

BVGer A-1348/2022 vom 24. Mai 2023

Bundesverwaltungsgericht, 2023-05-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1348_2022

FR: TAF A-1348/2022 du 24 mai 2023

IT: TAF A-1348/2022 del 24 maggio 2023

Regeste

Infrastructure ferroviaire

Erwägungen

E. 12

Les recourants se plaignent encore d'une violation de l'art. 24 LAT en lien avec l'art. 3 al. 2 let. a LAT, en ce sens que l'implantation hors de la zone à bâtir de la nouvelle halte ne serait pas dictée par des motifs valables et qu'il aurait fallu étudier des variantes.

E. 12.1

En matière ferroviaire, l'OFT approuve une installation ferroviaire ou sa modification lorsque celle-ci satisfait les conditions du trafic et la protection de l'environnement et qu'elle est construite ou renouvelée conformément au dernier état de la technique, tout en tenant compte des exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du patrimoine culturel (art. 17 et 18 LCdF, art. 2 et 3 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer [OCF, RS 742.141.1]).

E. 12.1.1

Parmi les buts et les principes de l'aménagement du territoire figurent l'utilisation mesurée du sol (art. 1 al. 1 LAT), la protection des bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1 al. 2 let. a LAT), l'orientation du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti en maintenant une qualité de l'habitat appropriée (art. 1 al. 2 let. abis LAT), la création d'un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 let. b LAT), la garantie des sources d'approvisionnement suffisantes dans le pays (art. 1 al. 2 let. d LAT), ainsi que la préservation du paysage en veillant à réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables (art. 3 al. 2 let. a LAT), en particulier les surfaces d'assolement. Les surfaces d'assolement font partie du territoire qui se prête à l'agriculture ; elles se composent des terres cultivables comprenant avant tout les terres ouvertes, les prairies artificielles intercalaires et les prairies naturelles arables. Elles sont garanties par des mesures d'aménagement du territoire (art. 26 al. 1 OAT). La Confédération a adopté un plan sectoriel au sens de l'art. 13 al. 1 LAT définissant la surface totale minimale d'assolement du territoire suisse et sa répartition entre les cantons (cf. FF 1992 II 1616). Les cantons veillent à ce que les surfaces d'assolement soient classées en zone agricole (art. 30 al. 1 OAT) et s'assurent que leur part de la surface totale minimale d'assolement soit garantie de façon durable (art. 30 al. 2 OAT).

E. 12.1.2

Placés sur le même plan, les buts et principes de l'aménagement du territoire, s'ils peuvent entrer en contradiction les uns avec les autres, doivent être intégrés dans une pesée générale

des intérêts en vue de la meilleure concordance possible (art. 3 OAT ; cf. ATF 142 I 162 consid. 3.7.2 et 117 Ia 302 consid. 4b ; arrêt du TF 1C_58/2017 du 18 octobre 2018 consid. 4.2). Ainsi, l'art. 3 al. 2 let. a LAT ne proscriit pas purement et simplement la suppression des surfaces d'assolement, mais il y a lieu de tenir compte du conflit avec cette disposition dans le cadre de la pesée générale des intérêts (cf. arrêt du TF 1C_96/2019 du 27 mai 2020 consid. 3.2).

