de nuit en zone de degré de sensibilité II, selon l'annexe 4 de l'OPB) étaient respectées, de même, au demeurant, que les valeurs de planification (55 dB[A] de jour et 45 dB[A] de nuit).

Dans un second temps, après avoir garanti la fiabilité du rapport du 23 juin 2012, l'OFT s'est exprimé sur les mesures à la source ou préventives proposées par les plaignants pour diminuer les nuisances sonores endurées. S'agissant des systèmes de freinage, l'office a indiqué que l'assainissement du matériel roulant des CFF était terminé ou qu'il devait l'être, à tout le moins, à fin 2015. En effet, selon les CFF, le remplacement des vieux freins en fonte par des sabots en matériau synthétique était effectif depuis plusieurs années pour pratiquement l'ensemble des wagons suisses, et les wagons étrangers non équipés et donc bruyants allaient être interdits, en principe, dès 2020. En revanche, l'installation de freins à disque sur les wagons marchandises, onéreuse, n'était pas envisageable pour des motifs d'ordre financier, tandis que le système d'amortissement envisagé par les plaignants (soit des absorbeurs montés sur les rails), en cours d'étude en Suisse et dont les tests ne s'avéraient pas encore satisfaisants, n'entrait pas en ligne de compte. L'OFT a également rejeté la proposition de diminuer la vitesse des convois marchandises nocturnes, retenant que les valeurs limites d'immission étaient respectées et qu'aucune disposition légale ne permettait de contraindre les CFF à agir dans le sens voulu par les plaignants, bien que la vitesse des trains sur la ligne litigieuse

eût été temporairement abaissée dans l'attente de travaux de sécurisation d'un passage à niveau en 2017. Renvoyant à nouveau au respect des valeurs limites d'immission, l'office a, enfin, nié toute obligation faite aux CFF de réduire le freinage ou de retenir les convois, de telle manière à éviter des freinages bruyants au feu de signalisation avancé de H._____.

E.

Par mémoire du 15 juin 2016 et agissant toujours par l'entremise de leur mandataire, A._____, B._____, C._____ et D._____ (recourants 1 à 4) ont saisi le Tribunal administratif fédéral (aussi : le Tribunal) d'un recours contre la décision de l'OFT (l'autorité inférieure) précitée, concluant à son annulation, avec suite de frais et dépens.

Abordant tout d'abord la question de la nature juridique de l'installation, les recourants ont soutenu que le passage régulier, de nuit, de convois marchandises toujours plus nombreux sur la ligne litigieuse, allant jusqu'à quatre voire cinq par nuit, constituait une transformation importante assimilable à une nouvelle installation. Dans ce sens, ils se sont, en outre, alarmés du risque d'accroissement du trafic nocturne de marchandises dès 2018, notamment pour décharger la gare de Lausanne en travaux. S'agissant des mesures de lutte contre le bruit, ils se sont plaints des wagons étrangers bruyants qui, à leur sens, allaient encore circuler durant une dizaine d'années malgré les mesures annoncées pour 2020. Ils ont, dès lors, défendu le principe d'une diminution de la vitesse des trains, de 50 à 30 km/h, qui serait techniquement réalisable, n'aurait aucun impact négatif sur l'exploitation du réseau ferroviaire et serait économiquement supportable, en accord avec l'art. 11 al. 2 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Les recourants ont, par ailleurs, réitéré leur volonté d'imposer aux CFF des mesures visant à éviter les freinages violents au feu de signalisation installé avant l'entrée en gare de I._____, par exemple en retenant les convois avant G._____, de telle manière à les faire descendre en direction de I._____ uniquement au moment où le feu y serait vert pour entrer en gare. Ils ont estimé qu'un tel procédé répondait également aux conditions posées par l'art. 11 al. 2 LPE.

F.

Par réponses des 11 juillet 2016 et 6 septembre 2016, l'autorité inférieure puis les CFF (les intimés) ont contesté dans une large mesure le contenu du recours, concluant à son rejet.

Les recourants, dans leur réplique du 6 octobre 2016 et leurs observations finales du 24 novembre 2016, ainsi que les intimés et l'OFT, dans leurs dupliques respectives des 25 et 26 octobre 2016, ont confirmé leurs conclusions.

G.

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

Droit :

1.

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

1.2 Sous réserve des exceptions prévues à l'art. 32 LTAF – non pertinentes en l'espèce –, le Tribunal 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. En particulier, les décisions des départements et des unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées peuvent être portées devant le Tribunal en application de l'art. 33 let. d LTAF.

L'OFT est une unité de l'administration fédérale centrale (cf. annexe 1 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [OLOGA, RS 172.010.1] par renvoi de l'art. 8 al. 1 let. a). L'acte attaqué a été pris sur la base de l'art. 40 al. 1 let. a et b de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) et satisfait aux conditions prévalant à la reconnaissance d'une décision au sens de l'art. 5 PA, de sorte que le Tribunal est compétent pour connaître du litige.

1.3 Etant destinataires de la décision attaquée et particulièrement atteints par celle-ci, les recourants ont la qualité pour recourir au sens de l'art. 48 al. 1 PA. Présenté au surplus dans le délai (cf. art. 50 al. 1 PA) et les formes (cf. art. 52 al. 1 PA) prescrits par la loi, le recours est ainsi recevable et il convient d'entrer en matière.

