



Cour I
A-7915/2024

Arrêt du 1^{er} septembre 2025

Composition

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

Parties

1. **A.B.** _____,
2. **B.B.** _____,
recourants,
Contre

**Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Droit et
Compliance, infrastructure, Secteur construction,**
intimée,

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

Objet

infrastructure ferroviaire ; approbation des plans ; gare de
(...) ; décision du 19 novembre 2024.

Faits :**A.**

A.B._____ et B.B_____ (ci-après : les propriétaires) sont propriétaires du bien-fonds n° (...) du cadastre de (...). Le bien-fonds, d'une surface de 877 m², présente une forme allongée de sud-ouest en nord-est et accueille sur la partie nord-est la maison dans laquelle ils vivent. Le bien-fonds est bordé par une voie de chemin de fer au sud, sur toute sa longueur. La gare de (...) (ci-après : la gare) se trouve à une soixantaine de mètres au sud-ouest du bien-fonds et l'unique quai de la gare s'étend actuellement sur 134 m, dont environ 5 m contigus au bien-fonds des propriétaires à son niveau sud-ouest. Le bien-fonds est colloqué dans sa très grande majorité en zone centrale rurale et il lui est attribué, dans la même mesure, un degré de sensibilité au bruit III.

B.

B.a En date du 20 juin 2023, les Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après : les CFF) ont soumis à l'Office fédéral des transports (ci-après : l'OFT) pour approbation des plans le projet de modification de la gare de (...) intitulé « Gare de (...), mise en conformité LHand ». Le projet prévoyait de rehausser le quai pour rendre les trains plus accessibles et de le prolonger afin que chaque porte du train dans sa composition maximale soit desservie par le quai. L'allongement du quai a été prévu en direction du bien-fonds des propriétaires, de sorte qu'il longerait leur bien-fonds en contigu sur plus de 30 m, s'arrêtant à environ 6 m de leur maison et laissant environ 20 m non longés par le quai. En termes de hauteur, le quai comporterait un mur en béton d'une hauteur apparente d'environ 1,35 m en moyenne et une clôture métallique à barreaux d'une hauteur de 1 m.

B.b En date du 27 juin 2023, l'OFT a ouvert une procédure ordinaire d'approbation des plans avec expropriation. Il a été demandé au canton de Berne de procéder à l'enquête publique et de prendre position sur le projet. Le dossier été en outre transmis à l'Office fédéral de la culture et l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV).

C.

C.a Le projet a été mis à l'enquête publique dans la commune du 21 août au 19 septembre 2023. Les propriétaires (ci-après : les opposants) ont formé opposition par écritures des 14 et 19 septembre 2023.

C.b Une séance de conciliation réunissant les opposants ainsi que des représentants des CFF et de l'OFT a eu lieu en date du 22 février 2024.

C.c Par la suite, les CFF ont soumis à l'OFT deux modifications de projet, dont la seconde, datée du 18 avril 2024, faisait suite à des griefs des opposants et consistait notamment en la renonciation à une emprise définitive de 3 m² sur le bien-fonds des opposants, le déplacement du signal de sécurité de 5 m, la modification des semelles de fondation du profil de manière à supprimer l'emprise définitive souterraine sur le terrain des opposants et l'abaissement et la réorientation de deux haut-parleurs accolés au bien-fonds des opposants.

C.d A la suite de plusieurs échanges, l'OFT a clôturé l'administration des preuves et indiqué qu'il allait rendre une décision prochainement.

D.

En date du 19 novembre 2024, l'OFT a rendu une décision d'approbation des plans par laquelle il approuve la demande des CFF telles que modifiées, assorties de charges ainsi que d'une autorisation exceptionnelle. Parmi les charges, il est prévu que les CFF :

- doivent végétaliser le mur ou replanter de la végétation en bordure du mur côté parcelle des opposants (côté jardin), en accord avec les opposants à défaut de quoi l'OFT tranchera,
- doivent mandater un bureau d'ingénieurs indépendant à leurs frais afin de réaliser un état des lieux avant et après travaux en présence des opposants,
- doivent veiller à préserver dans la mesure du possible la végétation existante sise sur la parcelle (...) et cas échéant, replanter une essence équivalente après les travaux lors de la remise en état,
- doivent remettre en état le terrain des opposants selon le niveau existant après les travaux,
- doivent tourner les haut-parleurs accolés à la parcelle (...) soit en direction de la voie afin que l'habitation de la parcelle (...) soit en-dehors du cône de diffusion sonore qui est de 120 degrés, et réduite dans la mesure du possible à environ 3 m,
- doivent installer un cache arrière sur les candélabres en limite de propriété des opposants et régler la programmation de la domotique au minimum et évaluer la possibilité d'éteindre les luminaires sur le quai pendant l'arrêt de l'exploitation,
- doivent réduire l'éclairage horizontal moyen de l'abri voyageurs à 50 lx pendant la fréquentation principale et la fréquentation accessoire, utiliser une lumière de couleur blanc chaud (max. 3000 K) pour l'éclairage extérieur.

L'OFT a levé l'opposition des opposants dans la mesure où il n'y était pas donné droit avec les charges précitées.

E.

E.a En date du 16 décembre 2024, les opposants (ci-après : les recourants) ont formé recours à l'encontre de la décision de l'OFT. Ils concluent à son annulation et au renvoi de la cause à l'autorité inférieure, respectivement à ce que l'expropriation totale de leur bien-fonds soit prononcée. Ils déposent des documents à l'appui de leur recours.

E.b Par observations du 13 mars 2025, L'OFT (ci-après aussi : l'autorité inférieure) a transmis le dossier de la cause et conclu au rejet du recours.

E.c Par réponse, accompagnée d'annexes, du 24 mars 2025, les CFF (ci-après aussi : l'intimée) ont conclu au rejet du recours.

E.d Les recourants ont déposé une réplique par acte du 28 mai 2025, dans laquelle ils confirment leurs conclusions.

E.e Le 3 juin 2025, le Tribunal administratif fédéral a transmis les déterminations des recourants à l'OFT et aux CFF, a indiqué que l'échange d'écritures était clos et que la cause était gardée à juger.

E.f En date du 16 juillet 2025, le Tribunal administratif fédéral a requis les CFF de lui fournir des documents techniques supplémentaires. Une fois les documents reçus, il les a transmis aux recourants, qui se sont exprimés à leur sujet dans des observations du 8 août 2025.

Droit :

1.

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

1.2 Interjeté dans le délai légal de 30 jours (art. 50 al. 1 PA) à l'encontre d'une décision (art. 5 PA ; 31 LTAF) rendue par une unité de l'administration fédérale, autorité précédente (33 let. d LTAF), en application du droit administratif fédéral dans une matière non sujette à exceptions au recours devant le TAF (art. 32 LTAF) (arrêt du TAF A-

592/2014 du 9 mars 2015 consid. 1.1 ; MIRJAM AEMISEGGER, La procédure d'approbation des plans des projets fédéraux d'infrastructures, thèse 2024, nos 1498-1500), et satisfaisant au surplus aux exigences de forme (art. 52 LTAF), le recours est recevable.

2.

2.1 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).

2.2 Le Tribunal vérifie d'office les faits constatés par l'autorité inférieure (art. 12 PA), sous réserve du devoir de collaborer des parties (art. 13 PA). Il applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (cf. ATAF 2015/23 consid. 2 ; arrêt du TAF A-953/2016 du 30 août 2017 consid. 1.4.2). Il se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (cf. ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; arrêt du TF 4A_627/2015 du 9 juin 2016 consid. 1.2 ; ATAF 2016/18 consid. 3 et réf. cit. ; arrêt du TAF A-471/2020 du 20 décembre 2021 consid. 2.1).

3.

3.1 Dans un grief d'ordre formel, les recourants exposent ne pas avoir bénéficié de suffisamment de temps pour se prononcer sur le projet modifié en deuxième lieu par les CFF. Ils exposent avoir été informés le 26 octobre 2024 du rejet imminent de leur opposition, mais que le doute planait sur le projet modifié jusqu'au 5 novembre 2024, date à laquelle les quatre plans modifiés leur auraient été officiellement fournis. La décision du 19 novembre 2024 aurait ainsi été rendue trop tôt pour qu'ils se prononcent efficacement à son sujet.

