

BVGer A-7192/2018 vom 29. Oktober 2020

Bundesverwaltungsgericht, 2020-10-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-7192_2018

FR: TAF A-7192/2018 du 29 octobre 2020

IT: TAF A-7192/2018 del 29 ottobre 2020

Regeste

Infrastructure ferroviaire

Erwägungen

E. 1.1

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

E. 1.2

Sous réserve des exceptions - non pertinentes en l'espèce - prévues à l'art. 32 LTAF, le Tribunal de céans connaît, en vertu de l'art. 31 LTAF, des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 PA prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF. L'acte ici entrepris est bien une décision au sens de l'art. 5 PA. L'Office fédéral des transports (OFT) est une autorité dont les décisions sont susceptibles de recours (art. 33 let. d LTAF en lien avec le ch. B. VII 1.2 de l'annexe 1 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [OLOGA, RS 172.010.1] par renvoi de son art. 8 al. 1 let. a). Le TAF est dès lors compétent pour connaître du recours dirigé contre la décision prise par l'OFT en matière d'approbation de plans sur la base de l'art. 18 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

E. 1.3.1

Conformément à l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour former recours celui qui a pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou a été privé de la possibilité de le faire (al. 1 let. a), est spécialement atteint par la décision attaquée (al. 1 let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c). Pour satisfaire aux exigences de l'art. 48 al. 1 let. b et c PA, le recourant doit se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation (ATAF 2009/16 consid. 2.1 ; ATAF 2007/20 consid. 2.4 ; arrêts du TAF A-5411/2012 du 5 mai 2015 consid. 1.3.1 ; A-648/2014 du 16 janvier 2015 consid. 1.3.1). Il doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée, de manière à exclure l'action populaire (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 ; ATAF 2012/9 consid. 4.1.1 ; arrêts du TAF A-1053/2020 du 3 août 2020 consid. 2.5.1 ; A-3825/2015 du 16 mars 2016 consid. 1.3.1). Cet intérêt pratique - de nature économique, idéale, matérielle ou autre - n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais peut être un intérêt de fait (ATAF 2012/13 consid. 3.2.2 ; ATAF 2009/16

consid. 2.1). Il n'a enfin pas besoin de correspondre à l'intérêt protégé par les normes invoquées (ATF 127 I 44 consid. 2c ; ATAF 2012/13 consid. 3.2.2). Le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse, s'il a en principe la qualité pour recourir, doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée de manière à exclure l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2 ; 137 II 30 consid. 2.2.3). Conformément à l'art. 18f LCdF, quiconque a qualité de partie en vertu de la PA ou de la LEx peut faire opposition auprès de l'autorité d'approbation pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure (al. 1). Toutes les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnité ou de réparation en nature doivent être déposées dans le même délai. Les oppositions et les demandes déposées ultérieurement en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent être adressées à l'autorité chargée de l'approbation des plans (al. 2). Les communes font valoir leurs intérêts par voie d'opposition (al. 3).

E. 1.3.2

Le recourant 1 a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure. Etant l'un des destinataires de la décision querellée, laquelle a partiellement admis son opposition, il est particulièrement atteint et a un intérêt digne de protection à requérir son annulation ou sa modification (art. 48 al. 1 PA). Il a donc qualité pour recourir.

E. 1.3.3.1

S'agissant des recourants 2 à 8, il sied de relever que l'acte de recours concernait originellement 144 personnes (145 en comptant la recourante 9), lesquelles avaient formé une opposition commune le 14 décembre 2017 (let. C supra). L'acte de recours allègue un intérêt de fait des recourants sans que celui-ci ne soit explicité ni démontré et ce encore moins pour chacun des recourants. Or, la qualité pour agir de certains opposants n'est clairement pas établie. En effet, certains recourants sont domiciliés à l'étranger (France), dans d'autres cantons (Fribourg, Berne, Zürich, Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Valais, etc.) ou d'autres communes du canton de Vaud (Aigle, Bex, Cheseaux-sur-Lausanne, Corcelles-le-Jorat, Monthey, Ollon, Roche, Vevey, Villeneuve, etc.) ou sont voisins d'autres haltes de la ligne des Pléiades (notamment Hauteville et St-Légier-Village). Or, ni le dossier ni les écritures des recourants ne permettent de déterminer l'existence d'un intérêt personnel les concernant. Dès lors, la quantité de recourants a été largement privilégiée à la qualité et le recours présente indubitablement un caractère populaire. Suite à des échanges entre le Tribunal et le mandataire des recourants, une partie des recourants a retiré son recours (let. N supra), sans que la qualité n'en soit pour autant renforcée (voir les considérants suivants). Le Tribunal constate dans tous les cas que l'opposition avait été faite en temps utile devant l'autorité précédente (art. 18f LCdF).

E. 1.3.3.2

Les recourants 2, 7 et 8 sont des copropriétaires de la parcelle n° ... du registre foncier de St-Légier-La Chiésaz (parcelle Z. _____), dite parcelle étant voisine de celle sur laquelle se situe la halte de Clies. La recourante 4 semble domiciliée dans l'un des bâtiments sis sur la parcelle Z. _____. Les recourants 2 et 7 sont deux des fers de lance du groupe d'opposants depuis le début de la procédure. Le Tribunal considère qu'ils ont un intérêt de fait puisque la halte accolée à leur parcelle est destinée à être démolie et qu'ils sont amenés

à faire un peu plus de 300m pour rejoindre la halte Vevey-Vignerons alors qu'ils bénéficient actuellement d'un accès direct au réseau de chemin de fer depuis leur propriété. La qualité pour recourir doit donc leur être reconnue.

E. 1.3.3.3

Concernant la recourante 5, il s'agit d'une propriété par étage [PPE] et représentée par les recourants 2, 7 et 8 sans qu'il n'apparaisse au dossier que la PPE les ait effectivement chargés de la représenter. Il est toutefois renoncé à analyser la question plus en avant vu l'arrêt du TF 1C_32/2017 du 6 mars 2018 consid. 1.2.

E. 1.3.3.4

S'agissant de la recourante 3, celle-ci est domiciliée à environ 2 km du projet. S'agissant du recourant 6, son domicile est éloigné de plus de 20 km du projet. Aucun élément au dossier ne laisse transparaître que les recourants 3 et 6 seraient particulièrement atteints par la décision et auraient un quelconque intérêt digne de protection à requérir son annulation ou sa modification. Le recours, en tant qu'il les concerne, doit être déclaré irrecevable. Par ailleurs, l'autorité précédente a déjà émis des réserves sur leur qualité pour agir et les recourants n'ont pas considéré nécessaire de motiver la qualité pour recourir les concernant. Il résulte toutefois de la jurisprudence en la matière que, lorsque la qualité pour agir est admise pour une des parties recourantes, il n'est pas nécessaire d'examiner si les autres recourants, représentés par le même mandataire, ont également la qualité pour recourir (arrêts du TAF A-2465/2016 du 2 février 2018 consid. 1.3.3 ; A-3825/2015 du 16 mars 2016 consid. 1.3.3.2 ; A-4790/2012 du 23 juillet 2014 consid. 1.3.2.2 ; Laurent Pfeiffer, La qualité pour recourir en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Zurich/Bâle 2013, p. 50). Il s'ensuit qu'à ce stade de la procédure, la question du défaut de légitimation des recourants 3 et 6, représentés par le même avocat que les recourantes 2 à 8, n'entraîne pas l'irrecevabilité du recours.

E. 1.3.4

S'agissant de la recourante 9, celle-ci a fait opposition le 14 décembre 2017 et ce de manière indépendante de l'opposition populaire précitée. Dans sa décision attaquée, l'OFT a déclaré cette opposition irrecevable (DAP II. A. 4.2.2 p. 6 et III. 3.1 p. 29). Selon l'autorité précédente, le projet n'étant pas soumis à une étude d'impact sur l'environnement, l'association ne disposait en conséquence pas du droit de recours associatif idéal. La recourante 9 n'a pas fait un recours indépendant, mais a rejoint le groupe des recourants 2 à 8.