2.

2.1 En sa qualité d'autorité de recours, le Tribunal dispose d'un plein pouvoir d'examen en fait et en droit. Il revoit librement l'application du droit par l'autorité inférieure, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation des faits et l'opportunité de la décision attaquée (cf. art. 49 PA). Le Tribunal applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (cf. art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise. 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. ATAF 2014/24 consid. 2.2).

2.2 Cela étant, le Tribunal s'astreint à une certaine retenue dans le contrôle de l'appréciation à laquelle l'autorité inférieure a procédé, lorsqu'il s'agit d'apprécier des questions qui requièrent des connaissances techniques, scientifiques ou économiques spéciales propres à dite autorité. Il ne s'écarte des éléments techniques retenus par les instances spécialisées que lorsqu'il existe de sérieux motifs pour cela, en cas de contradictions manifestes ou de constatations manifestement erronées (cf. ATF 139 II 185 consid. 9.3, 136 I 184 consid. 2.2.1, 135 II 296 consid. 4.4.3 ; ATAF 2013/9 consid. 3.9, 2012/18 consid. 5.3, 2008/18 consid. 4).

3.

L'objet du présent litige pose la question de savoir si l'autorité inférieure a, à bon droit, rejeté la plainte des recourants du 7 juillet 2015 et, en corollaire, les mesures proposées par ces derniers en vue de diminuer les nuisances sonores induites par le trafic nocturne de trains marchandises sur la ligne ferroviaire Puidoux – Chexbres – Vevey.

A cet égard, le Tribunal présentera tout d'abord le droit applicable (cf. *infra* consid. 4), puis examinera la question de la nature juridique de l'installation litigieuse (cf. *infra* consid. 5), avant d'examiner les mesures sollicitées par les recourants (cf. *infra* consid. 6).

4.

4.1 Au 1^{er} janvier 1985 est entrée en vigueur la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement du (LPE, RS 814.01). Celle-ci a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodes (cf. art. 1 al. 1 LPE). Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (cf. art. 11 al.

1 LPE). Les émissions correspondantes doivent être limitées dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (principe de prévention ; cf. art. 11 al. 2 LPE). S'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes, les émissions doivent être limitées davantage (cf. art. 11 al. 3 LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immission (VLI) applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (cf. art. 13 al. 1 LPE). Les VLI s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (cf. art. 15 LPE). En principe, de nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si elles respectent au niveau du bruit les valeurs de planification (VLP ; qui sont inférieures aux VLI ; cf. art. 23 LPE) dans le voisinage (cf. art. 25 al. 1 LPE). Des allègements sont possibles lorsque l'observation des VLP représente une charge disproportionnée et que l'installation présente un intérêt public prépondérant. En tous les cas, les VLI doivent être respectées (cf. art. 25 al. 2 LPE). Si ce n'est pas le cas et que les VLI sont dépassées malgré l'application de mesures à la source, les immeubles touchés par le bruit doivent être protégés par des fenêtres antibruit ou par d'autres aménagements similaires, aux frais du propriétaire de l'installation (cf. art. 25 al. 3 LPE).

4.2 Les mesures à prendre en matière de protection contre le bruit sont réglées de manière détaillée dans l'OPB. Pour les lignes de chemin de fer existantes, la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF, RS 742.144), ainsi que son ordonnance du 4 décembre 2015 (OBCF, RS 742.144.1) constituent une législation spéciale qui vient compléter la LPE et l'OPB (cf. art. 1 al. 1 LBCF ; arrêts du Tribunal A-604/2017 du 22 mars 2018 consid. 4 et A-7744/2015 du 29 novembre 2017 consid. 5.4.4 et réf. cit.). Aux termes de l'art. 2 OBCF, sauf dispositions contraires de dite ordonnance, l'OPB est applicable. Les valeurs limites d'exposition au bruit des chemins de fer sont définies à l'annexe 4 de l'OPB (cf. art. 40 al. 1 OPB) en fonction du degré de sensibilité (DS) au bruit de la zone concernée (cf. art. 43 OPB) et de la période de journée (jour ou nuit). Les valeurs limites figurant à dite annexe 4 s'appliquent au bruit généré par les trains en mouvement, non à celui provoqué par les trains en stationnement, immobilisés sur des voies de garage, qui tombe sous le coup de l'annexe 6 de l'OPB (cf. arrêts du Tribunal A-7744/2015 précité consid. 5.5, A-3826/2013 du 12 février 2015 consid. 6.8.4 et A-4918/2011 du 4 juin 2012 consid. 3.5).

5.