3.2 En l'espèce, les recourants se sont vu transmettre le 18 avril 2024 les projets de modification des CFF par l'entremise de leur mandataire d'alors, dans un contexte de négociations. Sans que la teneur des échanges du 26 octobre ressorte clairement du dossier, une représentante de l'OFT les a informés par courrier électronique du 29 octobre 2024 que les modifications en question proposées par les CFF en avril 2024 allaient être prises en compte dans la décision d'approbation des plans indépendamment des négociations. Les plans modifiés étaient joints à ce courrier électronique, contrairement à ce qu'indiquent les recourants. La

représentante de l'OFT leur a envoyé les plans une seconde fois le 5 novembre suivant pour s'assurer que les recourants en avaient bien pris connaissance, ce dont elle doutait à la lecture d'un courrier électronique des recourants du 4 novembre qui lui avait été envoyé en copie. Les recourants se sont exprimés au sujet des plans modifiés par un courrier électronique adressé à la représentante de l'OFT du 10 novembre 2024 (pièce n° 29 du dossier de 1^{ère} instance). La décision a été rendue le 19 novembre 2024. Les recourants ont ainsi disposé, entre le 29 octobre et le 19 novembre, de 21 jours pour se prononcer sur ce thème, durée supérieure à celle préconisée par la jurisprudence en matière de droit de répliquer inconditionnel (arrêt du TF 1C_191/2022 du 16 mai 2023 consid. 2.4), qu'ils ont par ailleurs exercé dans ce laps de temps. A ceci s'ajoute le fait que les modifications envisagées avaient été discutées déjà au mois d'avril 2024. Aucune violation du droit d'être entendu ne saurait être retenu en l'espèce.

3.3 Les recourants semblent déplorer le fait que les propositions des CFF étaient initialement conditionnées au retrait de leur opposition, et qu'elles aient finalement été intégrées à la décision d'approbation des plans même sans leur accord. Ils semblent partir du principe que les modifications leur porteraient préjudice car elles auraient contribué à la décision d'approbation des plans. En d'autres termes, ils semblent considérer que leur refus des modifications proposées aurait dû avoir pour conséquence le refus d'approbation des plans par l'OFT.

Cette argumentation ne saurait être suivie. En réalité, si les CFF n'avaient pas intégré de leur propre initiative leurs propositions de modification à la demande d'approbation des plans, la seule conséquence aurait été que l'autorité inférieure aurait dû se prononcer sur la base du dossier mis à l'enquête, sans modifications. La décision d'approbation qui en aurait résulté aurait pu être moins favorable aux recourants puisque les modifications avaient pour but de diminuer l'impact du projet sur leur propriété, d'une part par l'abandon de toute expropriation et d'autre part par des aménagements, dont certains ont été intégrés dans les charges de l'acte attaqué. L'argumentation des recourants qui, au demeurant est hypothétique, n'est à ce titre pas recevable et en tous les cas sans portée, l'autorité d'approbation devant évidemment se prononcer sur la requête telle qu'elle se présentait avant l'acte attaqué.

4.

4.1 Les travaux objet de l'approbation concernent un réaménagement global de la gare de (...). Le litige entre les parties se concentre toutefois

sur une partie seulement des modifications approuvées. Il s'agit de l'allongement du quai le long du bien-fonds des recourants sur une trentaine de mètres jusqu'à environ 6 m de leur maison à une hauteur moyenne d'environ 1,35 m du point de vue de leur bien-fonds, auquel s'ajoute une barrière à barreaux métalliques d'une hauteur de 1 m.

4.2 Les recourants s'estiment lésés à plusieurs égards par le projet approuvé, en particulier par la présence-même et l'impact visuel du futur ouvrage dont il conviendra d'examiner la conformité aux prescriptions applicables (consid. 5-8), et par le bruit du trafic et des voyageurs (consid. 9-10). Ils critiquent encore l'éclairage (consid. 11), les vibrations et le bruit solidien (consid. 12) ainsi que des perturbations liées au rayonnement non ionisant (consid. 13). Ils estiment que les désagréments que l'ouvrage leur causerait commande d'y renoncer et ainsi d'annuler la décision d'approbation (consid. 14). Les recourants ont déjà formulé ces griefs dans la procédure d'opposition, de sorte que chacun peut et doit être traité devant le Tribunal administratif fédéral (cf. toutefois consid. 13) (ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; arrêt du TAF A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 2.1.2). Ils formulent enfin des demandes d'indemnité pour expropriation (consid. 15).

4.3 L'intimée et l'autorité inférieure estiment en substance que l'ouvrage est conforme au droit ainsi qu'aux prescriptions applicables, qu'aucune alternative ou variante viable n'existe en l'espèce et que l'ensemble des aménagements envisageables pour minimiser l'impact de l'ouvrage et de son exploitation ont déjà été prévus.

5.

5.1 Les recourants critiquent la prolongation du quai à 162 m et estiment qu'il pourrait être ramené à 150 m. De même, ils critiquent le fait que le quai soit réhaussé. Il résulte du dossier qu'en effet, le quai, qui jouxte actuellement sur quelques mètres seulement leur parcelle dans sa longueur au sud, la longerait à l'avenir sur une longueur de plus de 30 m, en direction de leur maison et de leur terrasse. Le montage photographique ci-dessous permet de se rendre compte des impacts de l'ouvrage (annexe 8 à la réponse de l'intimée) (page suivante).

(images)

5.2 Les intimés et l'autorité inférieure estiment pour leur part que les modifications prévues (allongement et élévation du quai) sont nécessitées par la mise en conformité aux prescriptions de sécurité et à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés LHand, RS 151.3) et correspondent aux prescriptions techniques déterminantes.

5.3 Du point de vue du droit applicable à la planification et la réalisation d'installations ferroviaires, l'art. 17 al. 1 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) prévoit que les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont pris en compte de manière appropriée. L'art. 17 al. 2 LCdF prévoit que le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, ainsi que sur l'unité technique et l'admission à la circulation ferroviaire, compte tenu de l'interopérabilité et des normes de sécurité afférentes à chaque tronçon (cf. aussi art. 97 al. 1 LCdF). Le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer OCF, RS 742.414.1), dont l'art. 21 al. 3

dispose sous la note marginale « Distances sur les quais » que la distance entre le bord du quai et le gabarit limite des obstacles doit être aussi faible que possible. Dans la section 5 OCF consacrée aux gares, l'art. 34 al. 4 dispose que les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public. La prise en compte de manière appropriée des besoins des personnes à mobilité réduite ou handicapées résulte des art. 17 al. 2 LCdF et 3 al. 2 OCF.

Par ailleurs, les dispositions d'exécution de l'OCF précisent les normes techniques propres à mettre en œuvre le droit ferroviaire. Elles reprennent autant que possible des normes harmonisées au niveau européen (art. 2 al. 2 OCF). S'il n'est fait référence à aucune norme technique ou qu'il n'en existe aucune, il y a lieu d'appliquer les règles reconnues de la technique (art. 2 al. 3 OCF).

L'OFT peut édicter des dispositions d'exécution techniques et d'exploitation relatives aux prescriptions d'exécution du Conseil fédéral (art. 97 al. 2 LCdF, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024 [RO 2024 152], et art. 81 OCF, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024 [RO 2024 181]). Ces dispositions techniques se matérialisent dans l'ordonnance de l'OFT du 17 mai 2024 sur les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11) laquelle s'applique à l'ensemble du réseau des chemins de fer soumis à la législation sur les chemins de fer suisses (ch. 1.1 DE-OCF). Avant le 1^{er} janvier 2024, une (sous-)délégation législative chargeait le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) et non l'OFT d'édicter des prescriptions d'exécution techniques (cf. art. 97 LCdF en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1996 [RO 1995 3680] et 81 OCF en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2016 [RO 2016 1859]). Les DE-OCF étaient effectivement adoptées par celui-ci (voir bav.admin.ch > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Dispositions d'exécution de l'OCF [DE-OCF] > DE-OCF 2020 [consulté le 27.08.2025]).

5.4 Du point de vue du droit applicable à lutte contre les inégalités touchant les personnes handicapées, la loi fédérale du 13 décembre 2022 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés LHand, RS 151.3) a pour but de prévenir, réduire ou éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées (art. 1 al. 1 LHand). Il y a inégalité lorsque les personnes handicapées font l'objet, par rapport aux personnes non handicapées, d'une différence de traitement en droit ou en fait qui les désavantage sans justification objective ou lorsqu'une différence de traitement nécessaire au rétablissement d'une

égalité de fait entre les personnes handicapées et les personnes non handicapées fait défaut (art. 2 al. 2 LHand). Il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule (art. 2 al. 3 LHand). La LHand s'applique aux équipements des transports publics et aux véhicules accessibles au public soumis entre autres à la LCdF (art. 3 let. b ch. 1 LHand). La Confédération a pour mandat de prendre les mesures que requièrent la prévention, la réduction ou l'élimination des inégalités, en tenant compte des besoins spécifiques des femmes handicapées (art. 5 al. 1 LHand).

5.4.1 Ces considérations générales sont précisées dans l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHHand, RS 151.34) et l'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHHand, RS 151.342). La première indique comment les transports publics doivent être aménagés pour qu'ils répondent aux besoins des personnes handicapées en déterminant les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de service des transports publics (art. 1 OTHHand). Elle s'applique notamment aux quais (art. 3 al. 1 et 3 let. c OTHHand) et pose le principe selon lequel les personnes handicapées en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome (art. 3 al. 1 LHand). Si l'autonomie ne peut pas être assurée par des mesures techniques, les entreprises de transports publics fournissent l'aide nécessaire par l'intermédiaire de leur personnel (art. 3 al. 2 OTHHand). Elles renoncent le plus possible à l'obligation de s'annoncer faite uniquement aux personnes handicapées (al. 3). Les équipements et les véhicules qui servent aux passagers et qui ont un rapport fonctionnel direct avec les transports publics doivent, en toute sécurité, être reconnaissables, accessibles et utilisables par les personnes handicapées (art. 4 al. 1 OTHHand). L'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti pour les chaises roulantes d'un type précisé en art. 5 al. 1 let. a OTHHand et aux déambulateurs (art. 5 al. 1 let. b OTHHand).

