Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Cour I
A-4089/2015

Arrêt du 18 novembre 2016

Composition

Jérôme Candrian (président du collège),
Jürg Steiger, Maurizio Greppi, juges,
Deborah D'Aveni, greffière.

Parties

X._____,
composée de : (liste des copropriétaires),
par son administrateur (…),
représentée par Me Michel Chavanne, avocat,
recourante,

contre

Goldenpass (MOB),
Case postale 1426, 1820 Montreux 1,
intimée,

et

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

Objet

Approbation des plans, suppression du passage à niveau (PN) "Le Coin" (ligne MOB, km 34.036) avec création d'un nouveau chemin d'accès.

Faits :

A.
En date du 19 décembre 2013, la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB) – dont le but est la construction et l'exploitation de chemins de fer et de tout système de transport conformément aux concessions octroyées à cet effet par la Confédération – a soumis à l'Office fédéral des transports (OFT), pour approbation, les plans du projet de suppression d'un passage à niveau (PN) non gardé et considéré comme dangereux, situé au lieu-dit « Le Coin » au km 34.036 de la ligne MOB, tronçon Château-d'Oex – Rougemont, sur le territoire de la commune de Château-d'Oex. Le projet prévoit également la création d'un nouveau chemin d'accès pour les parcelles privées n^{os} x1 et x2 de cette commune passant par le PN « Les Closels ». Suite à la transmission par le MOB, le 24 février 2014, des compléments requis, l'OFT a ouvert une procédure ordinaire d'approbation des plans en date du 27 février 2014.

B.
B.a Par parution dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud du 4 avril 2014, le projet précité a été mis à l'enquête publique. Durant le délai de mise à l'enquête, la communauté de la parcelle (…), A._____, B._____, X._____, C._____ et D._____ se sont opposés au projet.

Dans son opposition du 9 mai 2014, A._____ a, en particulier, mentionné les nuisances sonores nouvelles que ses chalets A et B (bâtiment […], resp. […], parcelle n° x3) devraient supporter en raison du chemin d'accès, surtout au vu du positionnement des pièces de repos et de la place d'évitement prévue. Elle a également évoqué la nécessité de réaliser une clôture arborisée, afin d'assurer la privatisation de la parcelle, mais aussi les dégâts possibles sur celle-ci causés par le déneigement du chemin. De même, elle a soutenu qu'elle serait prétéritée, en cas de construction future sur sa parcelle, en raison des prescriptions sur les distances aux limites et qu'une telle route nuirait, en fonction de l'évolution du zonage, à la préservation du site et à une planification rationnelle de l'aménagement du territoire. Enfin, X._____ s'est interrogée sur la question de savoir si un accès du côté Est avait été étudié et a relevé qu'aucune indemnité ne lui avait été proposée pour l'ensemble des préjudices ainsi listés, laquelle devrait donc être négociée.

B.b En date du 7 juillet 2014, le canton de Vaud – à l'appui des préavis des services concernés, à savoir la Direction générale de l'Environnement

(DGE) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) – a communiqué son préavis négatif au projet, dans l'attente que celui-ci soit retravaillé.

B.c Dans sa prise de position du 24 juillet 2014, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a demandé à ce que des alternatives au projet soient étudiées s'agissant de l'accès aux parcelles n^{os} x1 et x2, telles que le prolongement du chemin de Vert Pré ou la construction d'un nouveau PN, dans le but de ménager autant que possible le paysage.

B.d Par écritures séparées du 28 août 2014, le MOB a fait part à l'OFT de ses déterminations pour chaque opposition dont son projet avait fait l'objet, ainsi que concernant le prévis cantonal et la demande de l'OFEV. Pour l'essentiel, il a indiqué avoir étudié les alternatives évoquées, mais sans avoir pu les retenir, et maintenir son projet tel que soumis à l'enquête publique. S'agissant, en particulier, de l'opposition formée par X._____, le MOB a rappelé qu'il s'agissait d'un chemin privé et non pas d'un chemin communal, de sorte que le trafic routier serait extrêmement limité et les nuisances très faibles et que la distance à l'axe pour les routes communales ne s'appliquait pas. Pour ce qui concerne les règles de distances à la limite, il est relevé que la situation de la PPE n'est pas significativement péjorée par rapport à celle qui est déjà sienne. Enfin, la position du chemin est rationnelle par rapport à la configuration des lieux.