E. 1.3.4.1

Une association jouissant de la personnalité juridique a qualité pour recourir à titre personnel lorsqu'elle remplit les conditions posées à l'art. 89 al. 1 LTF, soit lorsqu'elle est touchée dans ses intérêts dignes de protection au sens de la jurisprudence précitée (ATF 142 II 80 consid. 1.4.2 ; 137 II 40 consid. 2.6.4 ; arrêts du TF 1C_56/2015 du 18 septembre 2015 consid. 3.1 ; 2C_793/2016 du 10 février 2017 consid. 4.3). En outre, sans être elle-même touchée par la décision entreprise, une association peut être admise à recourir - par un recours dit corporatif ou égoïste fondé sur l'art. 48 al. 1 PA - pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense des intérêts de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. En revanche, elle ne peut prendre fait et cause pour l'un de ses membres ou pour une minorité d'entre eux (ATF 142 II 80 consid. 1.4.2 ;

137 II 40 consid. 2.6.4). Au sens de l'art. 48 al. 2 PA, a également qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir. Ce recours - dit recours associatif idéal - requiert un droit de recours octroyé par une loi formelle ou alors que la qualité pour recourir soit déterminée dans une ordonnance en raison d'une délégation de compétence par le législateur formel (ATF 134 V 53 consid. 2.2.2 par analogie avec l'art. 89 al. 2 let. d LTF ; arrêt du TAF A-2787/2017 du 6 novembre 2017 consid. 5.4). En matière de protection de l'environnement, une telle base légale formelle existe. En effet, l'art. 55 LPE dispose qu'une organisation de protection de l'environnement a qualité pour recourir (et donc faire opposition) contre les décisions des autorités cantonales ou fédérales relatives à la planification, à la construction ou à la modification d'installations soumises aux dispositions sur l'étude d'impact (art. 10a LPE) à certaines conditions. L'association doit être reconnue par l'ordonnance du 27 juin 1990 relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO, RS 814.076) pour se prévaloir de l'art. 55 LPE. De même, le projet doit être soumis à une étude d'impact sur l'environnement (EIE) pour qu'un droit d'opposition/recours idéal au sens des art. 55 LPE et 48 al. 2 PA soit donné. En matière d'approbation ferroviaire, l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011) prévoit deux cas de figure dans lesquels une EIE est nécessaire. Le premier est la construction de nouvelles lignes de chemins de fer et le second porte sur les autres installations destinées exclusivement ou essentiellement au trafic ferroviaire (y compris extension de lignes existantes) lorsque le devis excède 40 millions de francs (sauf installations de sécurité) ou lorsqu'elles sont assimilables à l'un des types d'installation mentionnés dans l'annexe de l'OEIE (ch. 12.1 et 12.2 de l'annexe à l'OEIE par renvoi de l'art. 1 OEIE).

E. 1.3.4.2

En l'espèce, les 24 janvier 2018 et 1er février 2018, l'OFT a invité à la recourante 9 à démontrer sa qualité pour s'opposer au projet. Celle-ci a estimé, en se fondant sur un article de la presse régionale, que la rénovation des différentes haltes du tronçon ne formait qu'un "seul projet, celui du développement de la ligne permettant de passer à la cadence au quart d'heure d'ici à 2019". Comme le budget global dépassait les 40 millions de francs, il devait être soumis à EIE (plis des 26 janvier 2018 et 7 février 2018). La recourante 9 semble reprocher le saucissonnage d'un projet global en plus petits projets afin de ne pas avoir à procéder à une EIE. La recourante 9 a en conséquence fondé sa qualité pour agir sur l'art. 55 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) et ne s'est ainsi prévalué que d'un droit de recours associatif idéal. Lors des procédures d'opposition et de recours, la recourante 9 n'a à aucun moment allégué défendre les intérêts de ses membres, que ses intérêts étaient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux ou encore que chacun de ceux-ci avait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel.

E. 1.3.4.3

Il ne saurait être fait application à la recourante 9 du même principe que pour les recourants 3 et 6 (consid. 1.3.3.3 supra). En effet, son opposition a été déclarée irrecevable en première instance, de sorte que l'autorité précédente n'a pas statué au fond sur son opposition. Le fait que la recourante 9 rejoigne un recours populaire ne saurait avoir pour effet de lui octroyer la légitimation qui lui a été niée en première instance. En premier lieu, la légitimation à s'opposer/recourir en procédure d'approbation des plans ne saurait par principe reposer sur

un article de presse. Il est incontestable que l'intimée a annoncé dans la presse qu'elle allait investir environ 48 millions pour rénover, entretenir et mettre en conformité ses infrastructures ferroviaires (comprenant entre autre les haltes de "St-Légier" et des "Pléiades", la mise à niveau des systèmes de sécurité de freinage, la sécurisation du passage-à-niveau "des Bosquets" ou le croisement de Gilamont). Cela étant, une telle déclaration ne saurait être relevante. Le projet soumis à approbation de l'OFT - soit celui qui a été mis à l'enquête publique et sur lequel portait l'opposition - prévoyait un budget de travaux d'environ 7,66 millions (voir pièce 1. Condensé du projet, p. 2). De même, le projet était limité entre les kilomètres 0.735 et 2.500 de la ligne. A cet égard, il doit être précisé que la halte de Gilamont se trouve au km 1.21 et celle de Clies au km 1.77, soit une distance d'environ 560m et que la construction de la halte Vevey-Vignerons est prévue au km 1.50, soit entre les deux haltes précitées. Le périmètre du projet est un peu plus large en raison du renouvellement des installations électriques et de sécurité sur ce tronçon. Dès lors, force est de constater qu'une déclaration dans la presse portant sur un montant global des investissements nécessaires pour procéder à des travaux de diverses natures sur une ligne déjà existante n'est pas propre à fonder la qualité pour s'opposer de l'opposante/recourante 9. Par ailleurs, le saucissonnage invoqué par la recourante n'est étayé par aucune pièce au dossier. En deuxième lieu, ce projet s'inscrit certes dans la politique de transports publics de la région avec l'augmentation de la fréquence des trains au quart d'heure en vue de la Fête des Vignerons - qui a déjà eu lieu en 2019 - et se coordonne dès lors avec les projets du croisement de Gilamont 0.5 (AS25) et de renouvellement de la gare de St-Légier ; ces infrastructures n'ayant pas été approuvées - même implicitement - par la décision attaquée. Cela étant, le projet a pour but de construire un nouvel arrêt de Vevey-Vignerons répondant aux normes actuelles, notamment à la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3) et en matière de sécurité, en substitution des arrêts actuels de Gilamont et Clies dont la mise aux normes n'est pas réalisable. C'est donc bien la non-conformité des haltes de Gilamont et de Clies à la LHand et l'impossibilité de les mettre aux normes dans leur configuration actuelle qui fonde le présent projet et non pas la volonté de passer à une cadence au quart d'heure. D'ailleurs, depuis le 1er juillet 2019, l'horaire (consultable en ligne) prévoit une cadence au quart d'heure aux heures de pointe (p. ex. départ depuis "Vevey" direction "Blonay" à 7h27, 7h42, 7h57, 8h12, 8h27, 8h42), alors que le présent projet n'est pas encore réalisé. En troisième lieu, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires doivent procéder à un examen de conformité individuel de chacune de leurs installations ferroviaires et les mesures nécessaires de mise en conformité à la LHand doivent être déterminées individuellement pour chaque halte. La mise en conformité d'une halte est indépendante de la mise en conformité des autres haltes de la ligne. En effet, une halte qui ne serait pas mise en conformité pourrait ne plus pouvoir être exploitée, sans que l'exploitation de la ligne et des autres installations n'en soit pour autant affectée. En conséquence, la mise en conformité à la LHand ou à des normes sécuritaires de plusieurs haltes ou gares d'une même ligne ne saurait constituer per se un seul projet. Étant donné que les deux haltes, séparées d'environ 560 mètres, ne peuvent pas être mises en conformité, le choix de les détruire et d'en construire une nouvelle entre deux constitue indubitablement un seul projet ; lesquels sont indépendants des autres projets sur la ligne des Pléiades. Il n'y a pas lieu d'y voir un saucissonnage de la part de l'intimée, mais bien plutôt un regroupement de deux projets distincts (mise en conformité des haltes de Clies et de Gilamont) en un seul (remplacées par la halte "Vevey-Vignerons") rendu nécessaire par l'impossibilité d'exécuter les deux

premiers projets.

E. 1.3.4.4

En résumé, le projet approuvé ne vise pas la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, mais la suppression de deux haltes qui ne peuvent pas être mises en conformité avec les normes légales, lesquelles sont remplacées par une nouvelle installation. Le budget s'élève à environ 7,66 millions de francs et le projet n'est donc pas soumis à EIE (consid. 1.3.4.1 supra). La recourante 9 ne bénéficie pas du droit d'opposition/de recours idéal de l'art. 48 al. 2 PA. Dès lors que, comme rappelé ci-dessus (consid. 1.3.4.2 supra), la recourante 9 ne s'est jamais prévalu du droit de recours égoïste ou corporatif de l'art. 48 al. 1 PA en cours de procédure d'opposition. C'est ainsi à juste titre que l'autorité précédente a déclaré l'opposition de la recourante 9 irrecevable. La recourante 9 n'ayant pas la qualité pour s'opposer, elle n'a pas la qualité pour recourir. Son recours est donc irrecevable.