5.4.2 Fondé sur une délégation ancrée à l'art. 8 OTHHand, le DETEC a édicté l'OETHHand, qui réglemente les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux installations et aux véhicules, entre autres, de transports publics en général

(art. 1 al. 1 let. a OETHand). Elle pose l'exigence générale selon laquelle la norme SN 225 500/SIA 500 « constructions sans obstacles », édition de 2009, est déterminante pour les exigences générales auxquelles doivent satisfaire les constructions et installations (art. 2 al. 1 OETHand). Les exigences concernant le transport par voie ferrée, par tramways et par bateau qui s'écartent de cette norme ou qui vont au-delà de celle-ci sont fixées de manière exhaustive dans les DE-OCF (art. 2 al. 3 let. a OETHand ; cf. art. 23^f al. 3 LCdF). Il en va de même pour les gares situées sur les tronçons ferroviaires interopérables visés à l'art. 15a OCF en raison des règles techniques nationales notifiées aux organes européens (RTNN) par l'OFT (OFT, Explications OETHand, p. 2). L'OETHand est applicable à condition de ne pas être en contradiction avec les dispositions de la LHand en ce qui concerne la proportionnalité (art. 1 al. 3 OETHand).

6.

6.1 Il convient d'examiner la longueur du quai projeté en l'espèce.

6.2 Les recourants indiquent ne pas s'être rendu compte dans un premier temps que le quai présenterait une longueur de 162,40 m. Le Tribunal relève qu'il ressort du point 4.3.3 du rapport technique déposé par les CFF à l'appui de leur demande d'approbation des plans de mai 2023 que le quai aura une longueur totale de 162,40 m. C'est également ce qui ressort des plans mis à l'enquête, en particulier le plan de situation, sur lequel figure dans un encadré rouge la longueur totale de 162,40 m et la longueur utile de quai (LUQ) de 160 m. On ne saurait dès lors suivre l'argument des recourants selon lequel ils auraient été trompés concernant la longueur réelle de l'ouvrage projeté.

6.3 Afin de clarifier et préciser la question des dimensions du quai, le Tribunal de céans a obtenu les normes techniques pertinentes en matière de configuration des quais de gare. C'est ainsi que les intimés ont produit la Règlementation des CFF A-50231 2-0, valable dès le 15 juin 2023, p. 18, le document des CFF Catalogue de prestations DIAS – Exigences et standards différenciés Infrastructure, V3.3, valable dès le 1^{er} janvier 2025, ch. 3.1.3 [lequel n'a subi aucune modification depuis le 6 octobre 2021, cf. Catalogue, p. 2] ainsi que l'Aide à la planification des installations ouvertes au public du 1^{er} mai 2017 éditée par l'Union des transports publics (cf. état de fait ci-dessus, let. E.f).

6.4 Les recourants ne remettent pas en cause une longueur de quai de 150 m, cette valeur correspondant à la longueur standard d'un convoi composé de deux trains de 75 m de longueur. Cette dimension des convois

se fonde sur des projections des CFF quant au développement de la ligne et les recourants ne les remettent pas en cause non plus. Il était donc justifié que l'OFT se base sur des longueurs de convoi de 150 m pour trancher de la question de la configuration du quai.

6.5 Les recourants estiment en revanche que le quai pourrait être réduit de 162,40 m à 150 m, correspondant ainsi à la longueur des convois.

Les CFF et l'autorité inférieure exposent quant à eux les raisons techniques liées à l'exploitation et à la sécurité pour lesquelles un quai accueillant une composition de 150 m de longueur doit présenter 160 m de longueur.

6.5.1 Les longueurs utiles de quai standard (LUQ S) correspondent à une série de valeurs entières et uniformes sur l'ensemble du réseau visant à déterminer la longueur utile théorique du quai à respecter en cas de nouvelles constructions d'installations à transformer ou à agrandir dans la zone de quais (CFF, Réglementation I-50231, p. 5). Cette longueur est fixée à 115, 160, 220, 320 ou 420 m en fonction du matériel roulant. Des écarts vers le bas ne sont pas autorisés (CFF, catalogue de prestation DIAS, ch. 3.2.2). La longueur utile du quai (LUQ) consiste en la longueur de la bordure du quai pouvant être utilisée dans le cadre de l'exploitation pour monter à bord du train ou pour en descendre (CFF, Catalogue de prestation DIAS, ch. 3.2.2). Elle peut varier selon le sens de la marche et l'itinéraire (CFF, Réglementation I-50231, p. 5). En d'autres termes, la longueur des quais a pour but d'éviter que des passagers ne doivent sauter dans la bordure de voie ou ne doivent se livrer à des escalades fastidieuses en dehors de la zone desservie par les quais (cf. également ci-dessous, consid. 6.7).

6.5.2 Une longueur utile de quai de 160 m résulte de la longueur du convoi (150 m) ainsi que de la tolérance de point d'arrêt, comprise comme la tolérance positive ou négative dont dispose un train qui doit s'arrêter au point d'arrêt idéal (CFF, Réglementation I-50231, p. 6). Sur ce point également, le Tribunal de céans ne voit guère à objecter : il est dans le cours ordinaire des choses qu'un train ne s'arrête pas toujours exactement au même point.

Pour les lignes régionales comme en l'espèce, cette tolérance est de ± 5 m (CFF, Réglementation I-50231, p. 6, 11). Il en résulte, pour un quai pouvant être desservi par des convois de 150 m de long, une LUQ de 160 m, conformément à la LUQ S prescrite en cas d'agrandissement des quais. Il s'agit d'une situation idéale du point de vue de l'exploitation dans laquelle

le train entier se trouve dans la LUQ, en considérant la tolérance de point d'arrêt (CFF, Règlementation I-50231, p. 11). Ce calibrage a pour avantage de garantir que les portes desservent le quai dans sa zone sûre (ci-dessous consid. 6.6) en tout temps et que les distances à la signalisation sont respectées (CFF, Règlementation I-50231, p. 11). Il s'ensuit que la projection par l'intimée d'un quai présentant une LUQ de 160 m est fondée sur le plan technique, sur la base des normes pertinentes.

Une fois que les normes ont été portées à leur connaissance, les recourants ne critiquent pas cette conclusion dans leurs ultimes observations.

6.6 Concernant les 2,40 m s'ajoutant aux 160 m de longueur de quai utile, l'OCF dispose de manière générale que les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public (art. 34 al. 4 OCF). Les DE-OCF prévoient, concernant les quais, qu'une zone sûre doit être délimitée d'une zone de danger à calculer depuis l'axe de la voie, en règle générale 1.50 m, par une ligne de sécurité clairement visible sur le quai de manière optique et tactile. Les différents types de zones des installations ouvertes au public dans les gares doivent aussi être reconnaissables par les personnes malvoyantes et aveugles. Pour l'exécution de ces lignes tactilo-visuelles, le guide de l'OFT « marquage tactilo-visuel des quais de gare » de novembre 2020 (disponible sur bav.admin.ch > thèmes généraux > Thèmes spécialisés > Instructions > Guide [consulté le 27.08.2025] [ci-après : OFT, Guide marquage]) est déterminant (DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.2 ; DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 ch. 3-4) ; la ligne appartient à la zone sûre (DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 ch. 4). En bout de quai, il y a lieu de réaliser un marquage « extrémité de quai », en règle générale avec une distance d'au moins 1,20 m entre le marquage et l'extrémité de quais (OFT, Guide marquage, ch. 5.1, 5.2.2, 7.7.1, 7.9.2). C'est en accord avec cette prescription que le quai présente une longueur de fait de 162,40 m pour une longueur utile de quai LUQ (ci-dessus consid. 5.1.2) de 160 m (160 m + 2 × 1,20 m). Les recourants ne se prononcent pas sur cet aspect.

6.7 Il ressort de ce qui précède que le projet d'allongement du quai est conforme aux prescriptions techniques déterminantes relatives à la longueur des quais. Si le quai est allongé, il convient qu'il puisse desservir l'ensemble des portes d'un convoi. Cela doit d'autant plus être le cas pour des personnes à mobilité réduite, qui ne pourraient pas facilement, ou pas à temps, voire pas du tout, se mouvoir dans le train pour sortir à une porte donnant sur le quai (cf. arrêt du TAF A-3363/2020 du 2 février 2024

consid. 10.1.3.3). Le respect de ces normes assure, sans qu'une autre solution n'apparaisse possible en l'espèce, que les quais soient réalisés de manière à être utilisés en sécurité par le public au sens de l'art. 34 al. 4 OCF. La longueur du quai est donc conforme au droit applicable.