B.e Dans ses observations du 25 septembre 2014 faisant suite aux déterminations du MOB, X._____ a déclaré ne pas accepter les arguments contrant son opposition.

Par prise de position du 30 septembre 2014, l'OFEV a pris acte des explications du MOB et de l'absence d'alternative possible en raison d'impératifs sécuritaires, tout en regrettant qu'aucune solution raisonnable, limitant l'impact sur les parcelles agricoles intactes et préservant l'intégrité du paysage et adaptée aux besoins des riverains concernés, n'ait pu être envisagée.

Le canton de Vaud a transmis les observations complémentaires des services concernés par écriture du 1er octobre 2014. La section Air, climat et risques technologiques de la DGE et la DGMR n'ont pas formulé de remarques. Pour sa part, la section Biodiversité et paysage de la DGE a pris acte de la position du MOB et a proposé des mesures d'accompagnement

quant au nouveau chemin d'accès afin d'améliorer le projet au niveau biologique et paysager. Elle a listé les mesures concrètes de compensations proposées.

B.f Le MOB s'est à son tour déterminé sur les écritures des opposants et des autorités concernées en date du 6 novembre 2014.

B.g Une séance de conciliation menée par l'OFT sur les lieux du projet s'est tenue le 16 décembre 2014 en présence des représentants du MOB, du canton de Vaud et de l'OFEV, ainsi que de B._____, et de E._____. Au terme de la séance, il a été constaté que le projet n'était pas/plus litigieux pour les propriétaires des parcelles n^{os} x4 et x1 et le canton de Vaud, sous réserve de la mise en œuvre correcte des mesures arrêtées par une adaptation du projet.

Le projet a fait l'objet de modifications des 19 janvier et 5 mars 2015, afin de mettre en œuvre ces mesures, à savoir les aménagements compensatoires des atteintes à la nature et au paysage, ainsi que la suppression de l'espace de croisement le long du chemin d'accès sur la parcelle n^{o} x4.

B.h Par lettre du 29 avril 2015, l'OFT a ensuite informé les autres opposants, X._____ comprise, renoncer à mener des séances de conciliation relatives à leurs oppositions respectives, étant donné qu'aucun des points formulés n'était susceptible de déboucher sur un accord avec le MOB.

B.i Par courrier contresigné le 10 mai 2015, B._____ a retiré son opposition.

C.
Par décision du 27 mai 2015, l'OFT a approuvé le projet du 19 décembre 2013, adapté une dernière fois le 5 mars 2015, avec charges, et a rejeté toutes les oppositions, hormis celle de B._____ qui a été rayée du rôle.

Les charges dont la décision est assortie ont trait à la protection de la nature et du paysage, aux aspects routiers et à l'autorisation d'exploiter. L'OFT a arrêté que le MOB devra : réaliser l'ensemencement de l'entier des surfaces remblayées et déblayées selon des prescriptions bien précises ; réaliser un plan d'entretien afin d'assurer une gestion extensive de ces surfaces aux abords du futur chemin d'accès ; effectuer, à la suite des travaux et durant trois ans, un contrôle pour constater qu'aucune plante exotique ne s'est développée sur les surfaces réaménagées et entreprendre les travaux d'élimination à sa charge le cas échéant ; soumettre le

détail d'exécution sur la remise en état du talus de la route à hauteur du PN à supprimer à la DGMR, division administration mobilité ; renseigner cette dernière sur les incidences de la phase de chantier en matière d'emprises et de nuisances au trafic sur la route cantonale située à proximité ; confirmer immédiatement, après la mise en service de l'installation, au moyen du formulaire remis que l'ouvrage a été établi conformément aux plans approuvés et qu'il a été tenu compte des changes imposées.

Concernant, plus particulièrement, l'opposition de X._____, l'OFT retient d'abord que son argumentation est en partie contradictoire et relève que l'utilisation du nouvel accès telle que projetée n'est pas en soi litigieuse, mais bien son éventuelle utilisation future. Or, il n'est habilité à statuer que sur la validité du projet objet de la procédure d'approbation. Il considère également que le chemin peut être réalisé sans directement tenir compte de l'affectation des zones traversées, dans la mesure où il est nécessaire pour garantir une exploitation sûre de la ligne ferroviaire. D'ailleurs, le fait de désenclaver deux habitations existantes dans le cadre d'un projet de chemin de fer est sans rapport avec l'évolution du bâti, de sorte que le potentiel de développement des zones sises à proximité du projet ne peut pas remettre en cause la validité du projet. Pour ce qui concerne les nuisances dont il est fait grief, l'OFT souligne que le bruit résultant de l'exploitation agricole – préexistant selon les dires mêmes de l'opposante – ne serait pas modifié par le projet et que la situation des zones de repos des chalets de la PPE ne serait pas non plus spécialement dégradée à cause du passage de quelques véhicules légers par jour. Surtout, il est affirmé que le MOB est tenu de réaliser un projet qui respecte les limites sonores légales, ce que X._____ n'a pas remis en cause par des éléments objectifs. Enfin, l'OFT explique que les différentes variantes au projet évoquées en cours de procédure sont impossibles à réaliser, inadéquates et/ou disproportionnées.