E. 12.2

En l'occurrence, l'implantation des nouvelles gares doit répondre aux exigences de l'aménagement du territoire. Il convient de rappeler que la gare de Rosé ne satisfait plus à l'heure actuelle aux conditions de sécurité et bénéficie d'une autorisation d'exploitation exceptionnelle en raison de la présente procédure (cf. procès-verbal de la visite des lieux du 1er septembre 2021 et arrêt A-646/2020 précité consid. 5.3.4). Elle présente une configuration en courbe, rendant tout projet de développement ou de mise en conformité difficile si ce n'est impossible. Au surplus, il ressort du dossier que la gare actuelle de Matran, vu sa position géographique relativement excentrée par rapport aux lieux d'habitation, n'est plus guère utilisée. A l'inverse, même à ignorer le développement du secteur d'Avry-Centre prévu par les autorités cantonales et communales, il faut tout aussi bien relever que la commune d'Avry et le secteur résidentiel situé juste au sud des voies se sont déjà considérablement développés. Dans ces circonstances, le Tribunal ne voit pas en quoi il n'aurait pas été judicieux du point de vue d'une utilisation rationnelle du territoire d'implanter une seule halte à Avry au lieu de deux points d'arrêts à Rosé et Matran, en premier lieu pour sa proximité immédiate avec le collège de l'école secondaire (cf. procès-verbal de la visite des lieux du 1er septembre 2021), mais également des nombreuses habitations et commerces déjà existant situés à proximité immédiate. Enfin, il faut bien admettre qu'en raison du tracé ferroviaire déjà existant, l'implantation de la nouvelle halte à l'endroit prévu, le long des voies, est quelque peu imposée par sa destination. Les recourants n'expliquent nullement quelles autres variantes eût dû être considérées ni en quoi celles-ci eurent emporté leur aval. Enfin, les recourants perdent de vue que, conformément à l'art. 18 al. 3 LCdF, l'approbation couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral. Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis (cf. supra consid. 9.2). Il suit de là qu'aucune autorisation exceptionnelle supplémentaire au sens de l'art. 24 LAT n'était requise. Le sort des griefs soulevés par les recourants est par conséquent lié par les considérants qui précèdent (sur ce point, cf. supra consid. 9.4 à 9.7).

E. 12.3

Par conséquent, on ne voit pas en quoi l'autorité inférieure n'aurait pas tenu compte des exigences de l'aménagement du territoire fixées par le droit fédéral ou que le projet n'aurait pas été réalisé en adéquation avec la planification développée à l'échelle de l'agglomération. Les éléments du projet ont été examinés, comme considéré déjà à de nombreuses reprises, par les services cantonaux et fédéraux spécialisés, en particulier l'OFEV et l'Office fédéral du développement territorial (ci-après : l'ARE) et les surfaces perdues ont été compensées. Dans ces circonstances, dans le cadre d'une pesée générale des intérêts, des exigences et des principes en contradiction, l'atteinte est limitée au strict nécessaire. Mal fondés, les griefs doivent donc être rejetés sur ce point.

E. 13

Enfin, les recourants font valoir plusieurs griefs en lien avec l'environnement.

E. 13.1

Dans un premier temps, les recourants 1 et 2 estiment que l'autorité inférieure ne pouvait se satisfaire d'une notice d'impact sur l'environnement. Elle aurait dû, selon eux, établir une étude d'impact complète.

E. 13.1.1

Aux termes de l'art. 10a al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE, RS 814.01), avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement. Cette appréciation - l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE) - intervient au terme d'un processus, sur la base d'un rapport d'impact (art. 10b al. 2 à 4 LPE) et de l'avis des services spécialisés de l'administration (art. 10c al. 1 LPE ; cf. arrêts du TF 1C_515/2014 du 22 juin 2016 consid. 3.2 et 1A.83/2006 du 1er juin 2007 consid. 3.1). L'EIE n'est toutefois pas un processus généralisé. Elle ne concerne que les types d'installation susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement et pour lesquelles les prescriptions environnementales ne peuvent être respectées qu'avec des mesures fixées au cas par cas. Elle s'impose donc aux installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, pour lesquelles les prescriptions environnementales ne peuvent être respectées qu'avec des mesures non standardisées. Le Conseil fédéral a désigné dans l'annexe de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011) les installations devant faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Selon l'art. 5 al. 2 OEIE, l'EIE est effectuée dans le cadre d'une procédure donnée (« procédure décisive »). Pour certaines installations, cette procédure est désignée dans l'annexe à l'ordonnance fédérale ; pour d'autres, l'annexe renvoie au droit cantonal (art. 5 al. 3 OEIE). En matière ferroviaire, sont soumises à l'EIE les nouvelles lignes de chemin de fer ainsi que les autres installations destinées exclusivement ou essentiellement au trafic ferroviaire lorsque le devis excède 40 millions de francs ou lorsqu'elles sont assimilables à l'un des types d'installation mentionnés dans l'annexe à l'OEIE (ch. 12.1 et 12.2). En matière de circulation routière, sont soumises à l'EIE les routes nationales, les routes principales aménagées avec l'aide de la Confédération, les routes à grand débit et les places de stationnement pour plus de 500 véhicules (ch. 11.1 à 11.4).