En l'espèce, les parties émettent des avis divergents concernant la nature juridique de l'installation ferroviaire à la source des nuisances sonores. Aux yeux des recourants, celle-ci est assimilable à une nouvelle installation et requiert, en conséquence, le respect des valeurs de planification conformément à l'art. 7 al. 1 let. b OPB. En revanche, l'autorité inférieure, comme les intimés, estime qu'il s'agit d'une modification notable au sens de l'art. 8 al. 2 OPB, dont les émissions ne doivent pas aboutir à des dépassements des valeurs limites d'immission, plus élevées que celles de planification. Dans leur recours, les riverains opposés aux intimés ne contestent plus la fiabilité – et donc l'exactitude – du rapport de mesures du 23 août 2012. Ainsi, ils ne contestent pas non plus que le bruit causé, de nuit, par le trafic marchandises sur la ligne litigieuse respecte non seulement les VLI, mais aussi les VLP tel que cela ressort du rapport en question. Cela étant, il y a tout de même lieu de se prononcer précisément sur la nature de l'installation, étant entendu que les valeurs limites d'exposition applicables à celle-ci peuvent avoir une incidence dans le cadre de l'examen des éventuelles mesures à imposer en vertu de l'art. 11 al. 2 LPE (cf. *infra* consid. 6).

5.1 En principe, une installation qui existait déjà avant l'entrée en vigueur de la LPE, le 1^{er} janvier 1985, n'est pas une installation nouvelle. La jurisprudence assimile toutefois à de telles installations celles qui ont été modifiées après cette date, sur un plan constructif ou fonctionnel, dans une mesure telle que les éléments subsistants apparaissent secondaires ou négligeables par rapport aux éléments nouveaux. C'est également le cas lorsque l'affectation de l'installation est entièrement modifiée (cf. art. 2 al. 2 OPB). De même, la transformation, par des travaux de construction ou par un changement du mode d'exploitation, d'une installation existante silencieuse ou peu bruyante en une installation provoquant des nuisances dans le voisinage peut être traitée de la même manière que la construction d'une nouvelle installation du point de vue de la limitation des émissions de bruit (cf. ATF 141 II 483 consid. 3.3.3, 133 II 181 consid. 7.2, 125 II 643 consid. 17a ; arrêts du Tribunal A-7744/2015 précité consid. 6.1 et A-6015/2015 du 10 janvier 2017 consid. 10.5.2 ; ANNE-CHRISTINE FAVRE/FABIA JUNGO, Chronique du droit de l'environnement – La protection contre le bruit et les rayons non ionisants, RDAF 2010 I 199, p. 213 et réf. cit.). Conformément à l'art. 7 al. 1 let. b OPB, les émissions de bruit engendrées par les nouvelles installations ne doivent pas dépasser les valeurs de planification.

5.2 La notion de *modification importante d'une installation existante*, justifiant l'application du régime propre aux installations nouvelles, doit être différenciée de la *modification notable d'une installation existante*, qui impose

le respect de valeurs limites d'immission (cf. art. 8 al. 2 OPB). Selon l'art. 8 al. 3 OPB, les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérés comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. Cette disposition précise, en outre, que la reconstruction d'installations est considérée dans tous les cas comme modification notable. Il résulte – a contrario – de la jurisprudence précitée concernant la définition de la modification importante d'une installation existante (cf. *supra* consid. 5.1) que la modification d'une installation existante provoquant la perception d'immissions de bruit plus élevées, alors que les émissions et immissions de cette installation étaient déjà significatives ou importantes auparavant, doit être qualifiée de modification notable relevant de l'art. 8 al. 2 OPB (cf. ANNE-CHRISTINE FAVRE, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement : le système – les particularités liées à l'aménagement du territoire, Zurich 2002, ch. 13.2.2.1 p. 315 et réf. cit.).

5.3 En l'espèce, il s'impose, dans un premier temps, de circonscrire précisément la modification subie par l'installation en cause dans le présent litige.

5.3.1 Selon l'autorité inférieure et les intimés, la ligne litigieuse, en fonction depuis 1899, est empruntée par des trains de nuit (soit entre 22 heures et 6 heures) depuis 1975. Ceci n'est nullement contesté par les recourants. Le fait, évoqué par ces derniers, que la ligne a été exploitée par une compagnie privée pendant de longues années avant son rachat par les intimés, n'apparaît pas déterminant. S'agissant de la circulation nocturne des trains marchandises, les recourants expliquent qu'en 2003, elle était inexistante et qu'à partir d'une date indéterminée, de tels convois ont commencé à circuler avec de plus en plus d'intensité, passant de deux à trois trains par semaine à entre trois et cinq par nuit. L'autorité inférieure retient que le passage de trains marchandises nocturnes s'opère de manière régulière depuis mai 2000, à raison de trois convois par nuit. Les intimés précisent que, dans les faits, seuls un ou deux trains voyagent chaque nuit, deux des trois convois autorisés à circuler n'utilisant la ligne que de manière temporaire, de surcroît à des périodes différentes de l'année (l'un en janvier et février, l'autre entre mi-septembre et mi-décembre).

5.3.2 Il ressort de l'acte 6 du bordereau de l'autorité inférieure qu'en octobre 2011 déjà, les intimés indiquaient à la F. _____ qu'un changement d'exploitation avait eu lieu en mai 2000, avec l'instauration d'une circulation

régulière de convois marchandises sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey. Les recourants, de leur côté, ne fournissent aucun élément concret ni moyen de preuve susceptible d'étayer l'absence de circulation de trains marchandises, de nuit, en 2003. A cet égard, le plan du transport ferroviaire de marchandises en 2003 (acte 2 du bordereau des recourants) n'établit en rien cette allégation.