D.

Par mémoire du 29 juin 2015, X._____ (ci-après : la recourante) a interjeté recours devant le Tribunal administratif fédéral (aussi : le Tribunal), en concluant l'annulation de la décision du 27 mai 2015, subsidiairement à l'admission du recours et au renvoi de la cause à l'OFT (ci-après : l'autorité inférieure) pour nouvelle décision dans le sens des considérants. A titre de mesures d'instruction, la recourante a requis la tenue d'une inspection locale.

En résumé, la recourante se plaint, tout d'abord, d'une violation de son droit d'être entendue par l'autorité inférieure, en ce que son droit à consulter le dossier complet lui a été nié et qu'elle a ainsi été empêchée de faire valoir ses droits de manière suffisante. Elle conteste, ensuite, que la route d'accès projetée puisse être assimilée à une installation ferroviaire, laquelle aurait par conséquent dû faire l'objet d'une procédure d'approbation cantonale. S'agissant de l'accès, la recourante invoque également la violation des normes fédérales protectrices du droit de l'environnement. A cet égard, elle retient que ce projet routier aurait dû faire l'objet d'un rapport démontrant la conformité du projet aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire, conformément à l'art. 47 de l'ordonnance du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [OAT, RS 700.1]). De plus, l'OFT n'aurait pas considéré l'atteinte importante à la zone agricole du projet, surtout que l'implantation de cette route aurait dû, à son sens, faire l'objet d'une autorisation de construire hors zone à bâtir. Le projet porte aussi atteinte au paysage. Enfin, la recourante relève qu'en application du principe de la proportionnalité, l'autorité inférieure avait l'obligation d'examiner avec précision les différentes alternatives envisageables, ce qu'elle n'a pas fait, alors même que le dossier de l'intimée était insuffisamment motivé sur ce point.

E.
Dans sa réponse du 8 juillet 2015, l'autorité inférieure conclut à l'irrecevabilité du recours, subsidiairement à son rejet.

Pour l'essentiel, elle affirme que le recours est fondé sur de nouveaux griefs que la recourante aurait pourtant été en mesure de faire valoir dans son opposition. Elle explique, quant au fond, que le projet litigieux a été initié par l'intimée en vertu de son obligation légale de prendre les mesures nécessaires pour la sécurité et/ou la mise en conformité, de sorte qu'il sert en première ligne l'exploitation ferroviaire, même dans le cas où il a un impact significatif sur le trafic. D'ailleurs, dans le cadre de la fermeture d'un PN pour des motifs de sécurité, il est du devoir de l'entreprise de chemin de fer qu'aucune parcelle ne se retrouve enclavée. L'autorité inférieure nie enfin toute violation du droit d'être entendu de la recourante.

F.
Par écriture du 14 juillet 2015, la recourante a remis au Tribunal la liste nominative des copropriétaires de X._____.

G.
Le 29 juillet 2015, l'intimée a répondu au recours en concluant implicitement à son rejet.

En particulier, elle expose que le projet est bien en rapport nécessaire et étroit avec l'exploitation ferroviaire, puisque la route est la conséquence de la garantie d'une parfaite sécurité ferroviaire, qui s'est en l'occurrence traduite par la suppression du PN. Au vu de cette dépendance, l'utilisation d'une unique procédure d'approbation est correcte et justifiée. L'intimée souligne que le chemin d'accès situé en zone agricole permet de desservir deux habitations, mais aussi deux parcelles agricoles, de sorte qu'il n'a pas une fonction contradictoire à l'affectation de la zone. Elle rappelle également avoir procédé à un examen des variantes et avoir retenu la plus avantageuse et la seule qui garantissait une parfaite sécurité aux usagers du PN vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire, sans que le critère financier n'ait été déterminant.