E. 13.1.2

En l'occurrence, le devis du projet ferroviaire litigieux n'excède pas la limite de 40 millions de francs prévue au chiffre 12.2 de l'annexe à l'OEIE. Même à considérer que le sous-projet 1 et le sous-projet 2 étaient destinés initialement à être approuvés conjointement, les coûts d'investissement pour les deux projets se montent à 26.5 millions de francs uniquement, à savoir 8.5 millions de francs pour le sous-projet 1 et 18 millions pour la construction de la nouvelle halte (cf. rapport technique de synthèse ; pièce no 0.031 du dossier de plans de l'intimée). Dans ce contexte, en tant que les recourants 1 et 2 font valoir la nécessité d'établir une étude d'impact sur l'environnement en lien avec le trafic individuel motorisé, pourraient entrer en ligne de compte les installations mentionnées dans l'annexe à l'OEIE en lien avec la circulation routière (ch. 11 de l'annexe en lien avec le ch. 12.2 2e paragraphe). Cela étant, aucune des installations mentionnées dans cette liste n'est assimilable au projet ferroviaire litigieux.

E. 13.1.3

Dans ces circonstances, c'est à tort que les recourants 1 et 2 estiment que l'intimée devait établir une étude d'impact complète et que l'autorité inférieure ne pouvait pas approuver le projet sur la base uniquement d'une notice d'impact sur l'environnement. Mal fondés, les griefs doivent donc être rejetés.

E. 13.2

Dans un second temps, les recourants 1 et 2 considèrent que l'autorité inférieure n'a pas pris en compte suffisamment l'augmentation du trafic individuel motorisé induit par la construction de la nouvelle halte.

E. 13.2.1

Dans les domaines techniques, le Tribunal ne peut pas s'écarter sans raison valable d'une expertise (cf. ATF 132 II 257 consid. 4.4.1, 130 I 337 consid. 5.4.2 ; arrêt du TF 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5). Il doit examiner si, sur la base des autres moyens de preuves et allégués des parties, il existe des objections sérieuses qui plaident à l'encontre de la cohérence d'une expertise. Si la cohérence d'une expertise apparaît douteuse sur des points essentiels, le Tribunal doit si besoin requérir des preuves complémentaires pour clarifier ce doute (cf. ATF 136 II 539 consid. 3.2 ; arrêts du TF 1C_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 9.1 et 1C_589/2017 précité consid. 5 ; arrêt du TAF A-2786/2018 du 11 mai 2021 consid. 4.2.2). Un poids considérable doit être accordé aux prises de position de l'OFEV au vu de ses compétences particulières, lequel constitue le service spécialisé de la Confédération pour la protection de l'environnement (art. 42 al. 2 LPE ; arrêt du TF 1C_589/2014 précité consid. 5). C'est pourquoi une critique convaincante de l'OFEV constitue une raison de déroger au résultat d'une expertise ou d'exiger des clarifications complémentaires (cf. arrêt du TF 1C_589/2017 précité consid. 5).

E. 13.2.2

En l'occurrence, le sort des griefs des recourants est avant tout lié par ce qui précède (cf. supra consid. 9) et c'est à juste titre que l'OFEV a conclu, dans sa prise de position sur l'opposition des recourants 1 et 2, que les questions liées au trafic routier et au respect des exigences en matière de protection contre le bruit étaient à évaluer dans la procédure cantonale. C'est donc tout aussi à juste titre que la notice d'impact sur l'environnement se concentre sur les possibles émissions ferroviaires, à savoir, par exemple, le bruit du matériel roulant, les vibrations, les trépidations, les sons solidiens, les courants vagabonds ou encore les perturbations électromagnétiques, et que l'autorité inférieure a retenu que, dans aucun de leurs écrits, les recourants 1 à 2 n'avaient soulevé d'éléments liés de près ou de loin à ces nuisances. Cela étant, même à examiner les autres moyens de preuves et allégués des recourants, il n'existe aucune objection sérieuse qui plaide à l'encontre de la cohérence de la notice d'impact sur l'environnement.