7.

7.1 Il convient ensuite d'examiner la hauteur du quai projeté en l'espèce.

7.2 Une hauteur de quai à « H55 », soit 55 cm au-dessus des rails, découle des DE-OCF. Celle-ci prévoit que pour les chemins de fer à voie normale (cf. art. 16 OCF) comme en l'espèce, la hauteur des quais est de 550 mm au-dessus du niveau supérieur du rail (DE-OCF ad. art. 34, ch. 3.1.1). Cela correspond au type de bordure de quai P55 développé par l'OFT (cf. DE-OCF ad art. 21, DE 21.3, ch. 1.1) à partir duquel les véhicules doivent être développés afin de permettre un passage sans marches entre le train et le quai (cf. art. 18x LCdF ; art. 7 al. 1 OCF ; OFT, Directive – Preuve de la conformité des véhicules aux spécifications pour bordures de quai P55, 1^{er} décembre 2023, p. 5). De telles dimensions et correspondances entre train et quai permettent de tenir compte de manière appropriée des besoins des handicapés et de la sécurité des quais (art. 3 al. 2, 34 al. 4 OCF).

7.3 Il découle de ce qui précède que l'exigence de la DE-OCF retenant une hauteur de quai 550 mm en-dessus du sommet des rails (DE-OCF ad. art. 34, ch. 3.1.1) est fondée dans les dispositions du droit interne relatives à l'infrastructure ferroviaire et à la lutte contre les inégalités frappant les personnes handicapées en leur permettant d'utiliser les transports publics de manière autonome (art. 1 al. 2, 2 al. 3, 7 al. 2 LHand ; art. 3 al. 1 et 3 OTHand).

8.

L'application des dispositions déterminantes dans les considérants qui précèdent (consid. 5-7) s'opère par de nombreuses délégations doublées de renvois. Les parties ne remettent pas en cause la constitutionnalité de ce procédé. Le Tribunal se limitera donc à se référer à sa jurisprudence selon laquelle l'architecture légale et réglementaire s'agissant des règles applicables à l'accès autonome aux trains est conforme à la Constitution fédérale (arrêt du TAF A-359/2018 du 20 novembre 2018 consid. 7.2.1-7.2.5, 7.3.6, 7.3.8, confirmé sur ce point in TF 2C_26/2019 du 22 décembre 2021 consid. 7.5).

9.

9.1 Les recourants déplorent encore les nuisances de l'ouvrage projeté en matière de bruit. Ils exposent en substance qu'ils seront exposés au bruit des trains et mettent en évidence le fait que le nouveau quai arrive à hauteur de la propriété les expose au bruit des usagers du train (cris, rires, etc.).

9.2 Les CFF et l'autorité inférieure soulignent le fait que la modification du quai n'aura aucun effet sur l'exploitation ferroviaire, qui demeurera inchangée en l'état, y compris pour l'instant du point de vue de la taille des convois circulant sur la voie. En ce sens, les travaux n'augmenteront pas les émissions sonores dues au trafic ferroviaire. L'OFEV, dans sa prise de position devant le l'OFT, relève que le projet correspond aux dispositions du droit fédéral pour le bruit pendant la phase d'exploitation.

9.3 La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement LPE, RS 814.01), dont le but est notamment de protéger les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 1 al. 1 LPE), prévoit que les émissions telles que les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) (art. 11 al. 1 LPE). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Les émissions sont limitées par l'application de valeurs limites d'émissions (art. 12 al. 1 let. a LPE). Outre la réglementation des émissions, la loi prévoit que le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions (VLI) applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 LPE), de façon à ne pas gêner de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE).

9.4 L'art. 43 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) fixe quatre degrés de sensibilité au bruit applicables aux zones d'affectation selon les art. 14 ss de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire LAT, RS 700), lesquels sont repris et se voient attribuer des valeurs limite d'exposition au bruit différenciées en annexe 4 OPB, consacré aux valeurs limites d'exposition au bruit des chemins de fer.

Les valeurs d'exposition se montent dans une zone d'affectation à laquelle le degré de sensibilité III est attribué comme en l'espèce (cf. let. A), à

60 dB (A) le jour, 50 dB (A) la nuit (valeurs de planification VP) ; respectivement 65 dB (A) le jour, 55 dB (A) la nuit (VLI) ; et 70 dB (A) le jour et 65 dB (A) la nuit (valeurs d'alarme).

Les parties ne remettent pas en cause l'application des dispositions relatives au degré de sensibilité III en l'espèce, ni la conformité à la LPE des valeurs limites contenues en annexe 4 OPB (à ce sujet arrêt du TF 1C_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 7.6).

9.5 La LPE et l'OPB distinguent les installations existantes – sous-entendu : faisant l'objet d'une décision entrée en force au 1^{er} janvier 1985, date d'entrée en vigueur de la LPE – et les installations nouvelles – sous-entendu : faisant l'objet d'une décision entrée en force postérieurement à cette date. Les installations nouvelles doivent en principe respecter les valeurs de planification (VP) et peuvent obtenir des allègements dans le respect des VLI (art. 25 al. 1-3 et art. 23 LPE ; art. 7 OPB), là où les installations existantes ne doivent en principe tendre que vers le respect des VLI et peuvent obtenir des allègements dépassant les VLI, dans le respect en principe des valeurs d'alarme (art. 15-18 LPE). L'impossibilité de respecter ces conditions dans le cadre d'installations publiques ou concessionnaires donne lieu à une obligation de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments existants (art. 10 et 11 OPB) (arrêt du TF 1C_253/2024 du 25 novembre 2024 consid. 4.1).

En cas de modification d'une installation existante, l'art. 8 OPB énonce plusieurs exigences en fonction de l'ampleur des modifications envisagées. L'art. 8 al. 1 OPB reprend le principe de prévention (art. 11 al. 2 LPE) en disposant que les émissions de bruit des éléments nouveaux doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (art. 8 al. 1 OPB). En cas de modification notable, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation doivent au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les VLI (art. 8 al. 2 OPB). Selon l'OPB, une modification est notable lorsqu'elle entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées du fait de l'installation ou de l'utilisation accrue des voies de communication (art. 8 al. 3 1^{ère} phr. OPB) (cf. ATF 126 II 453). La jurisprudence a fixé ce seuil de perception à une augmentation de bruit supérieure à 1 dB(A) des nuisances sonores (cf. arrêt du TF 1C_372/2021 du 26 janvier 2023 consid. 3.4.2). La jurisprudence retient cependant que le caractère notable d'une modification ne dépend pas que de l'augmentation attendue des nuisances sonores, mais doit aussi être retenue lorsqu'il apparaît, sur la base d'un examen d'ensemble, que les modifications sont suffisamment

importantes pour être qualifiée de notables. En sus des nuisances sonores, il faut donc également examiner si les travaux altèrent de manière importante la substance bâtie et génèrent des coûts importants, et si les travaux augmentent de manière importante la durée de vie de l'installation globale (ATF 150 II 547 consid. 3.2.2).

Du point de vue procédural, l'art. 36 al. 1 OPB dispose que L'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes ou ordonne leur détermination si elle a des raisons de supposer que les valeurs limites d'exposition en vigueur sont déjà ou vont être dépassées. Selon la jurisprudence, cela suppose une appréciation anticipée de la situation. Les exigences de vraisemblance d'un tel dépassement ne doivent pas être trop strictes. Un pronostic de bruit s'impose ainsi lorsqu'un dépassement des valeurs d'exposition pertinentes dans un cas d'espèce ne peut être exclu en l'état actuel des connaissances (arrêt du TF 1C_80/2017 du 20 avril 2018 consid. 4.1 ; ATAF 2021 II/1 consid. 24.2).

9.6 En l'espèce, l'installation concernée (la gare et les voies) existait déjà au 1^{er} janvier 1985. Il s'agit donc d'une installation existante. Le programme d'assainissement du bruit ferroviaire mené par la Confédération entre 2000 et 2015 a révélé qu'il n'était pas nécessaire de l'assainir, puisqu'elle respecte les VLI (décision entreprise, p. 50).

En l'absence d'indications au dossier, il ressort des données disponibles sur le géoportail de la Confédération que les nuisances sonores de la ligne ferroviaire n° (...) ont été documentées le long de la ligne et également au niveau du bien-fonds des recourants dans le cadre de l'établissement du cadastre des émissions 2021 du bruit ferroviaire (geo.map.admin.ch > bruit ferroviaire [consulté le 27.08.2025]).