En ce qui concerne le nombre de convois, seul le rapport du 23 août 2012 (acte 8 du bordereau de l'OFT) est de nature à établir les faits, les rapports du 25 mai 2012 (acte 7 du bordereau de l'OFT) ne distinguant pas les trains voyageurs des trains marchandises. Entre le 9 et le 11 juillet 2012, deux nuits ont fait l'objet de mesurages du bruit ferroviaire à deux emplacements se situant sur la ligne litigieuse (au domicile du recourant 4 à E. _____, ainsi que chez un tiers à G. _____). La première nuit, un seul train marchandises a circulé, peu après quatre heures du matin, alors que la nuit suivante en a vu défiler deux, l'un peu avant 23 heures 30, l'autre également vers quatre heures. Le rapport précise toutefois que le train de 23 heures 30 ne passe qu'une fois par semaine. Ces relevés sont conformes à la position défendue par les intimés, à tout le moins s'agissant du nombre moyen de trains nocturnes (à savoir entre un et deux). Les recourants ne remettent pas en question la fiabilité du rapport du 23 août 2012, ne parviennent pas à étayer une circulation plus intense et ne se plaignent pas d'une augmentation du trafic depuis l'établissement du rapport. Dès lors, il y a lieu de retenir que, depuis mai 2000, des trains marchandises circulent de manière régulière sur le tronçon Puidoux – Chexbres – Vevey, à raison de un ou deux convois par nuit.

Les pièces du dossier n'établissent pas clairement si des trains marchandises empruntaient déjà les voies litigieuses auparavant, de façon irrégulière. On peut toutefois déduire des explications des intimés, en particulier du contenu de son courrier du 7 octobre 2011 (acte 6 du bordereau de l'OFT), que tel était vraisemblablement le cas. Il apparaît, par ailleurs, qu'avant mai 2000 et ce depuis au moins 1975, la ligne était utilisée, de nuit comme de jour, par de nombreux convois. Au vu des rapports du 25 mai 2012, en avril et mai 2012 à tout le moins, entre 17 et 33 trains (voyageurs comme marchandises) y circulaient de jour, ainsi qu'entre deux et six de nuit. Or, rien n'indique que la mise en circulation régulière de trains marchandises mise à part, le trafic ait explosé entre début 2000 et 2012. Il convient donc d'en conclure qu'en mai 2000, la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey, déjà régulièrement exploitée de jour comme de nuit, a connu un accroissement de son utilisation, caractérisée par le passage régulier d'un ou deux trains marchandises par nuit.

5.3.3 Les recourants estiment toutefois que dès le courant de l'année 2018, le trafic marchandises sur le tronçon litigieux risque d'augmenter, essentiellement en raison de travaux en gare de Lausanne. A leurs yeux, ces travaux sont susceptibles de provoquer de lourdes perturbations sur le réseau ferroviaire dans l'agglomération lausannoise, avec pour conséquence, notamment, le détournement du fret transitant normalement par Lausanne sur la ligne Fribourg – Puidoux – Vevey. Les intimés, suivis par l'autorité inférieure, objectent que les travaux en question n'auront aucun impact sur cette ligne, aucun détournement n'étant prévu, tant de jour que de nuit. Les intimés précisent encore que la plupart des convois marchandises à destination du Valais sont constitués de wagons appartenant à une catégorie non habilitée à emprunter les voies reliant Le Verney à Vevey.

Aucun des moyens de preuve produits par les recourants ne laissent penser que le trafic ferroviaire, voyageurs ou marchandises, diurne ou nocturne, croîtra dans un avenir proche en raison des transformations en gare de Lausanne. L'information qu'aurait glanée un conseiller communal auprès d'un ouvrier CFF dont l'identité reste indéterminée, dont il a été question au cours d'une séance du Conseil communal de E._____ en mai 2016 (acte 11 du bordereau des recourants) et selon laquelle des trains « lourds, voire dangereux » circuleraient dès 2018, s'apparente à une simple rumeur vague et inconsistante. Elle ne saurait constituer un moyen de preuve probant, pas plus que l'article de presse concernant l'agrandissement de la gare de Lausanne et l'extrait de la revue des CFF « Léman 2030 » (actes 12 et 13 du bordereau des recourants) qui ne font nullement mention de la ligne litigieuse. Au demeurant, à l'heure actuelle (à savoir en mai 2018), rien n'indique que les craintes des recourants se soient réalisées. Au reste, ceux-ci ne se plaignent pas, en l'état, d'un surcroît concret du trafic et des nuisances sonores qui aurait pu être observé depuis le dépôt de leur recours. Par ailleurs, le Tribunal ne saurait tenir compte, pour établir les faits pertinents, de la simple éventualité d'une intensification du trafic dans un futur proche ou lointain.