E. 13.2.3

Pour chiffrer l'impact du trafic routier et remettre en cause la cohérence de la notice d'impact sur l'environnement, les recourants 1 à 2 s'appuient principalement sur les données figurant au rapport d'impact sur l'environnement établi en 2018 dans le cadre de la procédure d'approbation du plan d'aménagement de détail du secteur d'Avry-Centre. Ils jugeraient cependant ces chiffres sous-évalués parce qu'ils ne tiendraient justement pas compte de la nouvelle halte, mais ne fournissent aucun élément soutenant leur thèse.

E. 13.2.3.1

Cela étant, quoi qu'en pensent les recourants, il ressort au contraire de ce rapport que la génération du trafic qui y est documentée tient compte de l'introduction de l'ensemble des nouvelles activités sur le secteur (espaces de loisirs, restaurants), de la construction du centre aquatique et de l'aménagement de la place d'échanges pour les passagers de la halte CFF et des bus, ainsi que des places de parc supplémentaires aménagées pour les besoins du quartier d'habitation et des activités du nouveau quartier (p. 23). Selon ses auteurs, des estimations auraient été effectuées pour chaque tronçon, en particulier aux noeuds de trafic important, non seulement sur les voies d'accès au secteur, mais également sur les voies de circulation internes à celui-ci, y compris à l'endroit des places de parking prévues. Dans ce contexte, une lecture attentive du rapport susmentionné ne permet pas d'abonder dans le sens des recourants. S'ils parlent des nuisances liées à l'augmentation du trafic induit par la nouvelle halte, c'est bien plus le fait qu'il existe une place d'échange avec la route pour les passagers de la halte CFF et des bus qui serait à l'origine de nuisances liées au trafic, dès lors que c'est en raison de cette place d'échange que les usagers de la halte peuvent passer d'un transport modal à un autre. Il suit de là que les éléments probants dont les recourants ont à de nombreuses reprises sollicité le versement au dossier et que le Tribunal a produit sont à même d'apporter les éclaircissements nécessaires pour contrôler les conclusions du porteur du projet, de l'autorité d'approbation et de l'autorité spécialisée en matière environnementale. A cet égard, les auteurs du rapport précité prévoient notamment à l'horizon 2030 une baisse des charges de trafic sur les routes de Fribourg (-4 %) et route de Matran nord (-12 %). Ailleurs, une augmentation de l'ordre de 1 à 7 % (route de Fribourg-est) serait prévue. Toutefois, ses auteurs concluent qu'une telle augmentation respecterait les valeurs de planification pour le secteur, que l'augmentation du bruit resterait faible et qu'une augmentation des immissions serait inférieure à 1db(A) et rien n'indique que ces chiffres ne seraient pas exacts. Les recourants n'apportent aucun élément qui abonderait en ce sens et c'est l'occasion de rappeler que ces chiffres tiennent compte de l'ensemble des projets de développement du secteur et non uniquement de la nouvelle halte, de sorte que la portée de l'augmentation des nuisances liées aux places d'échange des usagers de la halte est à relativiser d'autant plus.

E. 13.2.3.2

En matière de pollution atmosphérique, les recourants se fondent là encore sur les données qui figurent au rapport susmentionné. Même à considérer ces données exactes, il en ressort que le secteur serait touché, pour toute la zone nouvellement planifiée et non uniquement du fait du seul projet ferroviaire litigieux, par des immissions d'oxydes d'azote (NOx) de l'ordre de 15 à 30 µg/m³. Selon les auteurs du rapport, cette augmentation devrait être considérée comme faible, même à l'endroit où l'augmentation du trafic serait la plus forte (+7 %), à savoir sur la route de Fribourg vers l'est, soit à l'opposé des parcelles des recourants. Il n'en irait pas autrement des poussières fines (PM10). La moyenne se situerait, sur le site, sous les 20 µg/m³. Les auteurs du rapport ne s'attendraient ainsi pas à un dépassement des valeurs limites, y compris le long de la route de Fribourg où l'augmentation du trafic à l'horizon 2030 serait la plus élevée.