H.
Dans sa réplique du 31 août 2015, la recourante a pour l'essentiel persisté dans son argumentation et confirmé ses conclusions au recours. Pour le surplus, elle conteste toute irrecevabilité de son recours. S'agissant du grief de violation de son droit d'être entendue, elle se plaint nouvellement du fait qu'aucun document (études, chiffres, rapports, etc.), ni aucune justification détaillée ne lui ont été soumis quant aux différentes variantes envisagées. De son avis, les affirmations de l'intimée ne sont ainsi corroborées par aucun fait. Enfin, elle a réitéré sa requête d'inspection locale.

I.
En date du 15 septembre 2015, l'autorité inférieure a déposé une duplique.

Egalement invitée à déposer une duplique, l'intimée s'est brièvement déterminée par écriture du 8 octobre 2015. En particulier, elle s'est dite contraire à la tenue d'une vision locale.

J.
La recourante a adressé de brèves observations finales datées du 13 novembre 2015, par lesquelles elle a maintenu son argumentation tout en rappelant la nécessité de la mesure d'instruction requise.

K.
Par écritures des 27 novembre 2015 et 8 décembre 2015, l'autorité inférieure et l'intimée ont répondu à la demande du Tribunal en indiquant

ne pas être en mesure de circonstancier davantage l'aspect de l'étude des variantes se rapportant au projet, respectivement ne pas avoir d'autres remarques à formuler et renvoyer aux informations transmises lors de la procédure d'approbation.

Faisant également suite à l'ordonnance du 24 novembre 2015 du Tribunal, la recourante a indiqué de manière circonstanciée, par écriture du 16 décembre 2015, en quoi le projet de route de desserte prévue porterait atteinte à ses intérêts et en quoi son impact serait majeur sur l'environnement et le paysage.

L.
Dans ses observations du 15 janvier 2016, l'OFEV a résumé ses prises de position antérieures.

M.
M.a En date du 22 janvier 2016, une inspection locale s'est tenue en présence du collège, des parties et des autres participants à la procédure et/ou leur(s) représentant(s). Après une brève séance, tous les participants se sont déplacés sur les différents lieux à visiter (un autre PN permettant de rejoindre […] depuis la Grand-Rue, l'arrière du bâtiment de la recourante [parcelle n° x3], le bout du chemin de Vert Pré, le passage inférieur [PI] situé à l'est des parcelles n°s x1 et x2 et le PN « Le Coin »).

M.b Le 5 février 2016, un exemplaire du procès-verbal de la vision locale du 22 janvier 2015 a été transmis aux parties et aux autres participants à la procédure avec la possibilité de faire part de leurs éventuelles propositions de corrections, ainsi que de déposer leurs éventuelles observations finales.

L'autorité intérieure, la recourante, l'intimée et l'OFEV ont fait part de leurs propositions de corrections dans le délai imparti à cet effet. L'autorité inférieure et la recourante ont en outre déposé des observations finales, en date du 18 février 2016, respectivement le 7 mars 2016, en se référant notamment aux aspects discutés à l'occasion de l'inspection locale.

M.c Le Tribunal a ensuite remis aux parties et aux personnes intéressées un exemplaire du procès-verbal apuré tenant compte des leurs propositions et souhaits de corrections, tout en signalant aux premières que la cause était gardée à juger, sous réserve de mesures d'instruction complémentaires.

N.
Par courrier du 22 août 2016, Me Michel Chavanne a informé le Tribunal représenter désormais les intérêts de la recourante en lieu est place de Me Alec Crippa, (…).

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

Droit :

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.

1.1 Sous réserve des exceptions – non pertinentes en l'espèce – prévues à l'art. 32 LTAF, le Tribunal administratif fédéral 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, à savoir une décision d'approbation des plans, est bien une décision au sens de l'art. 5 al. 1 PA. L'OFT, en sa qualité d'unité de l'administration fédérale subordonnée à un département fédéral, en l'espèce le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC), est une autorité précédente dont les décisions sont susceptibles de recours (art. 33 let. d LTAF).