E. 1.3.5

Il ressort de ce qui précède que la qualité pour agir du recourant 1 est incontestable. Le recours des recourants 2 à 9 présente indéniablement un caractère populaire et la qualité pour agir de très nombreux recourants n'était pas démontrée. La diminution du nombre de recourants a permis d'éviter de devoir instruire la qualité pour agir de chacun des recourants et de générer des frais de procédure et de représentation importants. Toutefois, sur les 8 recourants restants, force est de constater que les recourants 3, 6 et 9 n'ont pas la qualité pour agir. De même, la qualité pour agir de la recourante 5 n'est pas démontrée. Cela étant, les recourants 2, 4, 7 et 8 ont la qualité pour agir de sorte qu'il convient d'entrer en matière sur le recours.

E. 1.4

Présenté dans le délai (art. 50 al. 1 PA) et les formes (art. 52 al. 1 PA) prévus par la loi, les recours des recourants 1 à 8 sont ainsi recevables, de sorte qu'il convient d'entrer en matière.

E. 2.1

La procédure est régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que le Tribunal définit les faits et apprécie les preuves d'office et librement (art. 12 PA). Les parties doivent toutefois collaborer à l'établissement des faits (art. 13 PA) et motiver leur recours (art. 52 PA). En conséquence, l'autorité saisie 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 (ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 4).

E. 2.2

Les recourants peuvent invoquer devant le Tribunal la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents ainsi que l'inopportunité de la décision entreprise, sauf lorsqu'une autorité cantonale a statué comme autorité de recours (art. 49 PA). L'autorité de recours n'est pas liée par les motifs invoqués par les parties (art. 62 al. 4 PA), ni par les considérants de la décision attaquée (Moser et al., *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2ème éd., Berne 2013, n° 3.197). Aussi peut-elle admettre ou rejeter le pourvoi pour d'autres motifs que ceux invoqués.

E. 2.3.1

L'objet du litige est défini par les conclusions du recours, lesquelles doivent rester dans le cadre de l'acte attaqué. Partant, les recourants ne peuvent que réduire l'objet du litige par rapport à l'objet de la contestation, puisque son élargissement ou sa modification mènerait à une violation de la compétence fonctionnelle de l'autorité supérieure (ATF 136 II 457 consid. 4.2 ; ATF 136 II 165 consid. 5 ; arrêt du TAF A-6810/2015 du 13 septembre 2016 consid. 1.3 ; Moser et al., op. cit., n° 2.7 ss). A cela s'ajoute qu'en procédure fédérale d'approbation des plans, toutes les objections pouvant être formulées pendant la mise à l'enquête doivent être soulevées dans la procédure d'opposition, en l'espèce conformément à l'art. 18f de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101). Cela garantit, dans l'intérêt de la concentration des procédures, l'examen en même temps, par la même autorité, de toutes les objections au cours de l'élaboration de la décision d'approbation des plans (Message du Conseil fédéral du 25 février 1998 relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans [ci-après : Message LCoord], FF 1998 III 2221, spéc. 2266 ; arrêt du TAF A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 2.1.2). L'objet du litige est ainsi limité aux griefs soulevés en procédure d'opposition et il ne peut plus être étendu dans la procédure contentieuse subséquente. En revanche, la motivation qui sous-tend les griefs peut quant à elle être modifiée, mais à la condition qu'elle n'étende pas l'objet du litige (ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 2.1 ; arrêts du TAF A-592/2014 précité consid. 2.1.2).

E. 2.3.2

Le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse, s'il a en principe la qualité pour recourir, doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée, de manière à exclure l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2 ; 137 II 30 consid. 2.2.3). Le voisin ne peut ainsi pas présenter n'importe quel grief ; il ne se prévaut d'un intérêt digne de protection, lorsqu'il invoque des dispositions édictées dans l'intérêt général ou dans l'intérêt de tiers, que si ces normes peuvent avoir une influence sur sa situation de fait ou de droit (ATF 139 II 499 consid. 2.2 ; 137 II 30 consid. 2.2.3 ; 133 II 249 consid. 1.3). A défaut, il n'y a pas lieu d'entrer en matière sur le grief soulevé (arrêts du TF 1C_121/2018 du 8 mai 2019 consid. 4.2.1 ; 1C_334/2016 du 18 octobre 2016 consid. 4.1 ; 1C_337/2015 du 21 décembre 2015 consid. 5 ; 1C_517/2013 du 5 novembre 2013 consid. 5.2).

E. 2.3.3

Bien qu'étant au bénéfice d'un plein pouvoir de cognition, le Tribunal ne peut pas substituer son propre pouvoir d'appréciation à celui de l'autorité de première instance lorsqu'il s'agit d'apprécier des questions qui requièrent des connaissances techniques (ATF 133 II 35 consid. 3 ; arrêts du TAF A-566/2014 du 3 décembre 2015 consid. 2.3 ; A-1524/2015 du 19 novembre 2015 consid. 2). Plus le pouvoir d'appréciation de l'autorité de première instance est important à ce titre, plus le Tribunal devra faire preuve de retenue en exerçant son propre pouvoir d'appréciation. Dans le cadre d'approbations de plans, telles que celles dont il est ici question, le pouvoir d'appréciation de l'autorité d'approbation est important, spécialement sur des questions techniques, questions pour lesquelles il dispose des connaissances nécessaires (ATF 135 II 296 consid. 4.4.2 ; arrêt du TF 1C_121/2018 du 8 mai 2019 consid. 2.1 ; arrêt du TAF A-1524/2015 du 19 novembre 2015 consid. 2). Il découle également de ce qui précède que des compléments de preuves, tels que des

expertises, ne doivent être ordonnés qu'exceptionnellement, lorsque de tels éclaircissements sont vraiment nécessaires à une correcte application de la loi (ATAF 2012/23 consid. 4 ; arrêt du TF 1E.1/2006 du 2 juillet 2008 consid. 5).

E. 2.3.4.1

En l'espèce, le recourant 1 fait valoir des griefs en lien avec le bruit généré par les nouvelles rames des MVR. Le matériel roulant utilisé sur la ligne des Pléiades a été acquis indépendamment de la procédure d'approbation des plans et ne fait pas l'objet de la décision querellée. Il en va autrement de l'emplacement des rails qui seront eux traités ci-dessous (consid. 11.2.3 infra). De même, les questions d'exploitation de la ligne - dont la cadence au quart d'heure et l'utilisation de la voie en aval ou en amont au niveau de la halte de Clies - et de leurs éventuelles conséquences en terme d'immissions sont extrinsèques à la présente procédure et doivent faire l'objet d'une procédure idoine. Les griefs y relatifs sont donc irrecevables dans la présente procédure.

E. 2.3.4.2

Les recourants 2 à 8, dans leur opposition du 14 décembre 2017 (ch. 14), ont considéré qu'un projet différent que celui soumis à approbation permettrait de mettre la halte de Clies en conformité avec la LHand. Dans leurs observations du 4 juillet 2018, ils se réfèrent à l'opposition de la commune de Vevey, sans que la conformité à la LHand de la halte Vevey-Vignerons ne soit pour autant contestée. La commune de Vevey soulevait de très nombreux griefs, dont certes le fait que les accès à la halte Vevey-Vignerons ne respectaient pas la LHand. Cela étant, elle alléguait principalement que la halte de Clies pouvait être mise en conformité avec la LHand (par un autre projet), soit la position constante des recourants 2 à 8. Dans leurs observations du 5 novembre 2018, ils ont encore une fois déploré le refus des MVR d'examiner leur variante qui permettrait de mettre la halte de Clies en conformité à la LHand, sans aucune remarque sur la conformité à la LHand de la halte Vevey-Vignerons. Dans leur recours, les recourants 2 à 8 ont reproduit fidèlement l'opposition de la Commune de Vevey s'agissant de la non-conformité à la LHand de la halte Vevey-Vignerons. Ce faisant, ils semblent vouloir se subroger à la Commune de Vevey, laquelle n'a pas recouru. Or, force est de constater que leur position en cours de procédure d'opposition était qu'une mise en conformité de la halte de Clies à la LHand était possible et non pas que celle de Vevey-Vignerons n'était pas conforme. Il ressort de ce qui précède que l'objet du litige doit être limité aux griefs soulevés en procédure d'opposition et que les recourants 2 à 8 étendent la procédure contentieuse subséquente. Les griefs des recourants 2 à 8, en tant qu'ils portent sur la conformité de la halte Vevey-Vignerons à la LHand, sont irrecevables.

E. 3.1

Les recourants 2 à 8 ont fait valoir une violation du devoir de motivation de l'OFT, soit une violation de leur droit d'être entendu.

E. 3.1.1

Vu la nature formelle de la garantie constitutionnelle du droit d'être entendu, dont la violation entraîne en principe l'annulation de la décision attaquée sans égard aux chances de succès du recours sur le fond, ce moyen doit être examiné en premier lieu (ATF 137 I 195 consid. 2.2 ; 135 I 279 consid. 2.6.1).