E. 13.2.4

En définitive, les recourants 1 et 2 ne démontrent, par conséquent, pas en quoi il existerait donc des objections sérieuses qui plaideraient à l'encontre de la cohérence des conclusions de l'autorité inférieure en matière environnementale, en particulier lorsque ces conclusions sont appuyées par l'autorité spécialisée en la matière. Dans ces circonstances, le Tribunal

estime qu'il n'y pas de raison valable de s'écarter, vu le domaine éminemment technique, des avis de l'OFEV ainsi que de la notice d'impact sur l'environnement produite par l'intimée à l'appui de son projet. Dès lors que les recourants se contentent de critiquer les données retenues, sans toutefois fournir d'explications convaincantes appuyant leurs critiques, il ne se justifie pas non plus de requérir des preuves complémentaires. Le Tribunal retient donc que les émissions ferroviaires ont été déterminées de manière complète et exacte par l'intimée et que l'autorité inférieure s'est basée à juste titre sur la notice d'impact environnementale pour statuer. Mal fondés, les griefs des recourants 1 et 2 doivent être rejetés.

E. 13.3

Les recourantes 4 et 5 font, quant à elles, valoir que le projet ne respecterait pas les dispositions de LEaux et porterait atteinte à la source privée située à proximité de la limite communale Avry-Corminboeuf et au captage se trouvant sur le domaine de S._____. Elles estiment que l'autorité inférieure n'aurait pas tenu compte de la présence de ces eaux et qu'elle n'aurait pas réalisé une évaluation globale du projet sous cet angle

E. 13.3.1

Les mesures d'organisation du territoire nécessaires à la protection des eaux souterraines ou à la sauvegarde de la qualité des eaux ont été placées par le législateur fédéral dans la compétence des cantons (art. 19 ss LEaux). Le droit fédéral prévoit, en particulier, la création de secteurs de protection des eaux en fonction des risques auxquels elles sont exposées (art. 19 al. 1 LEaux), ainsi que la création de zones de protection des eaux souterraines autour des captages d'intérêt public (art. 20 al. 1 1re phrase LEaux). Les cantons doivent délimiter ces zones et fixer les restrictions nécessaires au droit de propriété (art. 20 al. 1 2e phrase LEaux). Ces secteurs et zones sont définis plus précisément à l'art. 29 OEaux et à l'annexe 4 de dite ordonnance. Il s'agit notamment du secteur Au destiné à protéger les eaux souterraines exploitables, du secteur Ao destiné à protéger la qualité des eaux superficielles si cela est nécessaire pour garantir une utilisation particulière des eaux, de l'aire d'alimentation Zu destinée à protéger la qualité des eaux qui alimentent des captages d'intérêt public existants et prévus, ainsi que de l'aire d'alimentation Zo destinée à protéger la qualité des eaux superficielles (art. 29 al. 1 OEaux et ch. 111 à 114 de l'annexe 4). Les zones de protection des eaux souterraines se composent des zones S1 à S3, de la zone Sh et le cas échéant, de la zone Sm (ch. 121 de l'annexe 4).

E. 13.3.2

En droit cantonal fribourgeois, il appartient à l'Etat d'établir les plans des périmètres de protection des eaux souterraines (art. 20 al. 1 de la loi cantonale fribourgeoise du 18 décembre 2009 sur les eaux [LCEaux, RSF 812.1]). Sur cette base, le canton a délimité les secteurs particulièrement menacés, les zones et périmètres de protection des eaux souterraines et les a fait figurer dans la carte de protection des eaux sur le portail cartographique du canton de Fribourg (cf. map.geo.fr.ch > Thème : Environnement Carte de protection des eaux). On y retrouve les zones de protection des eaux souterraines, les aires d'alimentation Zu et Zo, les secteurs Au et Ao, ainsi que les autres secteurs üB qui ne nécessitent pas de mesures particulières pour la protection des eaux (cf. www.fr.ch énergie, agriculture et environnement eau eaux souterraines protection des eaux souterraines ; tous deux consultés le 2 mai 2023).