1.2
1.2.1 Conformément à l'art. 48 al. 1 PA, est légitimé à recourir quiconque a pris part à la procédure de première instance ou a été privé de cette possibilité (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 (al. 1 let. c). Cet intérêt peut être juridique ou de fait, le recourant devant toutefois être plus touché que quiconque et sa situation se trouver en lien étroit, digne d'être pris en considération, avec l'objet du litige. Un recourant ne peut ainsi entreprendre une décision que dans la mesure où l'issue des griefs qu'il formule aura un effet, juridique ou de fait, sur sa situation concrète. Par suite, est irrecevable, faute de légitimation, un recours interjeté par un particulier qui n'invoquerait que des intérêts généraux et publics à la bonne application de la loi, sans que l'admission

éventuelle du recours ne représente pour lui un quelconque avantage pratique (ATF 133 II 249, consid. 1.3.1 et 1.3.2 ; ATAF 2012/23 consid. 2.3 p. 436 et réf. cit.).

1.2.2 La recourante remplit ces conditions, dans la mesure où elle est la destinataire de la décision attaquée qui la déboute en ce qu'elle rejette son opposition. Elle est au surplus directement voisine de la parcelle où doit s'ériger le projet litigieux et paraît, de ce fait, particulièrement atteinte par la décision d'approbation des plans de l'autorité inférieure.

1.3 Le recours a en outre été présenté dans le délai (art. 50 al. 1 PA) et les formes (art. 52 al. 1 PA) prescrits par la loi.

1.4 Se pose encore la question de savoir quels intérêts sont défendus dans la présente procédure par la recourante, au vu de sa forme juridique, sachant que ce sont au surplus les mêmes que dans la procédure d'opposition.

1.4.1 Bien que la communauté de copropriété par étages n'ait pas la personnalité juridique, la loi lui confère certains droits. Aux termes de l'art. 712*l* al. 2 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC, RS 210), elle peut, en son nom, actionner ou être actionnée en justice, ainsi que poursuivre et être poursuivie pour des questions qui relèvent de l'immeuble en propriété par étages (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_423/2011 du 2 avril 2012 consid. 2.2). Ces aptitudes n'existent cependant que dans le cadre restreint de la gestion, autrement dit pour ce qui se rapporte aux prétentions ou contestations relevant de l'administration commune des copropriétaires (cf. ATF 116 II 55 consid. 4 ; arrêt du Tribunal fédéral 4A_364/2007 du 14 mars 2008 consid. 3 ; PAUL-HENRI STEINAUER, Les droits réels, vol. I, 5ème éd., Berne 2012, p. 454, n. 1303). Il en découle que la communauté ne peut pas agir en justice pour un état de fait qui ne concerne que les parties exclusives et ne peut, *a fortiori*, pas non plus agir pour des questions qui ne relèvent pas du tout de l'immeuble en propriété par étages (AMÉDÉO WERMELINGER, La propriété par étages, Commentaire des Articles 712*a* à 712*t* ZGB, 3ème éd., Rothenburg 2015, n. 161 ad art. 712*l* CC).

1.4.2 En l'occurrence, il est peu probable que les intérêts en jeu soient spécifiquement ceux des parties communes. Il apparaît en effet ressortir des écritures déposées au stade de la procédure d'opposition – l'opposition ayant été cosignée par un représentant des copropriétaires et par l'administrateur de la PPE – que ce sont en réalité les objections des

propriétaires des chalets A (bâtiment […]) et B (bâtiment […]) sis sur la parcelle nº x3 qui ont été formulées, en ce que le projet porterait atteinte à leur droit de propriétaires de part. C'est d'ailleurs ce qu'a reconnu l'autorité inférieure, même si elle a manqué de précision en considérant uniquement comme opposante la PPE (cf. points 3.2.1 et 5.3.1 de la décision attaquée). Cela étant, la qualité pour agir de la communauté de copropriété a été reconnue à plusieurs reprises par le Tribunal fédéral dans le domaine de la police des constructions et de l'aménagement du territoire (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_423/2011 précité, 1C_233/2009 du 30 septembre 2009, 1C_269/2008 du 25 novembre 2008) et il ne semble pas que les circonstances de l'espèce devraient porter le Tribunal à s'écarter de cette pratique dans le cas particulier, d'autant que les différents griefs concernent l'ensemble de l'immeuble (cf. consid. 3.2.1 ci-après). Par ailleurs, quand bien même faudrait-il retenir que X._____ ne pouvait se prévaloir de tels intérêts et qu'elle n'avait ainsi pas la qualité pour former opposition et, dès lors, pas non plus pour recourir, le recours devrait de toute façon être déclaré recevable, du moins en partie. En effet, il faudrait alors reconnaître la qualité en soi pour recourir à plusieurs propriétaires au nom et pour le compte desquels l'administrateur et le représentant des propriétaires ont formé opposition et ont ensuite recouru, en considérant que la dénomination imprécise des parties dans la décision attaquée était la conséquence d'une inadvertance de l'autorité inférieure.