5.3.4 Au vu de ce qui précède, il apparaît clairement que les conditions posées par la jurisprudence pour assimiler la modification d'exploitation de la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey, intervenue en mai 2000, à une nouvelle installation d'un point de vue fonctionnel ou en raison des nuisances sonores provoquées ne sont pas réunies. La mise en circulation régulière d'un ou deux trains marchandises par nuit à partir de la période susmentionnée s'inscrit dans un contexte d'amélioration d'une capacité déjà existante. L'exploitation de la ligne est restée inchangée d'un point de vue fonctionnel, les convois l'empruntant ayant conservé leur vocation de transport

de personnes et de marchandises. Par ailleurs, le trafic ferroviaire qui existait déjà avant mai 2000 ne peut être considéré comme secondaire ou négligeable par rapport à l'utilisation accrue observée depuis lors. De même, on ne saurait soutenir que les immissions étaient, avant mai 2000, insignifiantes, au vu des nuisances sonores générées globalement par l'ensemble du trafic diurne et nocturne. De fait, et même en prenant en compte le passage chaque nuit de deux trains marchandises (comme tel est le cas de l'hypothèse pessimiste retenue dans le rapport du 23 août 2012), le niveau d'évaluation du bruit diurne (48.4 dB[A] au domicile du recourant 4) s'avère supérieur à celui du bruit nocturne (37.9 dB[A]). Il ne peut certes être nié que les nuisances nocturnes ont augmenté, dès mai 2000, et que le repos des recourants a pu en être perturbé. Il n'en demeure pas moins qu'auparavant, des trains – transportant parfois du fret – circulaient déjà de nuit. Or, la perception d'immissions de bruit plus élevées (ou plus fréquentes), alors qu'elles étaient déjà significatives (ou existantes) auparavant, comme c'est le cas in casu, constitue une modification notable au sens de l'art. 8 al. 2 OPB. Le changement d'exploitation intervenu en mai 2000 répond, en définitive, à la définition littérale de la modification notable telle qu'envisagée à l'art. 8 al. 3 OPB, à savoir l'utilisation accrue de voies de communication existantes entraînant la perception d'immissions de bruit plus élevées. Il en découle que l'installation doit respecter les VLI, non les VLP.

6.

La nature juridique de l'installation étant définie, il convient à présent de s'intéresser aux différentes mesures proposées par les recourants en vue de diminuer les nuisances sonores, toutes rejetées par l'autorité inférieure ainsi que les intimés. Dans leur recours, les intéressés contestent la décision de l'autorité inférieure du 17 mai 2016 dans la mesure où l'office refuse d'imposer aux intimés des mesures de diminution de la vitesse des convois problématiques et de réduction du bruit engendré par le freinage.

6.1 Aux termes de l'art. 11 al. 2 LPE, indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable. L'art. 4 de l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair, RS 814.318.142.1), qui reprend et précise les mêmes conditions, est applicable par analogie en matière de nuisances sonores (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_84/2017 du 18 août 2017 consid. 5.3.1 ; URSULA MARTI, *Das Vorsorgeprinzip im Umweltrecht*, Genève 2011, p. 175). En vertu de l'art. 4 al. 2 OPair, sont

réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation, les mesures permettant de limiter les émissions qui ont fait leurs preuves sur des installations comparables en Suisse ou à l'étranger (let. a) ou ont été appliquées avec succès lors d'essais et que la technique permet de transposer à d'autres installations (let. b). Selon l'art. 4 al. 3 OPair, pour évaluer si la limitation des émissions est économiquement supportable, on se fondera sur une entreprise moyenne, économiquement saine de la branche concernée, étant précisé que lorsqu'il y a dans une branche donnée des catégories très différentes d'entreprises, l'évaluation se fera à partir d'une entreprise moyenne de la catégorie correspondante.

Le critère du caractère économiquement supportable d'une mesure se rapproche de celui de la proportionnalité. Il s'agit d'une concrétisation de ce qui est supportable (*Zumutbarkeit* ; proportionnalité au sens étroit) ; il faut l'admettre lorsqu'il existe un rapport raisonnable entre la nécessité de la mesure et la gravité des inconvénients qui y sont liés (cf. arrêt du Tribunal fédéral précité 1C_84/2017 consid. 5.3.1 et réf. cit.). Les mesures préventives ordonnées sur la base de l'art. 11 al. 2 LPE doivent également respecter les deux autres exigences requises par le principe de la proportionnalité, à savoir les règles de l'aptitude et de la nécessité (cf. arrêts du Tribunal A-604/2017 précité consid. 6.1 et A-6015/2015 précité consid. 10.6.1 et réf. cit.; voir aussi ATF 143 I 403 consid. 5.6.3 pour la définition du principe de la proportionnalité).

Le principe de prévention ancré à l'art. 11 al. 2 LPE ne confère pas un droit au silence absolu ou à la tranquillité ; une gêne qui n'est pas sensible ni significative doit être supportée, en particulier lorsqu'elle est la conséquence indésirable d'une activité déterminée (cf. ATF 133 II 169 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal A-604/2017 précité consid. 6.1 ; URSULA MARTI, op. cit., p. 183). Si les VLP – lesquelles constituent déjà des valeurs préventives de limitation – 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 ; arrêt du Tribunal A-604/2017 précité consid. 6.1 et réf. cit.). S'agissant d'une installation existante, les exigences découlant du principe de prévention ne peuvent pas être aussi élevées que pour une installation nouvelle (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_530/2008 du 30 juin 2010 consid. 3.4).