E. 13.3.3

En l'occurrence, dans la décision attaquée, l'autorité inférieure a fait intégralement siennes les explications de l'OFEV. Celui-ci a retenu, dans sa prise de position du 8 février 2019, que le projet de nouvelle halte se situait dans un secteur üB, qu'il n'y avait pas d'eaux souterraines en quantité et qualité suffisantes pour être exploitées et que le projet pouvait être autorisé. En ce qui concerne les parcelles des hoiries, l'OFEV relevait qu'il était question de zones aquifères et de sources privées, que de nombreuses sources captées ou non étaient connues de Rosé à Villars-sur-Glâne de part et d'autre de la voie CFF et que toutes n'étaient pas recensées au portail cantonal. Après discussion avec le service cantonal spécialisé et sur la base des informations et des études disponibles, l'OFEV constatait que le secteur en question ne présentait pas d'eaux souterraines en quantité et qualité suffisantes pour être exploitées pour l'eau potable et que les sources recensées dans le secteur avaient des débits faibles et n'étaient pas d'intérêt public. Elles ne devaient donc pas être protégées par des zones de protection des eaux souterraines. L'autorité inférieure a également relevé que l'intimée s'était engagée à réaliser un suivi hydrogéologique du captage privé, avant, pendant et après les travaux, et s'était également obligée à prendre, en cas de problèmes, des mesures immédiates pour rétablir la situation avant travaux. Elle a relevé que ces engagements étaient adéquats, proportionnés et conformes aux dispositions du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC, RS 210), que les hoirs les avaient acceptés à titre de garantie dans le cadre de la décision d'approbation du sous-dossier 1 et qu'il convenait donc de les reprendre également comme charges dans le cadre de la décision d'approbation litigieuse. Elle a enfin précisé que les concernés seraient étroitement associés au processus et régulièrement tenus informés avant, pendant et après les travaux.

E. 13.3.4

Dans ces circonstances, le Tribunal a constaté, dans son arrêt A-646/2020, que la source privée et le captage dont se prévalaient les hoirs se trouvaient en zone üB et que ces eaux ne présentaient pas d'intérêt public. Il a rappelé qu'une telle conclusion ne signifiait pas encore que la présence d'eau n'était pas avérée, mais que si elle était présente, sa qualité et sa quantité n'étaient pas suffisantes pour être utilisée comme eau potable et pour présenter un intérêt public pour l'approvisionnement en eau de la population. Elle n'entraînait ainsi pas dans le champ d'application de la loi sur la protection des eaux et aucune violation du droit fédéral ne pourrait être retenue à ce titre. Le Tribunal a encore précisé que la mise en zone des eaux souterraines relevait de la compétence exclusive des autorités cantonales et ne faisait pas l'objet de la décision attaquée. Elle échappait donc à la compétence des autorités fédérales. Dans ces conditions, il ne pouvait s'écarter de l'avis du service cantonal spécialisé retenant que les eaux ne présentaient pas un intérêt public. Par conséquent, le Tribunal est parvenu à la conclusion que c'était à bon droit que l'autorité inférieure avait retenu que les eaux mentionnées par les hoirs 4._____ et 5._____ ne devaient faire l'objet d'aucune mesure supplémentaire.

E. 13.3.5

Enfin, le Tribunal a relevé que rien n'indiquait que l'autorité inférieure avait constaté les faits de manière inexacte ou incomplète. Elle avait en effet retenu que l'intimée avait pris plusieurs engagements pour assurer le suivi hydrogéologique du captage privé. L'autorité inférieure avait d'ailleurs élevé ces engagements au rang de charges afin de protéger les droits réels dont disposeraient les hoiries sur les eaux émanant de la source privée. Le Tribunal a ainsi constaté que l'autorité inférieure avait pleinement tenu compte des craintes exprimées par les hoiries dans le cadre de leurs oppositions.