Il appert toutefois que cette situation peut souffrir de rester indécise en l'état, compte tenu de ce qui suit quant au fond du litige.

2.
En sa qualité d'autorité de recours, le Tribunal administratif fédéral dispose d'une pleine cognition (art. 49 PA). Il vérifie d'office les faits constatés par l'autorité inférieure (art. 12 PA), sous réserve du devoir de collaborer des parties (art. 13 PA). Il applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 2.156). Il se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (ATF 135 I 91 consid. 2.1; ATAF 2014/24 consid. 2.2 p. 348 s. et réf. cit.).

3.
3.1 L'objet du litige est défini par les conclusions du recours, qui doivent rester dans le cadre de l'acte attaqué. Partant, le recourant ne peut 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 (cf. ATF 136 II 457 consid. 4.2, ATF 136 II 165 consid. 5 ; parmi d'autres : arrêt du Tribunal administratif fédéral A-6810/2015 du 13 septembre 2016 consid. 1.3 ; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, n. 2.7 ss; JÉRÔME CANDRIAN, Introduction à la procédure administrative fédéral, Bâle 2013, n. 182 p. 108).

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 (cf. art. 18*f* de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer [LCdF, RS 742.101], art 27*d* de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales [LRN, RS 725.11], art. 37*f* de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation [LA, RS 748.0], art. 16*f* de la loi fédérale du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à faible et à fort courant [LIE, RS 734.0], art. 126*f* de la loi fédérale du 3 février 1995 sur l'armée et l'administration militaire [LAAM, RS 510.10]). 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 (cf. 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, FF 1998 2221, spéc. 2255 et 2266 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral 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 (cf. ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 2.1 p. 434 s. ; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-592/2014 précité consid. 2.1.2 ; A-5200/2013 du 19 novembre 2014 consid. 2.3.2).

3.2

3.2.1 Dans la procédure d'opposition, la recourante s'est essentiellement plainte des nuisances sonores que provoquerait le nouvel accès, d'une inadéquation de zone actuelle et future du projet, des inconvénients pour des rénovations futures en raison des règles de distance aux limites de construction, de la nécessité de réaliser une clôture arborisée laquelle subirait des dégâts lors du déneigement de l'accès et, plus généralement, de l'absence de planification dans le secteur. Elle a aussi critiqué la variante choisie, en retenant qu'une solution plus adaptée – telle que

l'accès par l'est ou le prolongement du chemin de Vert Pré – devrait être privilégiée.

Dans son recours et ses écritures successives, elle a contesté le caractère ferroviaire du chemin d'accès et a soutenu que son approbation aurait dû faire l'objet d'une procédure cantonale. Elle a présenté les impacts sur les surfaces agricoles, la protection du paysage et les intérêts de voisinage comme étant disproportionnés et a retenu que les variantes sérieuses auraient dû être étudiées. Enfin, son droit d'être entendu aurait été violé.

3.2.2 Si l'intimée n'a pas formulé de remarques quant aux griefs soulevés, l'autorité inférieure est, pour sa part, d'avis que ceux-ci sont nouveaux en ce qu'ils ont été invoqués pour la première fois en procédure du recours et conclut, de ce fait, principalement à l'irrecevabilité du recours.

3.2.3 Contrairement à la position de l'autorité inférieure, le Tribunal considère que la problématique liée aux atteintes à la protection de la nature et du paysage, à la zone agricole et aux droits de voisinage (bruit notamment) a déjà été esquissée en procédure d'opposition, de sorte qu'il n'y a pas lieu de se montrer trop restrictif en l'espèce. Il en va de même du grief relatif à l'étude des variantes dont la recourante s'était déjà expressément plainte. A cet égard, s'il est vrai que cette dernière n'avait pas contesté en soi la suppression du PN, mais plutôt la variante de chemin d'accès choisie, il n'empêche qu'elle a exprimé sa désapprobation vis-à-vis du projet, le considérant comme étant disproportionné. Le constat est différent s'agissant du grief d'incompétence fonctionnelle tirée de l'assimilation erronée de la route de desserte à une installation ferroviaire, effectivement soulevé pour la première fois en procédure de recours. Il apparaît toutefois qu'il ne s'agit pas d'une objection au projet au sens entendu par les règles applicables en matière d'approbation des plans, dont l'invocation subséquente rendrait impossible son examen. La question de la compétence fonctionnelle est en effet préalable à l'approbation, si bien qu'il faut admettre qu'elle puisse être soulevée au stade de la procédure de recours uniquement, d'autant plus lorsque, comme dans le cas particulier, le recourant s'oppose au projet sans être représenté, mais qu'il l'est ensuite dans la procédure de recours. Concernant, enfin, la prétendue violation de droit d'être entendu, force est de constater que la recourante ne pouvait soulever ce grief plus tôt.