6.2 En l'espèce, il sied tout d'abord de rappeler que, dans leur plainte du 7 juillet 2015, les recourants exigeaient l'installation de freins à sabots en

matériau synthétique ou à disque sur le matériel roulant, ainsi que d'absorbateurs sur les rails. Or, ils ne critiquent pas, ni dans leur mémoire du 15 juin 2016 ni dans leurs déterminations subséquentes, l'argumentation développée par l'autorité inférieure à ce propos, et ne réclament plus de mesures de cet ordre. Il n'y a donc pas lieu d'y revenir dans le cadre du présent arrêt. Il n'est toutefois pas inutile de souligner, à l'instar des intimés, qu'à partir du 1^{er} janvier 2020, des valeurs limites d'émission (VLE) seront introduites en Suisse pour les wagons existants, ce qui équivaut à une interdiction des wagons à semelles en fonte grise, particulièrement bruyants, dont sont équipés de nombreux convois de fret étrangers (cf. art. 4 al. 3 LBCF ; cf. Message du Conseil fédéral du 30 novembre 2012 sur la modification de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer [FF 2013 443]). Selon le Message du Conseil fédéral, cette mesure, ainsi que d'autres adoptées par l'Assemblée fédérale dans le cadre de la modification de la LBCF arrêtée le 27 septembre 2013, permettra de protéger plus de 50'000 personnes supplémentaires du bruit des chemins de fer au-delà des VLI, la seule introduction de VLE pour les wagons marchandises y contribuant probablement pour environ 80 % (cf. FF 2013 445). En outre, il est prévu que le niveau sonore de passage d'un train marchandises diminuera de 10 dB(A), pour autant que l'ensemble des convois soient équipés de véhicules silencieux (cf. FF 2013 453).

Malgré les réserves contenues dans la loi (possibilité de reporter de deux ans au plus l'entrée en vigueur des VLE pour des motifs importants, ainsi que de prévoir des exceptions notamment pour véhicules spéciaux à faible prestation kilométrique et pour les véhicules historiques ; cf. art. 4 al. 4 et 5 LBCF), force est de constater qu'indépendamment des mesures susceptibles d'être imposées *in casu* aux intimés, une réduction non négligeable des nuisances endurées par les recourants est à attendre à moyen voire court terme.

6.3

6.3.1 S'agissant de la diminution de la vitesse des convois de fret nocturnes, les recourants demandent une réduction de 50 à 30 km/h sur le tronçon litigieux, à tout le moins sur une partie de celui-ci. A leurs yeux, un tel ralentissement ne coûterait rien et n'aurait aucun impact négatif sur l'exploitation du réseau ferroviaire, notamment sur la ligne Lausanne – Vevey – Martigny – Sion qui disposerait en gare de Vevey de ses propres voies, indépendantes de celles provenant de Puidoux et Chexbres. Les intimés objectent que la proposition des recourants provoquerait une augmentation du temps de parcours et une dégradation de l'offre sur les sillons Vevey –

St-Triphon/Sion. Au vu de la densité horaire élevée des trains en Suisse, une diminution de vitesse, même sur deux kilomètres, aurait un impact sur l'ensemble du réseau ferroviaire suisse. En outre, des trains marchandises circuleraient aussi de nuit sur la ligne Lausanne – Martigny, de sorte qu'il n'y aurait pas une importante marge de manœuvre pour organiser le passage de convois en gare de Vevey. L'autorité inférieure, considérant la mesure envisagée comme contraire au principe de la proportionnalité, a confirmé le risque de répercussions néfastes sur l'ensemble du réseau suisse, faisant également allusion aux potentiels problèmes considérables si des mesures identiques devaient se répéter voire se généraliser ailleurs.

6.3.2 Il n'est pas contesté que, d'un point de vue purement technique, il est envisageable de réduire la vitesse des trains litigieux. Cela a du reste été fait de manière provisoire, dans l'attente de travaux de sécurisation d'un passage à niveau. En revanche, sur le plan de l'exploitation, les avis des parties divergent. A cet égard et au vu du dossier, certaines incertitudes subsistent quant aux conséquences concrètes et précises de la mesure proposée par les riverains sur l'exploitation de la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey, ainsi que sur celle de l'ensemble du réseau suisse. Les intimés, malgré le ralentissement effectif déjà mis en place temporairement, n'ont notamment fourni aucune indication précise et chiffrée relative à l'impact sur la circulation ferroviaire engendré par le ralentissement exigé par les recourants, pas plus que sur les éventuels surcoûts engagés ou sur l'évolution des valeurs d'émission et d'immission.

Ces questions peuvent cependant souffrir de rester indécises. En effet, au vu de la densité du trafic ferroviaire en Suisse et de l'interdépendance des nombreuses lignes et convois les uns par rapport aux autres, il paraît concevable qu'une limitation de vitesse imposée sur un tronçon déterminé nécessite des ajustements, parfois contraires à l'optimisation du réseau, sur d'autres parties dudit réseau. Les préoccupations des intimés apparaissent ainsi légitimes, même si elles demeurent générales. Au reste, en octobre 2011 déjà, les intimés expliquaient à la F. _____ que des solutions d'exploitation telles que des ralentissements ou des détournements avaient été analysées sur la ligne litigieuse, mais qu'ils ne pouvaient y donner suite pour des raisons techniques liées à des problématiques de freinage et d'intégration dans la planification horaire (cf. acte 6 du bordereau de l'OFT). Le Conseil fédéral semblait peu après sur la même ligne, lorsqu'il indiquait qu'un ralentissement des trains marchandises restreignait considérablement la capacité du réseau et qu'une telle mesure était par conséquent indésirable sur le réseau ferroviaire fortement fréquenté de la Suisse (cf. FF 2013 468).