E. 3.1.2

Le droit d'être entendu est inscrit à l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst., RS 101) et consacré, en procédure administrative fédérale, par les art. 26 à 28 (droit de consulter les pièces), les art. 29 à 33 (droit d'être entendu stricto sensu) et l'art. 35 PA (droit d'obtenir une décision motivée). L'art. 30 al. 1 PA prévoit en particulier que l'autorité entend les parties avant qu'une décision ne soit prise touchant leur situation juridique, soit le droit d'exposer leurs arguments de droit, de fait ou d'opportunité, de répondre aux objections de l'autorité et de se déterminer sur les autres éléments du dossier (ATF 143 V 71 consid. 4.1 ; 135 I 279 consid. 2.3 ; 132 II 485 consid. 3 ; ATAF 2010/53 consid. 13.1).

E. 3.1.3

Selon la jurisprudence et l'art. 35 PA, l'autorité a l'obligation de motiver sa décision afin que l'intéressé puisse la comprendre ainsi que l'attaquer ultérieurement s'il y a lieu, et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle. La motivation d'une décision est suffisante lorsque l'intéressé est en mesure d'en apprécier la portée et de la déférer à une instance supérieure en pleine connaissance de cause. L'objet et la précision des indications que l'autorité doit fournir dépendent de la nature de la décision à rendre et des circonstances particulières du cas. Néanmoins, en règle générale, il suffit que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée, sans qu'elle ne soit tenue de répondre à tous les arguments présentés. Elle peut passer sous silence ce qui, sans arbitraire, lui paraît à l'évidence non établi ou sans pertinence (ATF 138 IV 81 consid. 2.2 ; ATF 134 I 83 consid. 4.1 ; arrêt du TF 2C_263/2014 du 21 janvier 2015 consid. 4.1.1).

E. 3.1.4

En cas de violation avérée du droit d'être entendu, l'affaire doit en principe être renvoyée à l'autorité précédente. Ce principe doit toutefois être relativisé, dès lors qu'une éventuelle violation du droit d'être entendu en première instance peut exceptionnellement être réparée lorsque l'administré a eu la possibilité de s'expliquer librement devant une autorité de recours dont la cognition est aussi étendue que celle de l'autorité précédente (ATF 134 I 140 consid. 5.5 ; 133 I 201 consid. 2.2 ; 130 II 530 consid. 7.3). Le droit d'être entendu n'est par ailleurs pas une fin en soi ; il constitue un moyen d'éviter qu'une procédure judiciaire ne débouche sur un jugement vicié en raison de la violation du droit des parties de participer à la procédure, notamment à l'administration des preuves. Lorsque le renvoi de la cause à l'autorité précédente en raison de cette seule violation n'aurait pas de sens et conduirait seulement à prolonger la procédure, en faisant fi de l'intérêt des parties à un règlement rapide du litige, il n'y a pas lieu d'annuler la décision attaquée (ATF 138 I 97 consid. 4.1.6.1 et réf. cit.).

E. 3.2.1

En l'espèce, les recourants 2 à 8 considèrent que l'OFT n'a pas motivé en quoi le plan directeur cantonal vaudois (PDCVD) et le plan directeur communal de Saint-Légier de 2003 (PDCSL) constitueraient une "entrave disproportionnée" au sens de l'art. 18 al. 4 LCdF. Ce grief avait été soulevé par les précités en procédure d'opposition (opposition du 14 décembre 2017 ch. 10 ss et deuxième détermination du 4 juillet 2018 ch. 3).

E. 3.2.2

Dans le cadre de l'art. 18 al. 4 LCdF, le droit cantonal - notion dans laquelle entrent les plans directeurs cantonaux selon le Message du 25 février 1998 relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans (Message LCoord, FF 1998 III 2221, spéc. 2249) - doit être pris en considération dans la mesure où il n'entrave

pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire. Par sa décision querrellée, l'autorité précédente a motivé qu'"il s'avère que le présent projet est conforme aux prescriptions ferroviaires, aux exigences environnementales et aux besoins liés à la mobilité douce. Spécifiquement à propos du contenu des plans locaux d'aménagement du territoire, il convient de souligner qu'aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis pour approuver un projet ferroviaire (art. 18 al. 4 LCdF)" (DAP II.B.4.2.2 p. 22).

E. 3.2.3

La DAP expose que les procédures d'approbation des plans ferroviaires fédérales ne requièrent pas de plan directeur cantonal ou communal, ce qui est conforme au droit (arrêt du TF 1C_124/2018 du 4 juin 2019 consid. 4.2). Cela étant, il faut encore que le droit cantonal et le droit communal n'entravent pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire pour ne pas être pris en considération. Ceci implique qu'invoquer la seule force dérogatoire du droit fédéral est insuffisant car elle ne permet pas d'examiner la pesée des intérêts à laquelle il a été procédé. Ainsi, la décision de l'OFT ne permet pas de comprendre en quoi la prise en compte des deux plans directeurs entraverait de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire. La motivation précitée de l'OFT est donc de nature à violer le droit d'être entendu des recourants.

E. 3.2.4

Il ressort de la décision et du dossier que les autorités cantonales spécialisées n'ont émis aucune réserve quant au respect du PDCVD par le projet (let. D et I supra). De même, la commune de St-Légier-La Chiésaz a retiré son opposition le 8 novembre 2018, laquelle n'invoquait nullement une violation de son plan directeur communal. Il peut donc être constaté que tant le canton de Vaud que la commune de St-Légier-La Chiésaz, gardiens de leur plan directeur respectif (art. 9 al. 1 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [Loi sur l'aménagement du territoire, LAT, RS 700]), ont donné leur accord au projet et ont - à tout le moins implicitement - considéré que le projet soumis à approbation respectait leur plan directeur respectif. Dans ce cadre-là, l'autorité précédente pouvait éventuellement considérer les arguments des recourants, s'agissant de l'art. 18 al. 4 LCdF, comme non pertinents et les passer sous silence. Toutefois, un bref examen des PDCV et PDCSL n'aurait pas été superflu et aurait dans tous les cas offert une réponse aux opposants, mais si elle ne les aurait vraisemblablement pas satisfaits (consid. 6 et 7 infra).

E. 3.3

En tout état de cause, s'il avait fallu reconnaître une éventuelle violation du droit d'être entendu des recourants, elle devrait être considérée comme guérie, dès lors que les intéressés ont pu valablement faire valoir leurs motifs devant le présent Tribunal, lequel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur l'examen de la conformité au droit d'une décision d'approbation des plans.

E. 4.1

Les principes de planification, de construction et d'exploitation des chemins de fer sont définis aux art. 17 ss LCdF. 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 (art. 17 al. 1 LCdF). 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 (art. 17 al. 2 LCdF). Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation (art. 17 al. 4 LCdF). Elles sont tenues de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers (art. 19 al. 1 LCdF).

E. 4.2

Au sens de l'art. 18 LCdF, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1 ; à noter qu'un alinéa 1bis est entré en vigueur le 1er janvier 2020 et n'est donc pas applicable à la présente procédure) ; l'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2) ; l'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3) ; aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire (al. 4) ; en règle générale, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel conforme à la LAT ait été établi (al. 5). Selon l'art. 18a LCdF, la procédure d'approbation des plans est régie par la LCdF et, subsidiairement, par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx, RS 711).

E. 4.3.1

L'art. 1 al. 1 let. a de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1) dispose que dite ordonnance régit la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et le démantèlement des ouvrages, des installations et des véhicules des chemins de fer. Elle vise notamment à assurer la sécurité des chemins de fer (al. 2) et s'applique à tous les chemins de fer soumis au régime de la LCdF et aux éléments électriques des trolleybus et des installations de trolleybus (al. 3).

E. 4.3.2

Selon l'art. 6 OCF, les plans de toutes les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) sont soumis à la procédure d'approbation selon l'art. 18 LCdF. Les plans des ouvrages indispensables à l'exploitation ferroviaire peuvent être implicitement approuvés, à savoir qu'il est facultatif de les faire figurer au dispositif de la décision et que la pose du tampon humide d'approbation de l'OFT sur les plans en papier les concernant est superflue (arrêt du TF 1C_125/2018 du 8 mai 2019 consid. 3, non publié in ATF 145 II 218).

E. 4.3.3

La procédure d'approbation des plans est régie par l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF, RS 742.142.1 ; al. 1). En approuvant les plans, l'OFT constate que les documents approuvés permettent de construire les ouvrages et les installations conformément aux prescriptions (al. 2). L'OFT

peut contrôler lui-même les documents ou les faire contrôler par des spécialistes compétents et indépendants (experts), ou encore exiger du requérant des attestations et des rapports d'examen d'experts (al. 3). Il peut, en approuvant les plans, déterminer les ouvrages, les installations ou les parties de ceux-ci pour lesquels des dossiers de sécurité selon l'art. 8a devront être remis (al. 4). Enfin, l'approbation des plans, des ouvrages et des installations a valeur d'autorisation de construire (al. 6).