3.3 Partant, toutes les objections soulevées en procédure de recours restent dans l'objet du présent litige. La compétence fonctionnelle de l'OFT pour approuver le projet litigieux et l'existence d'une violation du droit d'être

entendu de la recourante seront examinés en premier lieu, étant donné les conséquences qu'elles peuvent entraîner sur le sort du recours.

4.
Le premier grief préalable à examiner est celui de la compétence fonctionnelle de l'autorité inférieure.

4.1 La recourante conteste l'aspect ferroviaire, au sens de l'art. 18 al. 1 LCdF, du projet de suppression du PN « Le Coin ». A ce titre, elle soutient que la procédure d'approbation fédérale ne pouvait porter que sur l'assainissement du PN, alors que la création de la desserte aurait dû entraîner l'ouverture d'une procédure routière soumise au droit cantonal. Subsidiairement, et pour autant qu'un quelconque rapport de l'accès projeté avec l'activité ferroviaire puisse être admis, l'art. 18*m* LCdF aurait dû trouver application.

4.2 L'intimée soutient, pour sa part, que la suppression du PN est un projet qui présente un rapport nécessaire et étroit avec l'exploitation ferroviaire en ce qu'elle vise à garantir la parfaite sécurité de celle-ci. La construction du nouvel accès est, en outre, intimement liée à cette suppression. En effet, sans cette dernière, il n'aurait pas été nécessaire de prévoir une solution de remplacement afin de désenclaver les parcelles n^{os} x1 et x2. Dès lors s'agit-il, à son sens, d'un seul et unique projet en relation avec l'exploitation ferroviaire, de sorte qu'une approbation des plans par l'OFT était correcte.

4.3
4.3.1 Aux termes de l'art. 18 al. 1 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 ; celle-ci étant généralement l'OFT, plus rarement le DETEC (cf. art. 18 al. 2 let. a et b LCdF). Il est également spécifié que, dans ce cas, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (art. 18 al. 3 LCdF). De même, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis, le droit cantonal étant pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches ferroviaires (art. 18 al. 4 LCdF). Par opposition, l'établissement et la modification de constructions ou d'installations qui ne servent pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire sont régis par le droit cantonal ; l'accord de l'entreprise ferroviaire ou la consultation de l'OFT étant toutefois nécessaire dans certains cas

(art. 18*m* al. 1 et 2 LCdF). Enfin, en cas d'absence de tout lien avec l'exploitation ferroviaire, l'établissement ou la modification de la construction ou de l'installation est régi uniquement par le droit cantonal.

4.3.2 De jurisprudence constante, la question de savoir si une construction sert exclusivement ou principalement l'exploitation ferroviaire doit faire l'objet d'un examen individuel au vu des circonstances de l'espèce (cf. ATF 122 II 265 consid. 3, ATF 116 Ib 400 consid. 5a et b ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_463/2010 du 24 janvier 2011 consid. 2.2). Est considéré comme une installation servant exclusivement ou principalement le chemin de fer le projet qui présente, d'un point de vue matériel et spatial, un rapport nécessaire et étroit avec l'exploitation ferroviaire (ATF 127 II 227 consid. 4). Les carrefours entre chemin de fer et route servent, par nature, simultanément l'exploitation ferroviaire et la circulation routière, de sorte qu'il s'agit de constructions mixtes qui contiennent régulièrement des éléments en lien avec l'exploitation ferroviaire et d'autres étrangers à celle-ci, ces parties ayant une autre finalité. En principe, une procédure unique d'approbation doit être suivie (ATF 127 II 227 consid. 4a, ATF 122 II 265 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_463/2010 précité consid. 2.2). La pratique veut que ce type de constructions mixtes sont approuvées selon la législation ferroviaire ou le droit cantonal en fonction de l'objectif prépondérant visé par le projet. Pour ce faire, il convient de ne pas de se fonder uniquement sur l'ampleur des modifications – ferroviaires, respectivement routières – prévues, mais surtout sur l'objectif prédominant visé par le projet, à savoir si celui-ci sert en première ligne les besoins de l'exploitation ferroviaire ou de la circulation routière (cf. ATF 127 II 227 consid. 5 ; arrêt du Tribunal fédéral 1A.117/2003 du 31 octobre 2003 consid. 2.3).