6.3.3 En tout état de cause, indépendamment des réserves émises ci-dessus concernant l'exploitation du réseau, la mesure réclamée par les recourants n'est pas en adéquation avec le principe de la proportionnalité. Comme le notent avec pertinence les intimés, la vitesse sur la ligne litigieuse pour le transport de fret est déjà limitée à 60 voire 40 km/h sur certains tronçons, au vu de la topologie de la ligne. Cela n'est pas contesté par les recourants. Etant entendu que les trains marchandises peuvent se déplacer à des vitesses maximales de 80, 100 ou 120 km/h suivant leur catégorie, et que les trains voyageurs peuvent circuler jusqu'à 250 km/h (cf. FF 2013 467 s.), la vitesse des convois litigieux, au moment où ils passent à proximité des habitations des recourants, s'avère peu élevée. Par ailleurs, les niveaux d'évaluation du bruit, mesurés de nuit sur le bâtiment concerné le plus proche des rails et appartenant au recourant 4 (37.9 dB[A] ; cf. acte 8 du bordereau de l'OFT), sont largement en-dessous des VLI applicables pour la zone avec degré de sensibilité II (50 dB[A]), et même bien en-dessous des VLP (45 dB[A]) qui constituent déjà des valeurs préventives de limitation. Les niveaux de bruit mesurés pendant les passages de convois marchandises sont certes élevés (cf. acte 8 du bordereau de l'OFT), mais dits convois sont peu nombreux. Il y a lieu de rappeler, par ailleurs, que dès 2020, une réduction des nuisances est à prévoir grâce à l'introduction de VLE visant essentiellement les wagons étrangers, sources de nuisances importantes.

Dans ces conditions, les intérêts privés des recourants ne paraissent pas sévèrement mis à mal au point qu'ils doivent primer sur l'intérêt public essentiel, poursuivi par les intimés et l'autorité inférieure, au nécessaire maintien d'un réseau ferroviaire performant apte à assurer le transport de voyageurs et de marchandises. Il s'impose de rappeler, à ce titre, que le transport de fret par le rail joue un rôle majeur en matière de protection de l'environnement. Dès lors, on ne saurait reprocher aux autorités et aux intimés de mener une politique favorisant l'optimisation de ce mode de transport, tant que le bien-être et la qualité de vie des riverains sont pris en considération. Dans le cas d'espèce, les nuisances perturbant les recourants ne peuvent pas être qualifiées de négligeables et il n'est pas question de les nier. Cela étant, elles sont limitées par des mesures déjà en vigueur ou à venir, prises dans leurs intérêts ou en raison de la topologie de la ligne, au point que même les VLP sont respectées. Dans ces circonstances, imposer aux intimés une limitation de la vitesse des trains encore plus basse qu'elle ne l'est déjà, à 30 km/h, même sur quelques kilomètres et sur quelques trains, apparaît disproportionné. Il convient encore de relever que si les intimés devaient être régulièrement contraints d'abaisser la vitesse des convois de marchandises nocturnes à un niveau si peu élevé, même

dans les cas où les VLP sont observées, l'exploitation du réseau ferroviaire suisse pourrait être sérieusement mise à mal, au vu du grand nombre de riverains établis à proximité de tronçons utilisés par le fret de marchandises.

Au reste, il n'est pas vain de rappeler que pour une installation existante, comme *in casu*, les exigences découlant du principe de prévention ne sont pas aussi élevées que pour une installation nouvelle. Une certaine gêne doit être tolérée et rien n'indique, en l'espèce, qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h induirait une réduction notable des nuisances sonores.

6.3.4 Au vu de ce qui précède, il n'y a pas lieu d'imposer aux intimés la mesure proposée par les recourants consistant à diminuer la vitesse des convois marchandises nocturnes sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey, en quelque endroit que ce soit.

6.4 Les recourant ont également émis le souhait que des mesures soient entreprises en vue d'éviter les freinages au feu de signalisation situé à H._____, en faisant s'arrêter ou ralentir les trains plus tôt en amont, par exemple dans le secteur industriel de (...) ou en gare de J._____ ou de G._____, et de ne les lancer dans la pente en direction de I._____ qu'au moment où le feu de H._____ serait vert. Selon les intéressés, la ligne serait équipée pour ce faire et aucune répercussion sur l'exploitation de la ligne ne serait à redouter. Tel ne serait en particulier pas le cas à I._____, où il y aurait peu de trafic entre minuit et cinq heures.