E. 4.4

L'OPAPIF régit la procédure d'approbation des plans des constructions et des installations, installations à courant fort et à courant faible y comprises, qui servent de manière exclusive ou prépondérante à l'exploitation des installations ferroviaires (art. 1 al. 1). La demande d'approbation des plans doit fournir toutes les indications nécessaires à l'évaluation du projet (art. 3 al. 1), le deuxième alinéa de cette disposition listant les documents à produire.

E. 5

Les positions des parties en cours de procédure, et en tant que les motifs sont recevables (consid. 2.3.4 supra), sont les suivantes.

E. 5.1

Le recourant 1 est propriétaire de la parcelle n° ... du registre foncier de St-Légier-La Chiésaz (parcelle Y._____). Cette parcelle est voisine de la parcelle n° 1569 du même registre (parcelle 1569) sur laquelle est sise la halte de Clies. Le recourant 1 estime que le déplacement du treuil du passage à niveau de Clies (PN de Clies) restreindrait l'accès motorisé à sa propriété. Il déplore la fermeture de la halte de Clies et considère que celle-ci pourrait être mise aux normes de la LHand en supprimant le point de croisement à cet endroit et en ne maintenant qu'une seule voie. Il n'y aurait alors plus besoin de déplacer le treuil du passage à niveau. A son sens, il existerait une alternative au déplacement du treuil, à savoir l'installer de l'autre côté de la route, sous réserve que le voisin concerné (parcelle n° ... du registre foncier de St-Légier-La Chiésaz) accepte de se faire exproprier à cette fin. En tous les cas, les modifications de la géométrie des voies au point de croisement de Clies ne répondraient à aucun besoin et le déplacement du treuil ne serait donc pas nécessaire. Le recourant 1 fait valoir que les limites parcellaires ne seraient pas les bonnes car un échange de terrain (7m² de la parcelle Y._____ cédés aux Chemins de fer électriques veveysans [CEV ; actuellement MVR] en échange de 12m² de la parcelle 1569) aurait eu lieu dans les années 1960 mais n'aurait pas été inscrit au registre foncier. Au stade des observations finales, les 7m² ont été revu à 3.28 m² et les CEV auraient cédé l'usage ou mis à disposition du recourant 1 les 12m², sans qu'un transfert formel de propriété ne soit plus mentionné. Enfin, il conteste vigoureusement que le projet n'aurait aucun effet sensible sur l'utilisation de sa parcelle et estime que le projet augmente les immissions sonores sur sa parcelle. De même, les plans approuvés seraient incomplets (des éléments existants manqueraient) s'agissant du PN de Clies.

E. 5.2

Les recourants 2 à 8 font valoir plusieurs violations du droit fédéral. Le projet adopté violerait la planification cantonale car il n'aurait pas été coordonné avec le développement de l'urbanisation du quartier de Clies, n'offrirait pas aux usagers un accès aux transports publics situé au plus près de leur domicile et ne contribuerait pas au développement des principales interfaces de transport. Dans ce cadre, la suppression de la halte de Clies diminuerait l'attractivité du quartier. L'OFT n'aurait pas respecté le principe de la

proportionnalité et aurait violé l'art. 2 al. 1 let. b de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT, RS 700.1) en n'examinant pas à suffisance la variante proposée par les dits recourants en cours de procédure d'opposition. La démolition de la halte de Clies entraverait une servitude de passage à pieds sur la parcelle Z. _____ du registre foncier de St-Légier-La Chiésaz. Enfin, un projet de chemin pédestre de la Commune de St-Légier-La Chiésaz, prévu au PDCSL, ne pourrait plus être construit.

E. 5.3

L'intimée estime que la halte de Gilamont ne peut pas être mise en conformité avec la LHand et que la halte de Clies, dans sa configuration actuelle, non plus. Le PDCVD prévoirait la cadence au quart d'heure sur la ligne Vevey-Blonay et l'aménagement de points d'évitement sur cette même ligne. Il s'agirait des seules mesures qui lui sont contraignantes. Le remplacement de deux haltes par une seule ne serait ainsi pas contraire au PDCVD, ce d'autant plus que dit plan cantonal ne planifierait que l'implémentation des parkings d'échanges proches de domicile et non pas des haltes elles-mêmes. L'OAT ne s'appliquerait qu'aux projets ayant un effet sur l'organisation du territoire et la procédure d'approbation des plans ne servirait qu'à contrôler la conformité d'un projet au droit fédéral. Or, le projet approuvé n'aurait aucun impact sur l'organisation du territoire et l'OAT ne lui serait donc pas applicable.

E. 5.4

Il s'agira donc de vérifier si le projet litigieux a fait l'objet d'une planification cantonale suffisante et est conforme à dite planification (consid. 6 infra). Ensuite, il sera examiné si le projet prend en considération le droit communal (consid. 7 infra) et si le principe de la proportionnalité a été respecté lorsque la variante proposée par les recourants a été écartée (consid. 8 infra). Enfin, les griefs du recourant 1 en lien avec sa parcelle devront également être examinés (consid. 11 infra).

E. 6.1

En vertu de l'art. 2 al. 1 let. b OAT, lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité, quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte. Bien que certains choix de l'autorité soient guidés par une logique de l'action ou de l'opportunité, la concrétisation d'un projet doit quant à elle toujours s'inscrire dans un cadre juridique, qui peut impliquer une réflexion sur les variantes à envisager (arrêt du TF 1C_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1 ; Anne-Christine Favre, L'examen des variantes d'un projet en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement - entre opportunité et légalité, in : Mélanges Pierre Moor, 2005, p. 691 s).

E. 6.2

Selon la mesure A21 du PDCVD (p. 60 ss), la stratégie de mise en oeuvre de la planification cantonale s'appuie sur diverses priorités communes au plan sectoriel des transports de la Confédération. Les priorités sont (PDCVD p. 67 s) que les liaisons entre agglomérations s'effectuent par rail de centre à centre, par la route et l'autoroute pour les périphéries ; que les déplacements à l'intérieur des agglomérations sont assurés principalement en transports publics et par la mobilité douce (à pied et à vélo) ; que les liaisons diamétrales entre centres et périphéries accordent également la priorité aux transports publics, en complément avec le réseau routier en périphérie (Principe : réseau de parcs-relais [P+R] implantés au plus près du lieu de domicile des pendulaires).

E. 6.3

La région de Vevey est un centre cantonal appartenant au périmètre compact de l'agglomération Rivelac (PDCVD mesures B11 p. 108 ss et R14 p. 387 ss). La commune de St-Légier-La Chiésaz s'intègre dans cette agglomération (PDCVD mesure R14 p. 387). Dans les agglomérations, les équipements publics, notamment le cœur commercial de la ville ou du quartier, et un arrêt de transports publics urbains (périmètre compact d'agglomération ou de centre cantonal) ou offrant au moins un accès par heure à un centre cantonal (périmètre de centre régional), doivent être accessibles en moins de 10 minutes à pied par des enfants ou des personnes âgées, par des cheminements adéquats en termes d'accessibilité et de sécurité. Ceci correspond en général à une distance maximale d'environ 500m pour les gares et de 300m pour les arrêts de bus (mesure B11 p. 109).

E. 6.4

Selon la mesure R14, "le concept de transport public se base sur les planifications supérieures de développement de l'offre ferroviaire et prévoit également de renforcer la structuration de l'agglomération par le rail à plus long terme. Cette vision implique de différencier et de hiérarchiser la desserte ferroviaire en fonction de l'importance urbaine des gares et des haltes. (...) Sur les lignes ferroviaires (...) Vevey-Blonay, des points de croisement sont réalisés afin d'améliorer la fréquence des trains. (...). Des réaménagements de gares et l'optimisation des interfaces sont entrepris pour faciliter le transfert entre lignes de transports publics et entre transports publics et transports individuels".