E. 13.3.6

Dès lors que les hoirs n'ont fait que répéter leurs griefs et ne les ont pas développés davantage, on ne voit pas en quoi il y aurait lieu de modifier l'examen effectué par le Tribunal dans son premier arrêt. Rien au dossier n'abonde en ce sens et les recourantes 4 et 5 n'indiquent pas en quoi il existerait des objections sérieuses plaçant contre la cohérence des conclusions de l'autorité inférieure en matière de protection des eaux et contre les mesures déjà élevées au rang de charges pour protéger leurs parcelles, en particulier lorsque ces conclusions sont appuyées par l'autorité spécialisée. Il suit de là qu'il y a lieu de rejeter les griefs des hoiries en lien avec la protection des eaux.

E. 14

Enfin, les hoirs reviennent dans leurs observations spontanées du 13 décembre 2021 et dans leur prise de position du 11 juillet 2022 sur le fait que la construction d'une nouvelle halte à Avry serait le fruit de « réunions secrètes et discrètes ». Rien au dossier ne permet toutefois d'étayer leur théorie. On ne saisit d'ailleurs pas très bien quelles conséquences ils en tirent dans le cadre de la présente procédure. En tant qu'entreprise de transports publics chargée de la planification de son offre, il apparaît plutôt naturel que l'intimée s'informe des projets de développement démographique dans une région et en tienne compte lors de l'élaboration de dite offre. Cela ne crée encore pas pour autant des liens suspects entre les procédures ou une forme de complot. A cet effet, il convient de relever que les écritures des hoiries sont rédigées de manière confuse, qu'il n'est pas aisé d'en saisir pleinement la portée ou quelles conséquences les hoirs entendent tirer de leurs griefs. En particulier, il apparaît que bon nombre de leurs remarques ne concernent pas l'objet du litige, soit parce qu'elles relèvent de critiques générales à l'encontre des autorités cantonales ou communales, soit parce qu'elles portent sur des points qui ne font pas l'objet du présent litige. Dans ces circonstances, il ne se justifie aucunement de les examiner davantage. Par conséquent, de tels griefs doivent être déclarés mal fondés, pour autant que l'on puisse les déclarer recevables. Il se justifie donc de rejeter, leurs réquisitions de preuve en ce sens.

E. 15

En conclusion, sur le vu de l'ensemble de ce qui précède, le recours de la recourante 3 doit être déclaré irrecevable. Les autres recours doivent, quant à eux, être rejetés dans la mesure de leur recevabilité.

E. 16

Vu l'issue de la cause, les frais de procédure, comprenant l'émolument judiciaire et les débours doivent être mis à la charge des recourants qui succombent.

E. 16.1

Par arrêt A-646/2020 du 2 décembre 2021, le Tribunal administratif fédéral a fixé les frais de la procédure à 6'000 francs et les a mis à la charge des recourants qui succombaient. Il les a répartis comme suit : - 1'500 francs à la charge solidairement de 1. _____ (recourant 1), de 2. _____ (recourante 2), de l'hoirie P. _____ et de la société Holdimo (recourante 3), - 1'500 francs à la charge de J. _____, - 1'500 francs à la charge de l'hoirie 4. _____ (recourante 4), ainsi que, - 1'500 francs à la charge de l'hoirie 5. _____ (recourante 5). L'hoirie P. _____ et J. _____ n'ont pas formé recours contre cet arrêt ou ont retiré celui-ci. Dans ces circonstances et vu l'issue de la cause, il se justifie de maintenir cette répartition s'agissant de la procédure A-646/2020. Ces frais sont compensés par les

avances de frais respectives, de mêmes montants, déjà prestées.

E. 16.2

Reste à fixer le sort des frais de la présente procédure consécutive au renvoi de la cause au Tribunal de céans

E. 16.2.1

S'agissant d'un renvoi du Tribunal fédéral à la suite de la violation du droit d'être entendu par le Tribunal administratif fédéral, il se justifierait de statuer d'ordinaire sans frais.