6.4.1 Les intimés considèrent que la ligne n'est pas équipée des signaux principaux nécessaires à une telle disposition, les seuls signaux à disposition étant ceux à la sortie de J._____ et à l'entrée de I._____ (au lieu-dit de H._____). En outre, si le signal à l'entrée de I._____ devait être garanti « vert » au départ de J._____, cela aurait pour conséquence un blocage de la ligne Lausanne – Brigue de plus de 15 minutes causé par l'attente du train provenant de J._____. Cela réduirait considérablement la capacité de la ligne Lausanne-Brigue. Les intimés précisent qu'aucune installation de sécurité ne permet d'immobiliser les convois avant G._____, où la seule voie aménagée empêche tout croisement. Ils affirment aussi que même dans l'hypothèse où les trains ne s'arrêteraient pas à H._____, ils seraient tout de même contraints de freiner dans la forte pente descendant sur Vevey, occasionnant ainsi toujours des nuisances sonores. Par ailleurs, en cas de passage sans arrêt entre K._____ et au-delà de Vevey, la limite de fermeture des passages à niveaux, fixée à 150 secondes, ne serait plus respectée sur la ligne.

L'autorité inférieure se contente pour sa part d'indiquer que les valeurs limites d'immission sont respectées et qu'aucune disposition légale ne permet de contraindre les intimés à réduire le freinage ou à retenir les convois.

6.4.2 Le Tribunal estime que les explications détaillées des intimés portant sur le déficit d'équipement de la ligne litigieuse et les conséquences néfastes sur l'exploitation du réseau sont convaincantes. Dans un courrier du 30 septembre 2015 adressé à l'autorité inférieure (acte 5 du bordereau de l'OFT), les intimés indiquaient déjà que la synchronisation des deux feux situés à la sortie de J. _____ et à l'entrée de I. _____ supposaient des investissements financiers « de l'ordre de quelques millions », ce qui laisse penser que les infrastructures nécessaires ne sont pas existantes. De leur côté, les recourants ne fournissent aucun élément concret ou moyen de preuve susceptible de mettre sérieusement en doute les affirmations des intimés sur ce point. Ainsi, leurs allégations selon lesquelles la ligne litigieuse serait munie de la signalisation indispensable n'a nullement été étayée à satisfaction. Il en va de même de la présence alléguée de deux voies en gare de G. _____ et de la possibilité pour les convois de s'y croiser. Concernant les répercussions sur la ligne provenant de Lausanne, le recours à des feux de signalisation sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey signifie que le trafic provenant de ce tronçon doit être régulé avec celui arrivant de Lausanne. Dès lors, il paraît concevable qu'une modification d'exploitation de la ligne précitée – incluant de surcroît une nouvelle signalisation – puisse impacter défavorablement une autre ligne, en l'occurrence celle en provenance de Lausanne et se dirigeant vers le Valais. Il convient au reste de noter que de manière plus générale, l'ensemble des trains de passage en gare de Vevey, dont font également partie ceux venant du Valais, en sens inverse, seraient potentiellement touchés par la mesure préconisée par les recourants.

En sus des lourds investissements nécessaires et des entraves liées à l'exploitation du réseau engendrés par dite mesure, celle-ci est, au demeurant, contraire au principe de la proportionnalité. Une réduction notable des nuisances ne semble pas garantie, les convois restant contraints de freiner sur le tronçon (...) se situant à proximité des habitations des recourants. Même si une diminution des immissions est prévisible en l'absence de freinages jusqu'à l'arrêt des véhicules, le bénéfice qu'en retireraient les intéressés s'avère trop infime pour primer sur l'intérêt public au maintien d'un réseau ferroviaire fiable, efficace et limitant les coûts. Dans ce sens, l'exploitation de l'ensemble du réseau serait sérieusement compromise si les intimés devaient donner suite aux demandes de tous les riverains, parfois incompatibles entre elles, visant à définir les zones d'arrêt des trains selon

leur bon vouloir, de surcroît dans les cas où les valeurs limites sont largement respectées.

6.4.3 Il n'y a donc pas lieu d'imposer aux intimés la mesure défendue par les recourants consistant à supprimer ou réduire le freinage des convois de fret nocturnes à quelque endroit que ce soit sur la ligne Puidoux – Chexbres – Vevey.

7.

Des considérations qui précèdent, il suit que l'autorité inférieure a, à bon droit, rejeté la plainte des recourants.

Ainsi mal fondé, le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée.

8.

8.1 Vu l'issue de la cause, il y a lieu de mettre les frais de procédure à la charge des recourants, conformément aux articles 63 al. 1, 4bis et 5 PA et 1, 2 et 4 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2). En l'espèce, ces frais sont arrêtés à 1'500 francs. Il convient de prélever cette somme sur l'avance de frais du même montant déjà versée.

8.2 Les recourants succombant sur l'entier de leurs conclusions, il ne sera pas alloué de dépens (cf. art. 64 PA). L'autorité inférieure n'a pas droit non plus à des dépens (cf. art. 7 al. 3 FITAF), pas plus que les intimés qui se sont défendus seuls, sans faire appel à un avocat.

(le dispositif est porté à la page suivante)

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.

Le recours est rejeté.

2.

Les frais de procédure d'un montant de 1'500 francs sont mis à la charge des recourants. Cette somme est prélevée sur l'avance de frais déjà versée du même montant.

3.

Il n'est pas alloué de dépens

4.

Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants (Acte judiciaire)
- aux intimés (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. *** ; Recommandé)
- au Secrétariat général du DETEC (Acte judiciaire)

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

Le président du collège :

Le greffier :

Jérôme Candrian

Mathieu Ourny

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). 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 :