E. 6.5.1

En l'espèce, la mesure A21 (p. 66) oblige nommément les MVR à augmenter les cadences au quart d'heure et à cette fin à mettre en place un point de croisement dans le "secteur de Hauteville". La notion de secteur n'est pas définie par le PDCVD (PDCVD p. 431) et le droit communal, en particulier le plan d'affectation des zones (édition février 2013) n'est pas plus précis. Il appert un quartier A Hauteville adjacent au quartier En Clies, sans toutefois que des périmètres clairs n'existent. De plus, selon le plan d'affectation précité, les quartiers En Clies, A Hauteville, En Bergerie forment une seule et même zone de villas secteur 1. Selon les plans approuvés (voir plan 4.1 "Situation général 1/2"), la halte de Vevey-Vignerons se situe au km 1.500 de la ligne, la halte de Clies au km 1.800 et la halte de Hauteville environ au km 2.473. Ainsi, moins de 700m séparent le point de croisement voulu par l'intimée et la halte de Hauteville. A cet égard, l'on ne saurait reprocher au planificateur cantonal de ne pas avoir déterminé précisément le lieu du point de croisement, les calculs pour ce faire ne pouvant intervenir que lors de projets concrets. De même, le point de croisement actuel constitué par la halte des Clies ne figure pas au PDCVD sans que son existence ne puisse être mise en doute. Il n'est pas possible d'établir l'intention du planificateur cantonal, à savoir s'il voulait un point de croisement supplémentaire entre les haltes de Clies et de Saint-Légier. Cela étant, force est de constater que le présent projet permet la mise en place d'un point de croisement conformément à la volonté du planificateur cantonal et que dit point de croisement se situe dans le secteur désigné, même si à sa limite. Il y a donc lieu de retenir que le point de croisement s'insère dans le secteur de Hauteville tel que voulu par le planificateur cantonal. Toujours sous l'angle de la mesure A21 précitée, les déplacements à l'intérieur des agglomérations doivent être principalement assurés en transports publics et par la mobilité douce (pied et vélo). Les haltes de Clies et de Gilamont ne disposent pas de parc-relais, dites haltes n'ayant même pas de dépose-minute. La halte Vevey-Vignerons ne disposera ni de parc-relais ni de dépose-minute, l'accessibilité

par la mobilité douce restant la norme. De plus, les accès piétons à dite halte seront sécurisés (les routes d'accès sont bordées de trottoirs et les accès à l'installation ferroviaire à proprement parler sont exclusifs et sans trafic motorisé) et ne soulèvent aucun problème de sécurité. Il y a lieu d'écarter les arguments des recourants se prévalant d'un "droit" à avoir une halte ferroviaire au plus près de leur domicile. En effet, une telle position relève d'une lecture biaisée de la mesure A21 puisque qu'il y a lieu de se référer à la planification de la mobilité à l'intérieure de l'agglomération (les déplacements à l'intérieur des agglomérations sont assurés principalement en transports publics et par la mobilité douce [pied et vélo]) et non pas aux liaisons diamétrales entre centres et périphéries.

E. 6.5.2

La variante défendue par les recourants part du principe que le remplacement de la halte de Gilamont n'est pas nécessaire, appréciation qui est écartée par le Tribunal de céans (consid. 8.5 infra). Or, la variante des recourants contredirait la planification cantonale puisque le maintien de la seule halte de Clies engendrerait un temps de parcours à pied pour les habitants de Gilamont bien plus élevé que les 10 minutes voulues par la mesure B11, ce que les habitants du quartier En Clies n'auront pas à subir avec le projet approuvé. De même, il sied de relever que les habitants du quartier En Clies peuvent également accéder au transport ferroviaire par la halte de Hauteville (environ 500m depuis la halte de Clies).

E. 6.5.3

La halte Vevey-Vignerons permet d'assurer une meilleure interface avec un autre moyen de mobilité, le bus. En effet, les deux sorties de la halte Vevey-Vignerons permettront non seulement de rejoindre les deux extrémités de la ligne 202 (Pra - Vevey Gare - Charmontey) mais également la ligne 215 (Vevey Poste - Saint-Légier Collège la Chiésaz). Or, cette interface avec le bus, en particulier par l'arrêt de Pra, permettra aux habitants de Gilamont - principalement ceux qui souhaitent rejoindre St-Légier-La Chiésaz ou Blonay - d'accéder à la nouvelle halte sans avoir à faire un dénivelé important à pied et ce très rapidement (1 minute entre l'arrêt de bus de Gilamont et celui de Pra) selon l'horaire de la ligne. De la sorte, les mesures A24 et R14 du PDCVD sont également renforcées par le projet approuvé. La variante des recourants ne permettrait d'assurer une liaison qu'avec une des deux extrémités de la ligne 202 précitée et ne répondrait ainsi qu'aux besoins des habitants du quartier En Clies.

E. 6.6

Il ressort de ce qui précède que le planificateur a laissé une marge d'appréciation à l'intimée s'agissant de l'emplacement exact du point de croisement. Toutefois, le projet approuvé a fait l'objet d'une planification cantonale suffisante et est conforme à dite planification. De même, le projet approuvé par l'autorité précédente s'intègre mieux dans la planification cantonale que la variante défendue par les recourants.

E. 7.1

Il est renoncé à examiner si le respect de la planification cantonale constituerait une entrave disproportionnée au sens de l'art. 18 al. 4 LCdF puisqu'il vient d'être constaté que le projet était conforme à dite planification.

E. 7.2

Il ressort du PDCSL que la commune de St-Légier-La Chiésaz envisage de construire un chemin "Piétons en site propre", notamment au long de la voie ferrée entre la halte des Clies

et celle de Blonay. Comme déjà mentionné, la commune précitée a retiré son opposition, de sorte qu'elle a reconnu que le projet de l'intimée n'en empêchait pas la réalisation. Au surplus, force est de constater que selon le PDCSL, le chemin pédestre s'arrête à la halte de Clies, soit avant les limites communales et surtout 300m avant la halte Vevey-Vignerons, et que le plan directeur communal de Vevey du 13 novembre 1997 ne prévoit pas la création de chemins en continuité du sentier précité (Plan des cheminements piétons, p. 19). Dès lors, rien ne permet de considérer que la réalisation de ce sentier serait entravée par le projet approuvé. A contrario, le projet approuvé aura des effets spatiaux au-delà dudit sentier (soit à la halte de Vevey-Vignerons), de sorte que la prise en considération du PDCSL n'entrave en rien le projet approuvé au sens de l'art. 18 al. 4 LCdF. Enfin, comme il le sera par la suite motivé, une halte ferroviaire ne saurait être utilisée à des fins de cheminement pédestre (consid. 8.4 infra). De la sorte, indépendamment du présent projet, le chemin voulu par la commune de St-Légier-La Chiésaz ne peut en aucun cas englober la halte de Clies à des fins de cheminement pédestre. Le projet approuvé est ainsi conforme au droit communal, de sorte que les griefs y relatifs doivent être écartés.

E. 8.1

D'une manière générale, le principe de proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.), qui prévaut pour l'ensemble de l'activité étatique, peut commander l'examen de variantes au regard de la pesée des intérêts qui lui est inhérente. Ce principe est notamment concrétisé dans de nombreuses dispositions en matière d'aménagement du territoire, du droit de l'environnement ou de la protection de la nature (arrêts du TF 1C_32/2017 du 6 mars 2018 consid. 7.1.2 ; 1C_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1 ; Favre, op. cit., p. 690). Le droit fédéral n'exige cependant pas une analyse des variantes aussi circonstanciée que celle qui est faite pour le projet lui-même (arrêts du TF 1C_32/2017 précité ibid. ; 1C_15/2014 précité ibid.). 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 (ATF 139 II 499 consid. 7.3.1 ; arrêt 1C_648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1). Même lorsqu'il dispose d'un plein pouvoir d'examen, le juge doit respecter la latitude de jugement dont dispose l'instance précédente dans le cadre d'une pesée des intérêts en présence. Il doit certes rectifier une décision erronée, mais peut s'en remettre au choix de l'autorité inférieure entre plusieurs solutions appropriées (ATF 136 I 184 consid. 2.2.1 ; arrêt du TF 1C_15/2014 précité ibid.).

E. 8.2

Au sens de l'art. 22 al. 1 LHand, les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la LHand. Cette dernière étant entrée en vigueur le 1er janvier 2004, les installations ferroviaires doivent être mises en conformité avant le 1er janvier 2024, soit jusqu'au 31 décembre 2023. Selon l'OFT, à la fin de l'année 2018, 41% des 1800 gares et arrêts ferroviaires étaient accessibles en toute autonomie et spontanément au sens de la LHand et d'ici 2023, environ 580 autres gares et arrêts ferroviaires seront adaptés dans toute la Suisse (Mise en oeuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires, Rapport de l'OFT du 31 octobre 2018 sur l'avancement des travaux 2018 ; consultable sous www.oft.admin.ch > Publications > OFT Actualités > Editions 2018 > Décembre 2018 > Accessibilité des TP : modernisation de près de 580 gares en Suisse, site consulté le 5 octobre 2020). Pour faire

face à cette obligation, l'OFT a édicté des "Instructions de planification LHand" (du 8 septembre 2017, état au 1er septembre 2020, consultable sous : www.oft.admin.ch > Thèmes de A à Z > Accessibilité des Transports publics > Informations pour entreprises des TP et spécialistes > Instruction de planification LHand, site consulté le 5 octobre 2020) afin de faciliter la mise en oeuvre par les gestionnaires d'infrastructures. Par cette instruction, l'OFT visait à ce que "la proportionnalité soit démontrée à temps, c'est-à-dire lors du choix des variantes, et non lors de la procédure d'approbation des plans (PAP). À cet effet, il y a lieu d'appliquer l'« Aide à la planification pour la pesée des intérêts LHand » élaborée par l'Union des transports publics (UTP)". Enfin, il peut être précisé que ces instructions publiées par l'OFT avaient été remises à jour suite à une intervention de l'association "Inclusion handicap", laquelle considérait notamment que "la pesée des intérêts des personnes handicapées n'était pas assez contraignante" dans la première version des instructions (<https://www.inclusion-handicap.ch/fr/tp/news-oev-technik/aide-a-la-planification-288.html>, site consulté le 5 octobre 2020). Il peut donc déjà ici être relevé que, considérant le nombre élevé de projets et donc de procédures (simplifiées ou ordinaires) d'approbation des plans, les gestionnaires d'infrastructures ont été invités à présenter les variantes de leur projet avant la phase d'approbation des plans. Si cette manière de procéder ne prête pas flanc à la critique d'un point de vue pratique, ces instructions ne sauraient toutefois avoir pour effet de priver les opposants dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans d'un examen de la proportionnalité du projet retenu. Cela étant, les procédures d'approbation de plans, telles que conçues par le législateur, visent à faire valoir des oppositions à un projet donné et non pas à fonder des projets populaires participatifs.