Le tronçon situé devant le bien-fonds des recourants s'est vu attribuer par calcul trois types de valeurs de bruit en décibels dB(A) : émissions fixées, émissions effectives et immissions effectives, chaque fois de jour et de nuit. Il en ressort d'une part que les émissions effectives (i.e., calculées au regard du trafic ferroviaire effectif en 2021) sont inférieures aux émissions fixées. Il en résulte d'autre part que les immissions effectives sont inférieures aux VP déterminantes dans la zone où se situe le bien-fonds des recourants, où prévaut un degré de sensibilité III (ci-dessus let. A). Les immissions effectives calculées sont au maximum de 54,4 dB(A) (jour), resp. 39 dB(A) (nuit), là où les valeurs limite de planification concernant le bruit ferroviaire (annexe 4 ch. 2 OPB) sont de 60 dB(A) (jour), resp. 50

dB(A) (nuit). Elles s'avèrent aussi inférieures aux VP qui seraient applicables en degré de sensibilité II (55 dB(A) [jour], 45 dB(A) [nuit]), qui est le degré de sensibilité s'appliquant dans la règle aux zones d'habitation (art. 43 al. 1 let. b OPB).

Le Tribunal précise que bien qu'aucune partie ne se soit explicitement référée à ces données au cours de la procédure, il s'agit de faits notoires au sens de la jurisprudence en raison de leur accès aisé sur Internet (cf. map.geo.admin.ch > Bruit ferrov.) et de leur empreinte officielle, en l'occurrence celle de la Confédération à travers l'OFT. Le Tribunal de céans n'avait donc pas à entendre les parties à leur sujet au préalable (cf. arrêt du TF 1C_287/2023 du 21 août 2024 consid. 4.2.3).

Du point de vue méthodologique, le calcul des émissions de bruit ferroviaire dans les zones de gare ne diffère pas du calcul desdites émissions sur d'autres tronçons. Cela est dû au fait que tous les passages de trains sont généralement pris en compte avec les valeurs standards de vitesse. Il en résulte une surestimation du bruit de circulation, étant donné que les trains qui transitent lentement ou qui s'arrêtent génèrent des émissions plus faibles. En contrepartie, dans le modèle de calcul adopté par l'autorité inférieure, il n'est pas nécessaire de considérer séparément le bruit supplémentaire d'accélération et de freinage ainsi que les autres bruits de la gare (par exemple, les annonces des haut-parleurs, les bruits globaux) (OFT, Directive « protection contre le bruit des installations ferroviaires » [ci-après : OFT, Directive bruit ferroviaire], 15 septembre 2023, p. 12, disponible sur bav.admin.ch > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Directives [consulté le 27.08.2025]).

Il ressort de ce qui précède que l'état existant respecte les VP figurant en annexe 4 ch. 2 de l'OPB.

9.7 Quant à l'état futur, les CFF, l'autorité inférieure ainsi que l'OFEV, autorité spécialisée, indiquent que les travaux envisagés n'auront pas pour effet de modifier l'exploitation de la ligne, qu'une telle modification n'est pas à l'ordre du jour et qu'aucune augmentation des nuisances n'est à attendre du fait des modifications projetées du quai. L'autorité inférieure renvoie, dans l'hypothèse d'une telle modification, à la procédure selon l'art. 40 LCdF (cf. arrêt du TF 1C_218/2018 du 2 novembre 2018). Les recourants n'émettent pas de critique substantielle sur ce point.

9.7.1 Cette argumentation doit être suivie. On ne voit en effet pas en quoi les travaux projetés auraient pour effet direct d'augmenter l'exploitation de

la ligne. En particulier, les travaux sur la voie n'auront aucun effet sur le nombre de trains en circulation. Seule pourrait entrer en considération une augmentation de la taille des convois, qui n'est par ailleurs pas à l'ordre du jour. Dans ces conditions et dans la mesure où les recourants n'essaient pas de remettre cette affirmation en question, il y a lieu de retenir, à la suite des CFF et de l'autorité inférieure, que du point de vue de l'état futur de la voie et de son exploitation, aucune augmentation des émissions et immissions de bruit de trafic ferroviaire n'est à attendre et que les VP mêmes sont respectés.

Les recourants font en outre référence au bruit des trains à l'arrêt. Il suffit de relever à ce sujet qu'une fois les travaux réalisés, la ligne ne comptera toujours qu'une seule voie. Les trains ne feront nécessairement que transiter sur cette voie, sans quoi ils la bloqueraient. Aucune nuisance sonore n'est donc à attendre du stationnement des wagons autre que celles liées à l'arrêt en gare, déjà prises en compte en application de l'annexe 4 OPB, tout comme les bruits liés aux annonces par les haut-parleurs et les bruits globaux en zone de gare (cf. OFT, Directive bruit ferroviaire, p. 12 ; ci-dessus consid. 9.6 ; cf. arrêt du TF 1A.240/2005 du 9 mars 2007 consid. 4.5.1 ; arrêt du TF 1C_753/2013 du 4 avril 2014).

9.7.2 En conclusion, il faut retenir, contrairement à ce que les recourants invoquent, qu'en l'état actuel des connaissances, les modifications de la gare sont conformes aux dispositions de la LPE et de l'OPB relatives aux valeurs d'exposition déterminantes. Dans ces conditions, il n'était pas nécessaire de procéder à des investigations plus poussées concernant le bruit futur de l'installation modifiée, et la question de savoir s'il s'agit en l'espèce d'une modification notable ou non d'une installation existante peut demeurer ouverte.

10.

10.1 Comme considéré ci-dessus (consid. 9.6), la voie ferrée elle-même et la gare actuelle respectent largement les dispositions en matière de protection contre le bruit. La mise en conformité de la gare n'est pas susceptible de générer des immissions supplémentaires. Compte tenu des craintes exprimées par les recourants, le Tribunal examinera brièvement le projet sous l'angle du principe de prévention de la LPE.

La protection contre le bruit est assurée par l'application cumulative des VP/VLI et du principe de la limitation préventive des émissions. Dès lors que les VP/VLI ne constituent pas des valeurs limites d'émissions au sens de l'art. 12 al. 1 let. a LPE, leur respect ne signifie pas à lui seul que toutes

les mesures de limitation imposées par le principe de prévention des émissions aient été prises et que le projet en cause satisfasse à la législation sur la protection sur l'environnement. Il faut bien davantage examiner chaque cas d'espèce à la lumière des critères définis par les art. 11 al. 2 LPE et 7 al. 1 let. a OPB, pour déterminer si le principe de prévention exige une limitation supplémentaire des émissions. Dans ce cadre, le principe de la prévention impose, lors du choix de l'emplacement d'une nouvelle installation, de tenir compte des émissions que celle-ci produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodantes ; il commande ainsi notamment de choisir l'emplacement le moins bruyant (ATF 141 II 476 consid. arrêt du TF 1C_603/2018 du 13 janvier 2020 consid. 3.2). L'art. 11 al. 2 LPE s'impose également à une installation existante, et les mesures de réduction du bruit doivent répondre aux exigences de l'art. 8 al. 1 OPB (arrêt du TF 1C_315/2017 du 4 septembre 2018 consid. 3.4). Cette disposition prévoit, tout comme l'art. 7 al. 1 let. a OPB, que les émissions seront limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable.

Si les VP – 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. S'agissant d'une installation existante, les exigences découlant du principe de prévention ne peuvent pas être aussi élevées que pour une installation nouvelle (arrêt du TAF A-3753/2016 du 17 mai 2018 consid. 6.1 ; ATF 127 II 306 consid. 8 ; arrêts du TF 1C_431/2023 du 19 mai 2025 consid. 7.2 ; 1C_218/2018 du 2 novembre 2018 consid. 3).

10.2 En l'espèce, du point de vue de l'exploitation, les CFF ont consenti plusieurs adaptations, en particulier l'abaissement du niveau des haut-parleurs, l'orientation du cône de diffusion vers les voies et l'abaissement maximal du volume de diffusion. Les recourants ne remettent pas en question la nécessité de l'existence de haut-parleurs pour effectuer des annonces, en particulier pour les personnes handicapées sensoriellement. Concernant la circulation des passagers, comme déjà indiqué, il n'est en l'état pas prévu que l'exploitation de la ligne soit augmentée, que ce soit avec des cadences supérieures ou des convois plus longs. L'allongement du quai n'a donc pas d'effet sous cet angle-là et les recourants n'exposent pas en quoi tel serait le cas. Concernant la présence de personnes qui stationneraient au bout du nouveau quai et causeraient des nuisances, les

CFF relèvent à juste titre qu'aucun banc n'est prévu en bout de quai, ce qui réduit de fait la probabilité des comportements craints par les recourants. En outre, est seul pertinent le bruit que l'on peut rattacher à une utilisation du quai dite ordinaire par la circulation et le stationnement des usagers (voir arrêt du TF 1A.240/2005 du 9 mars 2007 consid. 4.5.1 ; arrêt précité du TF 1C_753/2013 du 4 avril 2014). Les comportements incivils ne sauraient servir de base à l'appréciation, ce d'autant que l'utilisation des gares CFF est soumise à un règlement proscrivant les comportements bruyants notamment (art. 8 du règlement de la gare CFF, disponible sur <https://www.sbb.ch/fr/informations-voyages/gares/trouver-gare/reglement-de-la-gare.html> [consulté le 27.08.2025]).