E. 16.2.2

Cela étant, à la suite de ce renvoi, les recourants 1 à 3 ont sollicité, à de nombreuses reprises, que le Tribunal administratif fédéral invite les autorités cantonales à produire des éléments de leur dossier, éléments qui se trouvaient soit déjà en leur possession, soit en libre accès sur le site internet des autorités concernées.

E. 16.2.2.1

Dans ces circonstances, on ne saurait admettre que les écritures des recourants 1 à 3 respectaient pleinement les conditions de l'art. 52 al. 1 PA, applicable par analogie durant toute la procédure, selon lesquelles le recourant joint à son expédition les pièces invoquées comme moyens de preuve lorsqu'elles se trouvent en ses mains, et que les recourants 1 à 3 ont pleinement satisfait à leur devoir de collaborer au sens de l'art. 13 PA.

E. 16.2.2.2

On ne comprend en effet pas pourquoi il ne leur était pas pleinement loisible de les présenter spontanément au Tribunal de céans, en particulier lorsqu'ils se réfèrent à leur contenu dans le cadre de leurs écritures. A l'inverse, ils ont préféré à de nombreuses reprises se plaindre de la manière dont le Tribunal administratif fédéral menait l'instruction de la cause et qu'il ne donnait pas suite à leurs réquisitions. Une telle façon de procéder démontre tout au plus une méconnaissance des maximes et des principes qui régissent la procédure administrative fédérale.

E. 16.2.2.3

Le Tribunal - soumis à la maxime inquisitoire et constatant que certaines pièces relevaient, comme considéré, de l'état de fait pertinent - a recherché lui-même les informations et documents nécessaires, le cas échéant, auprès des autorités judiciaires cantonales. Il a procédé à des recherches extensives sur la situation des parcelles des recourants commandées par l'examen des griefs précisés tardivement dans la procédure de recours dans le cadre de leurs observations spontanées du 9 décembre 2021 et réitérés ultérieurement

E. 16.2.2.4

De telles mesures d'instruction ne pouvaient être envisagées par le Tribunal de céans au moment où il a estimé les frais de procédure et fixé le montant des avances de frais respectives. De même, il ne lui était loisible d'anticiper de tels frais lorsqu'il a statué pour la première fois par arrêt A-646/2020. D'ailleurs, c'est bien encore l'occasion de relever que les recourants 1 à 3 auraient très bien pu et dû soulever de tels griefs directement dans leur mémoire de recours, de sorte qu'une augmentation sensible des frais de procédure peut largement être imputée à leur comportement. On pourrait d'ailleurs se demander si de tels

frais ne devraient, en réalité, pas être mis à la charge du mandataire. En tant que représentant et conseiller juridique professionnel, il lui incombait de produire les pièces en sa possession et n'ont pas de critiquer inutilement la manière dont le Tribunal menait l'instruction. Une telle façon de faire n'est pas acceptable en soi. Partant, il se justifie de tenir compte également des frais supplémentaires engendrés par l'instruction de la procédure A-1348/2022 en raison des éléments nouveaux avancés tardivement par les recourants 1 à 3.

E. 16.2.3

En revanche, les recourantes 4 et 5 n'ont formé que de vagues critiques contre les autorités cantonales et communales dans leurs observations complémentaires sans faire reposer leur théorie sur un fondement objectif. Leur analyse n'a, en soi, pas nécessité de mesures d'instruction complémentaire ou un travail supplémentaire démesuré, de sorte qu'il peut, à leur intention, être renoncé à prélever des frais supplémentaires pour la procédure A-1348/2022.

E. 16.2.4

Par conséquent, il se justifie de fixer les frais de la procédure A-1348/2022 à 1'500 francs et de mettre ces frais solidairement à la seule charge des recourants 1 à 3. Ce montant devra être versé sur le compte du Tribunal dans les 30 jours à compter de l'entrée en force du présent arrêt.

E. 17

Compte tenu de l'issue de la procédure, les recourants n'ont pas droit à des dépens (art. 64 al. 1 et art. 7 al. 1 FITAF, les deux a contrario). L'intimée n'est pas représentée. Par conséquent, elle ne saurait non plus y prétendre. (Le dispositif est porté à la page suivante).

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