E. 8.3

En l'espèce, les recourants ne critiquent pas réellement l'absence d'examen de variantes au projet approuvé. Ils regrettent bien plutôt que leur variante - faite en cours de procédure d'opposition - au projet n'ait pas été retenue ou fait l'objet d'un examen assez approfondi et que l'OFT prenne - à leur sens - un peu trop pour argent comptant les arguments de l'intimée. Leur proposition serait en substance de fermer la halte de Gilamont, de renoncer à la construction de la halte Vevey-Vignerons, de remplacer la halte Vevey-Vignerons par un point de croisement et de construire une halte de Clies conforme à la LHand sur l'espace qui serait gagné par la suppression d'une des deux voies à cet endroit et d'y maintenir le cheminement piéton actuel (du Sentier de Clies au Chemin de Clies et inversement). De même, leur variante permettrait - selon leurs propres calculs - une exploitation cadencée au quart d'heure.

E. 8.4

Dans sa décision, l'autorité précédente a examiné la variante proposée par les recourants (DAP II. B. 4.2.2). L'OFT a en substance retenu que l'usage de la halte de Clies à titre de cheminement piéton pour rejoindre le Chemin de Clies depuis le Sentier de Clies n'était pas conforme à la destination d'une halte ferroviaire. L'espace n'était pas suffisant - sauf à prononcer des expropriations - pour insérer un tel chemin entre le domaine ferroviaire et les propriétés privées afin de maintenir le flux piéton (entre le Chemin de Clies et le Sentier de Clies et inversement) qui transitait par la halte de Clies. La variante des recourants n'offrait pas d'alternative à la fermeture de la halte de Gilamont. De lourds travaux seraient nécessaires tant du côté de l'emplacement Vevey-Vignerons que du côté de Clies pour y créer une halte conforme à la LHand. De même, installer un point de croisement à Vevey-Vignerons requerrait des d'expropriations supplémentaires. Enfin, le parcours pour

rejoindre la nouvelle halte serait de moins de 300m depuis la halte de Clies. Par son évaluation, l'OFT considère que les désagréments que provoquera le présent projet sur la situation des recourants doivent être tolérés, ce d'autant plus que le projet respecte les normes légales et de planification.

E. 8.5

Il n'est pas contesté que la halte de Gilamont ne peut pas être mise en conformité à la LHand, notamment car la courbure des voies (rayon de 61m) à cet endroit empêche de procéder au rehaussement nécessaire du quai et que celui-ci ne peut pas accueillir des compositions allongées. Les accès - uniquement piétons - à dite halte sont également difficiles, voire impossibles pour l'accès inférieur, à mettre aux normes sans coûts disproportionnés. Les allégations selon lesquelles les utilisateurs actuels de la halte de Gilamont n'utiliseraient à l'avenir pas la halte Vevey-Vignerons doivent être écartées. Premièrement, il n'y a pas lieu de prêter des intentions à des personnes n'ayant ni fait opposition ni mandaté un mandataire à cette fin. Deuxièmement, l'argument selon lequel les voyageurs précités peuvent prendre le bus pour descendre à Vevey peut également s'appliquer à ceux du quartier En Clies (voir notamment l'arrêt de bus Biéler de la ligne 202 précitée) se trouvant à proximité de la halte de Clies. Dernièrement, les recourants partent du principe que les habitants du quartier de Gilamont ne font que descendre à Vevey et n'auraient pas besoin de monter en direction de Blonay/les Pléiades. Or, il a été constaté pendant la vision locale qu'un train descendant depuis Blonay s'est arrêté à la halte de Gilamont pour laisser descendre des passagers. Définir l'utilité de la halte de Gilamont par la seule descente à Vevey est dès lors dénué de toute pertinence. Il y a donc lieu de constater que la variante retenue se devait d'intégrer le remplacement de la halte de Gilamont. Or, les propositions des recourants 2 à 8 partaient du principe qu'un tel remplacement n'était pas nécessaire. De même, leur variante ne prend pas suffisamment en compte les obligations résultant de la planification cantonale, en particulier celle sur les interfaces de transports publics (consid. 6.5.3 supra).

E. 8.6

Les riverains ont utilisé le quai de la halte de Clies comme chemin pédestre, notamment pour rejoindre la Commune de St-Légier-La Chiésaz à pieds et visent par leur variante avant tout à préserver cet état de fait. Tant la conception actuelle de la halte de Clies que son utilisation par les riverains comme chemin pédestre relèvent d'un non-sens sécuritaire. Les accès piétons impliquent de traverser les voies de chemin de fer sans aucune mesure de sécurité du côté amont (direction Blonay), lequel se situe au surplus dans une courbe, ou en empruntant un sentier non sécurisé entre les deux voies de chemin de fer depuis le milieu du passage à niveau de Clies (soit sur environ 10 - 15m avant d'arriver au quai à proprement parler ; voir la photo "accès actuel à la gare de Clies" pièce 0 Etat des lieux et étude des possibilités p. 5). Si l'on peut entrevoir qu'avec la variante voulue par les recourants les problèmes de sécurité pourraient être réduits par rapport à la situation actuelle, force est de constater que l'utilisation d'un quai de gare à titre de chemin pédestre ne serait pas plus conforme à la destination de l'installation ferroviaire et que les recourants ne sauraient donc en tirer un quelconque droit. Le fait qu'il n'y aurait jamais eu d'accident ne saurait être relevant. Il appartient en effet à l'intimée et non pas aux riverains d'assurer la sécurité - et d'assumer les lourdes responsabilités qui en découlent - des installations ferroviaires de cette ligne (art. 17 al. 4 LCdF). En résumé, l'intimée n'avait pas à intégrer un usage non-conforme de ses installations ferroviaires dans son projet. De même, l'OFT était fondé

à écarter ce souhait des recourants dans sa pesée des intérêts.

E. 8.7

Il résulte de ce qui précède que le projet devait impérativement intégrer le remplacement de la halte de Gilamont. Dans la mesure où la variante proposée par les recourants écartait par principe les besoins résultants de la suppression de cette halte et ce principalement afin de préserver un usage de l'installation ferroviaire contraire à sa destination, elle est mal fondée. L'OFT a relevé les avantages et désavantages principaux de la variante des recourants et du projet soumis à approbation et conclu que la pesée des intérêts plaidait en faveur du projet approuvé plutôt que de la variante des recourantes. Eu égard aux éléments au dossier, le Tribunal fait sienne cette pesée des intérêts. L'examen de la variante des recourants 2 à 8 par l'OFT ne prête pas flanc à la critique et dite autorité n'a en rien abusé de son pouvoir d'appréciation et a écarté à juste titre la variante des recourants 2 à 8. En ce sens, l'examen des variantes par l'OFT respecte le principe de la proportionnalité. Il y a lieu d'écarter les griefs à ce propos.

E. 9.1

S'agissant de la servitude invoquée par les recourants 2 à 8, celle-ci grève la parcelle Z._____ et permet aux propriétaires de la parcelle précitée d'accéder à la halte par le nord de la parcelle, respectivement à d'autres usagers des MVR d'accéder à la halte des Clies sans devoir remonter le Chemin de Palud puis le Chemin de Clies. Cette parcelle n'appartient pas au domaine ferroviaire puisque la halte de Clies est sise sur la parcelle 1569.

E. 9.2

Il n'est guère contestable qu'en raison du projet approuvé cette servitude devient inutile, dans le sens où elle restera inscrite au registre foncier sans pouvoir être exploitée. Cela étant, celle-ci visait à offrir un accès à la halte de Clies. Or, avec la suppression de dite halte, la servitude perd son essence. Certes, avec une halte de Clies comme voulue par les recourants 2 à 8, la servitude garderait de son utilité pour accéder au quai afin de prendre le train (ou d'en descendre). Cela étant, même avec la variante des recourants et comme relevé ci-dessus (consid. 8.6 et 8.7 supra), l'utilisation de l'installation ferroviaire à titre de chemin pédestre resterait une utilisation contraire au droit de dite infrastructure. Ainsi, l'exploitation de la servitude relève d'intérêts privés tenus face aux intérêts - privés et publics - portés par le projet approuvé par l'OFT. Les griefs soulevés à propos de la servitude doivent être écartés.