Il apparaît donc que le projet est assorti des mesures d'exploitation raisonnablement envisageables. Sous cet angle, le principe de prévention est respecté.

10.3 Le principe de prévention ancré à l'art. 11 al. 2 LPE peut commander d'examiner des variantes au projet. Les recourants qui se plaignent du choix d'une mauvaise variante ou de l'absence de variantes doivent invoquer des variantes plausibles, qui ne sauraient être écartées au simple motif que les opposants n'apportent pas la démonstration de leur faisabilité. Il appartient aux autorités – brièvement lorsque cela est manifeste – d'exposer en quoi elles seraient irréalisables (arrêt du TF 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.1).

10.3.1 Quant à l'emplacement du quai, les recourants reprochent de manière générale aux CFF et à l'autorité inférieure de ne pas avoir envisagé de variantes au projet d'espèce. Ils évoquent la possibilité d'allonger le quai vers l'ouest, respectivement de le réaliser de l'autre côté des voies.

Les CFF et l'autorité inférieure dans la décision entreprise ont répondu de manière brève mais convaincante que de telles variantes, ou alternatives, sont irréalistes. Vers l'est, un passage à niveau et le pont sur la (nom de la rivière) rendent l'extension du quai très difficile, voire impossible. Une refonte du quai de l'autre côté des voies, alors qu'un quai est existant, est également liée à de très importantes difficultés de réalisation et un coût beaucoup plus élevé, pour un bénéfice marginal en termes de nuisances. Du point de vue de l'accessibilité, il faudrait aménager des accès qui eux aussi nécessiteraient d'importants investissements, pour un résultat moindre que celui qui serait atteint avec le projet contesté. Le Tribunal de

céans ne voit aucun motif de s'écarter de cette appréciation, que les recourants se contentent de critiquer de manière forfaitaire.

10.3.2 Il s'ensuit que le projet de modification contesté est conforme au principe de prévention tel que consacré à l'art. 11 al. 2 LPE concernant la protection contre les immissions sonores.

11.

Les recourants mentionnent dans leur recours la présence de candélabres et la lumière qu'ils pourraient générer. Ils ne formulent cependant aucun grief spécifique relatif à l'éclairage du quai.

Le Tribunal se contentera donc ici de renvoyer à la décision de l'OFT imposant aux CFF de mettre en place des caches arrière afin que la lumière ne soit pas dirigée contre le bien-fonds des recourants, et leur imposant par ailleurs de programmer la domotique à son minimum tout en respectant la norme d'éclairage topique, et mentionnant que l'intensité lumineuse sera en moyenne de 10 Lux dans la zone du quai voyageur. Il assortit sa décision d'une charge selon laquelle les CFF devront évaluer la possibilité d'éteindre les luminaires sur le quai pendant l'arrêt de l'exploitation. Ces mesures sont conformes à celles préconisées par le Tribunal fédéral (ATF 140 II 214) et en l'absence de grief spécifique, il n'y a pas lieu d'examiner la situation plus avant. Cela vaut d'autant que tant que l'éclairage n'est pas en service, il peut être difficile d'en déterminer les effets concrets. Cas échéant, la procédure ancrée à l'art. 40 LCdF vise à traiter ce genre de litiges a posteriori (cf. arrêt du TAF A-7748/2015 du 29 novembre 2017 consid. 5 ; ATF 140 II 214 consid. 3.1).

12.

12.1 Les recourants font valoir des perturbations incommodes liées au bruit solidien. Les vibrations et les bruits solidiens sont des atteintes au sens de l'art. 7 LPE. Les VLI s'appliquant aux vibrations sont fixées de manière à ce que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE) (arrêt du TF 1C_343/2011 du 15 mars 2012 consid. 6).

12.2 En l'espèce, les recourants soulèvent la problématique des vibrations et du bruit solidien de manière générique et ne font valoir aucun grief précis à ce sujet. Il ne ressort du reste pas de leurs écritures devant le Tribunal administratif fédéral que la situation actuelle les incommode.

Il s'agit en l'espèce de la réfection d'une gare existante qui accueillera un trafic, en l'état, identique. L'OFEV, autorité spécialisée, a considéré que le projet est conforme aux dispositions applicables et aucun motif n'invite en l'espèce à s'écarter de cette appréciation. Le grief est ainsi à l'évidence mal fondé n'a pas à être traité plus avant.

13.

Les recourants font valoir des perturbations qu'ils nomment électrochimiques, faisant sans doute allusion au rayonnement non-ionisant. Ils ne font valoir aucun élément concret invitant à considérer que les travaux de réfection de la voie les exposeraient à un rayonnement non ionisant entraînant des nuisances incommodes. Ils n'ont par ailleurs pas soulevé ce grief au stade de l'opposition, de sorte qu'il est irrecevable dans le cadre de la présente procédure de recours (cf. ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; arrêt du TAF A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 2.1.2 et consid. 4.2 ci-dessus).

14.

14.1 Les recourants font finalement valoir de manière générale que le projet porte atteinte à leurs intérêts car il menacerait leur sécurité, porterait atteinte à leur propriété et les exposerait aux regards, entraînant une perte d'intimité. A bien les suivre, ils jugent ces inconvénients si importants qu'il conviendrait de renoncer au projet. Les critiques des recourants relèvent d'une analyse de proportionnalité, en particulier de pesée d'intérêts et d'analyse d'alternatives et de variantes.

Pour satisfaire au principe de la proportionnalité qui détermine la mise en œuvre de l'action de l'Etat (cf. art. 5 al. 2 Cst.), il faut que la décision prononcée soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude), que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité) et qu'il existe un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public recherché par cette mesure et les intérêts privés en cause (principe de la proportionnalité au sens étroit) (cf. p.ex. arrêt du TAF A-321/2016 du 31 janvier 2017 consid. 7.2).

En principe, lorsque le requérant présente un projet qui est conforme aux prescriptions en vigueur, il dispose d'un droit à obtenir l'approbation des plans soumis (ATF 124 II 146 consid. 3). Comme considéré plus haut (cf. consid. 10.3.1 ci-dessus), un examen de variantes n'entre en ligne de compte que lorsque les prescriptions applicables laissent un pouvoir d'appréciation à l'autorité. Dans ce cas, le principe de proportionnalité peut commander de réaliser un examen de variantes au regard de la pesée des

intérêts qui lui est inhérente. Le droit fédéral n'exige pas une analyse des variantes aussi circonstanciée que celle qui est faite pour le projet lui-même. L'autorité doit en particulier n'examiner plus en détail que les variantes entrant sérieusement en considération ; les options présentant des désavantages ou aucun avantage important peuvent en revanche être écartées sur la base d'un examen sommaire (arrêt du TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020 consid. 8.1 [en application de l'art. 5 al. 2 Cst.] ; arrêt du TF 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.1 [en application de l'art. 11 al. 2 LPE]). Plus le projet met en jeu des intérêts contraires, plus l'examen de variantes doit être approfondi (arrêt du TAF A-7748/2015 du 29 novembre 2017 consid. 4.2.1).

14.2 Comme il ressort de la décision entreprise (p. 54 s.) et des considérations qui précèdent (consid. 6-7), le projet vise principalement deux intérêts publics. Le réaménagement du quai à hauteur de 55 cm au-dessus du niveau supérieur des rails permet l'entrée de plain-pied dans les voitures. L'allongement du quai permet une telle entrée de plain-pied sur l'ensemble du train, y compris dans l'hypothèse du développement futur de la ligne avec des convois d'une longueur de 150 m. Cela contribue à la réduction des inégalités entre personnes handicapées et non handicapées en permettant aux premières un accès autonome aux transports publics (art. 8 al. 4 Cst. ; art. 1 al. 1 LHand). Cela contribue également à réaliser l'infrastructure nécessaire à un développement futur de l'offre ferroviaire (art. 81a al. 1 [cf. ATF 149 I 182 consid. 3.4] et 87 Cst.). Le projet est manifestement apte à répondre aux intérêts publics listés ci-dessus, ce que les recourants ne contestent pas au demeurant. Il est en outre rationnel de rechercher des effets de synergie entre entretien ordinaire, extension du réseau et mise en conformité avec les impératifs de la LHand (OFT, Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires – 7^{ème} rapport sur l'avancement des travaux : 2024 (chiffres de fin 2023), 21 juin 2024, disponible sur bav.admin.ch > thèmes généraux > Accessibilité des Transports Publics [consulté le 27.08.2025], p. 6).

14.3 S'agissant de la règle de la nécessité, celle-ci ne saurait non plus être contestée. Un projet moins incisif dans les intérêts des recourants n'est pas envisageable au regard du cadre normatif exposé dans les considérants qui précèdent. Comme vu plus haut dans le contexte du principe de prévention (art. 11 al. 2 LPE) et comme il ressort de la décision entreprise (p. 53), il n'est pas envisageable de réaliser le quai à un autre endroit, que ce soit vers l'ouest ou de l'autre côté des voies (consid. 10.3.1).