E. 10

Le grief relatif à l'absence d'EIE peut être très brièvement écarté au motif, déjà invoqué par le Tribunal (consid. 1.3.4 supra), que le projet s'élève à 7,66 millions et n'est pas soumis à EIE.

E. 11

Le recourant 1 fait valoir deux griefs principaux en lien avec sa parcelle (consid. 5.1 supra), à savoir une restriction dans l'accessibilité à sa parcelle par véhicule motorisé en raison du déplacement du treuil du PN de Clies et un problème de limites de propriété.

E. 11.1

La décision entreprise prononce l'expropriation de la parcelle Domaine Public 8 du registre foncier de la Commune de St-Légier-La Chiésaz (parcelle DP8) pour une surface de 1m2

(voir plan 12 "Rapport sur le droit réel" p. 5 et plan 9 "Plan des emprises provisoires et définitives") ce afin de déplacer le treuil du passage à niveau de Clies. La parcelle appartient à la commune précitée, de sorte qu'il peut être constaté que l'expropriation prononcée ne concerne pas directement la parcelle Y._____. Le recourant 1 fait par contre valoir que cette expropriation, restreindra l'accessibilité par véhicule motorisé à sa parcelle. L'accessibilité à la parcelle du recourant avec des véhicules de tourisme sera toujours possible même avec le déplacement du treuil. Le recourant ne prétend d'ailleurs pas le contraire. Il regrette principalement de disposer de moins de marge pour manoeuvrer, ce notamment eu égard au fait qu'il a plus de 80 ans et que l'un de ses fils présente un handicap physique. Les documents au dossier - dont le schéma de situation produit par le recourant en p. 3 de son opposition du 9 décembre 2017 - de même que les constatations faites lors de la vision locale démontrent que le chemin d'accès sera dans tous les cas plus large que le portail actuel qui délimite l'entrée de sa propriété. La voiture du recourant pouvant passer par dit portail, la largeur du domaine public sera ainsi suffisante pour permettre l'accès à la propriété. Il n'est par contre pas exclu que le recourant doive à l'avenir légèrement se déporter sur la voie de gauche en montant afin de pouvoir bénéficier d'un rayon de braquage suffisant. Cela étant, l'accessibilité motorisée de la parcelle n'est pas rendue impossible ni restreinte de manière intolérable. Le déplacement du treuil de l'autre côté de la route engendrerait une expropriation chez des privés alors que l'exproprié de la parcelle DP8 a retiré son opposition et ainsi consenti à son expropriation. De même, le déplacement de l'hydrante, de la barrière séparant le domaine public du domaine ferroviaire et du feu de circulation du PN de Clies ne constituent pas des obstacles à l'accessibilité de la parcelle. Concernant l'armoire électrique, selon les déclarations des MVR dans leurs observations finales, celle-ci ne sert qu'à assurer l'alimentation électrique des installations sises sur le quai de la halte de Clies, telles que l'automate à billets. Dans la mesure où dite halte est supprimée, dite armoire ne relèvera de plus aucune utilité et sera supprimée. Il peut dans tous les cas être souligné que même si elle devait ne pas être supprimée, elle se trouverait sur le domaine ferroviaire et ne constituerait en aucun cas un obstacle à l'accessibilité de la parcelle.

E. 11.2.1

S'agissant des limites de la parcelle Y._____, tant le recourant 1 que l'intimée bénéficiaient d'avantages réciproques depuis un échange de bons procédés conclu par les CEV et l'ancien propriétaire de la parcelle. Aucune pièce écrite au dossier ne confirme cet accord, mais il n'existe aucun doute quant à son existence (construction du muret séparant les parcelles Y._____ et 1569 qui ne correspond pas aux chevilles cadastrales, etc). Si en début de procédure il était allégué qu'il y avait eu transfert de propriété, force est de constater que par la suite il n'a plus été question que d'échange de jouissance sur les surfaces concernées (consid. 5.1 supra). Par ailleurs, l'absence de toute modification ou annotation au registre foncier tend à confirmer ceci. Cet échange était connu du recourant dès l'achat de la parcelle en 1984 et n'a pas fait l'objet d'un changement formel de propriétaire ni d'une inscription au registre foncier par exemple sous forme de servitude. Les bornes cadastrales n'ont jamais été modifiées et les propriétaires respectifs des deux parcelles sont inscrits de manière constante au registre foncier sans que la validité des inscriptions ne soit ni contestée ni contestable. Conformément à l'art. 668 al. 1 et 2 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC, RS 210), les limites des immeubles sont déterminées par le plan et par la démarcation sur le terrain ; s'il y a contradiction entre les limites du plan et celles du terrain, l'exactitude des premières est présumée. Etant donné qu'il n'est pas litigieux que le

muret actuel n'est pas conforme aux limites de propriété, il y a lieu de se référer aux inscriptions aux registres foncier et cadastral. Des prescriptions acquiescives ordinaires ou extraordinaires des surfaces doivent être écartées dans la mesure où elles auraient été invoquées dans les observations finales. En effet, celles-ci sont exclues par le droit suisse respectivement lorsque les propriétaires sont connus ou lorsque la propriété n'est pas indûment inscrite (Paul-Henri Steinauer, Les droits réels, Tome II, 4^{ème} éd. 2012, n^o marg. 1581 ss p. 96 à 102). En conséquence, il peut être constaté que le présent projet n'a pas pour effet de modifier des limites de propriété, mais uniquement de les remettre en conformité aux registres.

E. 11.2.2

Le requérant 1 allègue que le droit de jouissance devrait faire l'objet d'une expropriation. Étant donné que l'accord entre l'ancien propriétaire et les CEV n'a jamais donné lieu à une inscription au registre foncier, force est de constater que cette jouissance de fait invoquée n'avait pas à être expropriée. Dans tous les cas, il peut être relevé que si les MVR récupèrent leurs 12m², le requérant 1 récupérera ses 3.28m². Il y a lieu ici de souligner que les MVR n'ont pas allégué avoir encore besoin de ces mètres carrés et que le mât en bois sis à cet endroit sera démolé et remplacé par des mâts métalliques (n^o 43 et 44) mais qui se situeront de l'autre côté des voies du chemin de fer (voir plan 4.2 Situation générale [2/2]).

E. 11.2.3

Enfin, le requérant allègue que l'optimisation des courbes au point de croisement aurait pour effet de rapprocher les nuisances de sa parcelle et qu'une expropriation aurait donc dû être prononcée. Cette argumentation n'est pas fondée. Certes, à la hauteur du passage à niveau de Clies, les voies seront un peu plus proches de la parcelle du requérant, à l'endroit où il accède à sa propriété et parque sa voiture. Cela étant, ce sont surtout les propriétaires/locataires du bâtiment sis sur la parcelle X. _____ qui pourraient en ressentir les effets s'il devait il y en avoir. S'agissant de l'habitation du requérant, force est de constater qu'il appert du plan 4.2 (Situation générale [2/2]) que l'axe des voies sera légèrement déplacé vers le Nord, soit presque à la hauteur du quai actuel, et sera donc plus éloigné de la parcelle du requérant que ce qu'il est actuellement. Ce n'est qu'au niveau de la parcelle Z. _____ que les voies se rapprocheront de quelques centimètres du bâti pour s'en éloigner à nouveau avant de reprendre leur axe actuel. De la sorte, il doit être relevé que le projet n'aura pas pour effet de rapprocher les émissions de la parcelle du requérant contrairement à ses deux voisins directs.

E. 11.3

Au vu de ce qui précède, le recours du requérant 1 est rejeté.

E. 12.1

En résumé, le recours du requérant 1 est rejeté dans la mesure de sa recevabilité. Le recours des requérants 3 et 6 est irrecevable. Le recours des requérants 2, 4, 5, 7 et 8 est rejeté dans la mesure de sa recevabilité. Le recours de la requérante 9 est irrecevable.

E. 12.2

Conformément à l'art. 63 al. 1 PA, les frais de procédure sont mis à la charge des parties qui succombent. Dans le cas présent, les requérants 1 à 9 doivent être considérés comme succombant en leurs conclusions.

E. 12.2.1

Le recourant 1 supporte des frais de procédure pour 1'500 francs. Ce montant sera prélevé sur l'avance de frais versée le 6 février 2019 d'un montant équivalent.

E. 12.2.2

Les recourants 2 à 9 supporteront solidairement des frais à hauteur de 1'500 francs. Un montant de 900 francs est prélevé sur l'avance de frais versée le 6 février 2019 d'un montant équivalent. Le solde des frais de procédure, soit 600 francs, devra être versé auprès du Tribunal dès l'entrée en force du présent arrêt.

E. 12.3

Les recourants 1 à 9, succombant dans leurs conclusions, n'ont pas droit à des dépens (art. 64 al. 1 PA en relation avec l'art. 7 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2] a contrario). (le dispositif se trouve à la page suivante)

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