La mesure de l'extension du quai n'est pas non plus sujette à adaptation (ci-dessus consid. 5-6). On pourrait tout au plus envisager une hauteur de quai non à 550 mm mais à 350 mm au-dessus du niveau supérieur des rails comme les DE-OCF le permettraient à des conditions restrictives (DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.1.1) qu'il n'appartient pas au Tribunal de céans d'examiner en première instance. Cela consacrerait un ouvrage plus bas de 20 cm, soit un gain très marginal pour les recourants, tout en mettant en échec l'accès de plain-pied au train sur 30 m de quai, ce qui représente un désavantage considérable dans la mise en œuvre de l'accès aux trains de plain-pied. Un tel procédé ne se justifierait pas sous l'angle de la proportionnalité au sens étroit (cf. ci-dessous consid. 14.7). En l'absence de demande explicite en ce sens il n'avait pas à être envisagé devant l'autorité inférieure.

14.4 En définitive, la seule alternative à disposition est l'abandon des travaux d'extension du quai. A ce sujet, l'autorité inférieure relève à juste titre (p. 54) que le renoncement aux travaux moyennant des mesures de compensation sous la forme d'aide du personnel des CFF restreindrait les personnes handicapées dans leur autonomie dans l'accès aux transports publics et les contraindrait à annoncer leur venue, ce qui contrevient au principe selon lequel les personnes handicapées en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome (art. 3 al. 1 LHand ; art. 3 al. 2 et 3 OETHand). La mesure de compensation ne résout en outre pas la problématique de l'agrandissement du quai dans la perspective de l'augmentation de l'offre ferroviaire future, qui exige des quais de 162,40 m de long pour accueillir des trains d'une longueur pouvant atteindre 150 m, sans quoi il faudrait envisager la suppression de la halte ou sous-dimensionner l'offre future sur l'entier de la ligne. Il convient de confronter ces intérêts publics aux intérêts privés des recourants au regard de cette alternative.

14.5 Les recourants estiment que le projet porte atteinte à leur sécurité. On ne saurait suivre une telle argumentation. Les lancers de projectiles et d'objets inflammables qu'ils envisagent sont des conjectures et partent du principe d'un comportement des usagers contraire au règlement de gare et au droit en général, ce qui ne saurait constituer la référence (ci-dessus consid. 10.2). Même accidentels, de tels événements ne génèrent pas le risque que les recourants invoquent, en rappelant que le quai se situera à une hauteur d'environ 1,50 m depuis le bien-fonds des recourants. Ces derniers n'exposent pas de manière crédible en quoi les désagréments qu'ils pourraient subir mettraient leur santé et leur sécurité en péril.

En revanche, il est un fait que l'ouvrage à réaliser perturbera la vue depuis leur bien-fonds – en gardant à l'esprit que la vue actuelle donne au premier plan sur un talus et la voie –, sera contigu à leur bien-fonds et augmentera la probabilité de regards indiscrets sur leur jardin (cf. let. B.a et consid. 5.1), ce qui constitue des désagréments d'une certaine intensité à prendre en considération (art. 684 CC, art. 26 Cst. ; arrêt du TF 5A_47/2016 du 29 septembre 2016 consid. 2.3).

14.6 Les recourants font valoir dans ce cadre une atteinte très grave à leurs intérêts. Ils avancent que les inconvénients précités causés par l'ouvrage auraient pour effet de « transformer leur jardin en gare » et le rendrait de ce fait totalement inutilisable.

On constate toutefois que d'un point de vue objectif, les atteintes doivent être considérées comme étant modérées, comme le retient l'autorité inférieure dans sa décision (p. 48, 54). Le bien-fonds des recourants, la maison qui s'y trouve et les installations du jardin demeurent entièrement fonctionnels au regard du fait que le projet n'y a pas d'emprise. L'impact est essentiellement visuel et les recourants ne sauraient être suivis lorsqu'ils affirment que leur jardin et les deux terrasses qu'il abrite deviendraient entièrement inutilisables. Les explications de l'autorité inférieure et de l'intimée en ce sens sont convaincantes. La gare de (...) présente une faible fréquentation (décision entreprise, p. 48) liée notamment au fait que le village est peu peuplé – 512 habitants à la fin 2023 (cf. [site web de la commune] et pxweb.bfs.admin.ch [consulté le 27.08.2025]). Selon l'expérience générale de la vie, les passagers auront peu tendance à séjourner en fin de quai, car ils tendent à emprunter le chemin le plus court et donc à prendre le train au niveau des accès au quai, soit à l'opposé du bien-fonds des recourants. De plus, les passagers qui transiteront sur le quai au niveau du bien-fonds des recourants devraient transiter rapidement, ce d'autant qu'aucun banc n'est prévu le long du bien-fonds des recourants. Il est donc peu probable que des personnes s'attardent à cet endroit inhospitalier, en particulier pour consommer de l'alcool et de la drogue, comme le font valoir les recourants, partant à nouveau du principe de comportements incivils contraires au règlement de gare (ci-dessus consid. 10.2). Une poubelle est prévue et la portion du quai concernée sera un espace sans fumée. Les inconvénients liés à la présence de voyageurs devraient donc être limités.

Il s'ensuit que l'autorité a correctement recensé les intérêts des recourants et les a correctement appréciés.

14.7 On a vu plus haut qu'il n'est pas envisageable d'adapter le projet dans ses éléments principaux – sous réserve d'un abaissement des quais qui n'entre pas en ligne de compte (consid. 14.3). La seule alternative possible est l'abandon du projet et la prise de mesures de compensation (ci-dessus consid. 14.4).

Cette alternative présente d'importants désavantages. Premièrement, et comme exposé ci-dessus (consid. 5ss et 6ss), la loi elle-même impose la mise en conformité de l'infrastructure ferroviaire. Elle serait par ailleurs nettement moins avantageuse du point de vue de l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées et aurait des répercussions négatives plus vastes sur l'entier de la ligne du point de vue du développement de l'offre (consid. 14.4). C'est ainsi à raison que l'autorité inférieure a retenu, sur la base d'une analyse préalable à l'échelle du réseau (OFT, Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires – 8^e rapport sur l'avancement des travaux : 2025 [chiffres de fin 2024], 21 juin 2024 [disponible sur bav.admin.ch > Thèmes généraux > Accessibilité des Transports Publics, consulté le 27.08.2025], p. 3 chap. 10.2, passim) puis dans un contexte concret dans le cadre de la procédure d'approbation des plans objet du présent litige, que les intérêts publics importants à la réalisation des travaux d'espèce devaient l'emporter sur les intérêts privés des recourants au statu quo.

Les travaux projetés d'extension et de rehaussement du quai sont conformes au principe de proportionnalité.

14.8 Quant à d'éventuels aménagements supplémentaires au projet d'extension du quai, les recourants ne formulent pas de conclusion particulière ni de critique dirigée contre des éléments précis de la décision entreprise, de sorte que l'on peut se demander si leur recours répond aux exigences de motivation ancrées aux art. 49 et 52 al. 1 PA.

14.8.1 Les recourants se contentent d'évoquer dans leur recours avoir demandé au stade de l'opposition la réalisation de parois de sécurité en verre inviolable et ne pas les avoir obtenues pour des raisons liées aux coûts. L'autorité inférieure retient dans la décision entreprise qu'une telle paroi doit être refusée pour des raisons financières et qu'en outre, les parois en verre vieillissent mal – ce qui risquerait de compromettre la vue des recourants – et demandent un entretien très régulier pour rester en état (p. 51) ; elles compliqueraient en outre l'entretien du mur depuis le quai, entretien dont les recourants redoutent précisément qu'il soit négligé (ci-

dessous consid. 14.8.2). Les recourants n'articulent pas de grief intelligible à ce sujet et l'appréciation de l'autorité inférieure est convaincante, de sorte qu'il n'y a pas lieu de revenir dessus. On peut par ailleurs douter du bien-fondé de la demande d'une paroi en verre inviolable pour des raisons de sécurité au regard de ce qui précède sur les aspects sécuritaires (consid. 14.5).

14.8.2 Les recourants estiment que le mur projeté deviendra insalubre faute d'entretien. Il suffit ici de souligner que l'obligation pour le gestionnaire d'infrastructure d'entretenir l'infrastructure, dont les quais de gare font partie, découle directement de la loi (art. 5 al. 3, 17 a. 1 LCdF), sans que l'obligation d'entretenir le mur ne doive être répétée dans la décision d'approbation des plans. Le rejet de ce grief par l'autorité inférieure doit donc être confirmé.

14.8.3 Dans sa décision d'approbation des plans, l'autorité inférieure a formulé une charge selon laquelle le mur devra être végétalisé aux frais de l'intimée ou la végétation replantée côté jardin, selon des modalités à solutionner entre l'intimée et les recourants avant la fin des travaux, et qu'en cas de litige à ce sujet, elle tranchera. Les recourants critiquent cette charge en ce sens qu'ils ne souhaitent pas avoir la charge de l'entretien de la végétation. Ces éléments relèvent des plans de détail (art. 3 a contrario de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans d'installations ferroviaires [OPAPIF, RS 742.142.1]) et seront réglés, cas échéant, dans le cadre d'une procédure ultérieure, comme il ressort de la décision entreprise. Il n'appartient pas au Tribunal de céans de se prononcer à ce sujet en première instance.

Il n'est au demeurant pas interdit aux parties de profiter des discussions sur les modalités de la végétalisation du mur, resp. de la réalisation d'une haie (ci-dessus let. D), pour déterminer si et comment celle-ci pourrait diminuer l'impact du quai prolongé.

15.

15.1 Les recourants concluent dans leur recours à ce que l'expropriation totale de leur bien-fonds soit prononcée et la cause transférée à la commission fédérale d'estimation (CFE) compétente pour déterminer le montant de l'indemnité. Les recourants ont formulé plusieurs conclusions en matière d'expropriation au cours de la procédure d'opposition.

15.1.1 Ils se sont tout d'abord opposés dans leur écriture du 14 septembre 2023 à l'expropriation partielle définitive de leur terrain sur 3 m² – celle-ci

n'est plus à l'ordre du jour – ainsi qu'à l'emprise temporaire de 25 m² sur leur terrain en raison des travaux. Ils ont requis l'expropriation totale de leur propriété assortie d'une indemnité de 2 millions de francs en raison des désagréments causés par l'ouvrage. Subsidiairement, ils ont requis une compensation pour la perte de valeur vénale de leur propriété à hauteur de CHF 800 000 ainsi que deux abonnements généraux à vie, à quoi s'ajoute une indemnité de CHF 50 000 en raison des dérangements liés aux travaux.

15.1.2 Dans leur écriture du 19 septembre 2023, ils ont précisé leurs demandes en formulant une demande d'extension de l'expropriation (art. 12 de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation [LEx, RS 711]) fondée sur l'expropriation partielle définitive de leur bien-fonds sur 3 m² et les nuisances de l'ouvrage à prévoir et articulent à nouveau des prétentions de 2 millions de francs, respectivement CHF 800 000. Ils ont fait valoir une expropriation temporaire pendant la durée des travaux (art. 6 LEx) ainsi qu'une requête d'indemnité complémentaire sur la base de l'art. 19c LEx. Les recourants ont ensuite pris acte de la renonciation par l'intimée à l'expropriation partielle définitive sur 3 m² et maintenu leurs prétentions en précisant demander CHF 200 par jour de travaux pour loger à l'hôtel. Ils ont ajouté que leurs droits de voisinage seraient expropriés et entendaient en tirer indemnité. Dans leur écriture du 31 mai 2024 rédigée dans un contexte transactionnel, les recourants ont évoqué une « expropriation matérielle » liée aux inconvénients de l'ouvrage et une baisse de 20% valeur vénale de leur bien-fonds et ont en outre évoqué une indemnité pour les travaux.

15.2 L'OFT a traité ces demandes de manière différenciée dans la décision d'approbation des plans. S'il a renvoyé à la CFE compétente l'examen des prétentions fondées sur la perte de la valeur vénale du bien-fonds (p. 52) et la demande d'indemnités fondée sur les nuisances causées par les travaux (p. 53), il a « rejeté le grief » relatif à l'extension de l'expropriation temporaire due à l'emprise des travaux sur 25 m² durant 609 jours en une expropriation totale définitive, au motif qu'elle aurait été, selon ses termes, manifestement disproportionnée (p. 51).

15.3 Dans leur recours et leurs déterminations subséquentes, les recourants concluent principalement à l'annulation de la décision et à son renvoi pour nouvelle décision, et subsidiairement, à ce qu'il leur soit accordé l'expropriation totale de leur bien-fonds en accord avec la CFE sur le prix. Ils ne remettent pas en question l'argumentation de l'OFT selon

laquelle l'emprise temporaire du chantier sur leur bien-fonds ne justifie pas l'extension de l'expropriation au sens de l'art. 12 LEx.

15.4 L'extension de l'expropriation est une institution tempérant la règle déduite de l'art. 26 al. 2 Cst., qui veut qu'une expropriation ne s'étende pas au-delà de ce qu'exige le but d'intérêt public qui la justifie. Elle s'explique par des raisons d'opportunité et d'équité. Il serait en effet choquant d'obliger l'exproprié à garder un reliquat de parcelle devenu inutilisable à la suite d'une expropriation qui lui est imposée ou de lui permettre d'obtenir de l'expropriant une indemnité de moins-value telle qu'elle rende trop élevé le prix payé pour le terrain requis (arrêt du TF 1C_55/2008 du 24 juin 2008 consid. 2.2). L'extension de l'expropriation peut avoir à sa base une expropriation partielle tant sur le plan spatial que temporel ou juridique (art. 12 al. 1, 6 al. 2 LEx ; ATF 124 II 543 consid. 3.a ; 103 Ib 91 consid. 2.d ; ZEN-RUFFINEN/GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 480-482).

Il est toutefois clair en l'espèce que le rapport entre l'expropriation partielle (25 m²) et temporaire (609 jours) décidée et l'expropriation totale (877 m²) et définitive demandée est exorbitant. Les inconvénients subis du fait de l'expropriation temporaire partielle ne présentent en aucun cas la gravité requise pour mener à une expropriation définitive. Le « reliquat » de parcelle que conserveront les recourants est d'environ 850 m² et l'emprise temporaire ne met pas en péril l'usage du bien-fonds à des fins d'habitation pour sa durée. C'est donc à bon droit que l'OFT a rejeté la demande d'extension de l'expropriation partielle sur le fondement de l'expropriation temporaire en même temps qu'il a approuvé les plans, tant la demande est manifestement mal fondée (cf. arrêt du TAF A-2566/2019 du 19 mai 2020 consid. 7.5.4 ; arrêt du TF 1C_315/2017 du 4 septembre 2018 consid. 7.3 et note critique ADRIAN GOSSWEILER in BR/DC 2019 275, 278).

15.5 Quant aux autres demandes des recourants liées à l'expropriation, l'OFT a renvoyé l'examen des prétentions fondées sur la perte de la valeur vénale du bien-fonds (p. 52) et la demande d'indemnités fondée sur les nuisances causées par les travaux (p. 53) à un examen par la CFE. Les recourants en sont conscients (p. 10 du recours) et ne critiquent pas ce procédé, qu'il faut donc confirmer. En ce sens, une fois l'arrêt du Tribunal administratif fédéral entré en force, il appartiendra à l'autorité inférieure de faire parvenir le dossier à la CFE compétente (cf. arrêt du TAF A-7744/2015 du 29 novembre 2017 consid. 9.3) conformément à ce qui est prévu en p. 53 de la décision entreprise. Il suffit au Tribunal de céans de confirmer la décision de l'instance précédente sur ce point.

16.

16.1 Il reste à se prononcer sur les frais et dépens de la cause. En règle générale, les frais de procédure sont à la charge de la partie qui succombe (art. 63 al. 1 PA) et celle qui obtient gain de cause a droit à une indemnité de dépens (art. 64 al. 1 PA). L'art. 116 al. 1 LEx dispose toutefois que 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. Cette règle trouve application dans la procédure combinée d'approbation des plans dès lors que l'expropriation menace, sans égard au fait que les expropriés soulèvent des griefs relatifs au droit de l'expropriation ou au droit régissant spécifiquement l'ouvrage d'intérêt public nécessitant expropriation (arrêt du TF 1C_141/2020 du 13 novembre 2020 consid. 4.5).

16.2 Dans la présente procédure, les recourants ont formulé des demandes tendant au versement d'indemnités des suites d'expropriation, lesquelles devront être traitées par la CFE compétente sur les questions non seulement de l'indemnité, mais aussi du principe (ci-dessus consid. 15.5). On ne saurait affirmer dans ces conditions que l'expropriation menace dans la présente procédure au sens de la jurisprudence précitée, et il se justifie donc de faire application de la règle ordinaire en matière de frais et dépens. Les frais se montent à 2 000 francs en application des art. 2 al. 1 et 3 let. b du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2). Vu l'issue de leur recours, admis sur un point formel qui n'a pas eu d'influence sur le fait que la cause allait être transmise à la CFE, les recourants doivent supporter l'ensemble des frais.

16.3 Il n'y pas lieu d'allouer de dépens aux recourants, qui ne sont pas représentés et qui succombent. L'intimé, représenté par son propre service juridique, n'a pas non plus droit à des dépens

(le dispositif est porté en page suivante)

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.

Le recours est rejeté.

2.

Les frais de procédure de CHF 2 000 sont mis à la charge des recourants solidairement. Ils sont compensés par l'avance de frais déjà versée.

3.

Il n'est pas alloué de dépens.

4.

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

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

La présidente du collège :

Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot

Vincent Jobin

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 indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains de la partie recourante (art. 42 LTF).

Expédition :

Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants (acte judiciaire)
- à l'intimée (recommandé)
- à l'autorité inférieure (DETEC ; acte judiciaire ; n° de réf. [...])
- À l'OFT (recommandé)