4.4 En l'espèce, comme l'autorité inférieure l'a exposé dans sa réponse, il apparaît que, si le projet litigieux a effectivement un impact routier non négligeable, compte tenu de la construction d'un nouvel accès d'une longueur d'environ 380 m qu'implique la suppression du PN « Le Coin », celui-ci a été initié par l'intimée en vertu de son obligation légale de prendre les mesures nécessaires conformément aux art. 19 LCdF et 37*f* de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1 ; cf. arrêt du Tribunal fédéral 1A.117/2003 précité consid. 2.4 et 2.5). Contrairement à l'avis de la recourante, l'assainissement ou la suppression du PN et les conséquences en raccordement de remplacement qui en découlent entraînent des effets considérables sur l'exploitation ferroviaire. D'ailleurs, l'intérêt de l'intimée n'est pas d'assurer un passage plus aisé aux propriétaires des parcelles n^{os} x1 et x2, mais bien

de tendre à davantage de sécurité ferroviaire en évitant tout accident sur sa ligne. Le Tribunal de céans a également admis à plusieurs reprises qu'en cas de suppression d'un PN, une voie d'accès de remplacement doit être prévue et qu'il est possible que celle-ci doive être créée. Dans ces cas, considérant que l'accès de remplacement constitue un élément indispensable du projet de l'entreprise ferroviaire intimée et qu'il ne pouvait être considéré comme indépendant du projet de base, ni uniquement comme une mesure souhaitable, mais bien nécessaire, le Tribunal a admis qu'il devait également être approuvé dans la procédure d'approbation ferroviaire (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-314/2016 du 10 août 2016 consid. 7.2.4 et réf. cit., A-3341/2013 du 17 mars 2014 consid 7.4.5 et A-4435/2012 du 26 mars 2013 consid. 6.3). Dans le cas particulier, aucun élément ne permet de douter du caractère nécessaire de la desserte projetée, ni de sa dépendance avec le projet de suppression du PN « Le Coin ».

Au vu de ce qui précède, le projet litigieux a fait à bon droit l'objet d'une procédure d'approbation ferroviaire, de sorte que le grief soulevé par la recourante, de même que toutes les objections en lien avec les exigences imposées à l'approbation selon le droit cantonal (p. ex. l'absence de rapport au sens de l'art. 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 [OAT, RS 700.1]), doivent donc être écartés.

5.
La recourante fait valoir que son droit d'être entendue a été violé du fait que l'autorité inférieure ne lui a pas garanti l'accès au dossier complet de la cause. Malgré sa demande expresse d'accéder à l'entier du dossier formulée durant le délai de recours, elle affirme que le dossier remis ne contenait pas les correspondances, avis et déterminations des services du canton de Vaud et de l'OFEV, ni les documents ou correspondances relatifs aux diverses oppositions, pas plus que les documents relatifs à l'adaptation du projet des 19 janvier et 5 mars 2015. Dans sa réplique, se référant à l'examen des variantes, la recourante se plaint que la demande d'approbation des plans de l'intimée et la décision de l'autorité inférieure sont insuffisamment motivées quant aux éléments qui les ont aidées à forger leur opinion. De même, l'absence d'éléments ou d'études à ce propos l'aurait empêchée de se déterminer de manière détaillée et précise sur les différentes variantes envisagées.

5.1 L'autorité inférieure nie s'être rendue coupable d'un quelconque manquement à ce titre. Elle souligne que l'intimée a expliqué les motifs l'ayant conduite à écarter les variantes évoquées dans l'opposition initiale de la

recourante, ce qu'elle a fait à son tour dans la décision attaquée. Les remarques soulevées par la recourante quant au degré d'approfondissement ont donc été traitées. Au surplus, elle relève que celle-ci n'a pas requis de moyens de preuves à cet égard et n'a pas non plus formulé une demande de compléments après avoir été informée qu'une séance de conciliation n'aurait pas eu lieu.

5.2

5.2.1 De nature formelle, le droit d'être entendu, inscrit à l'article 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst., RS 101) et garantit à l'art. 29 PA, est une règle primordiale de procédure dont la violation entraîne en principe l'annulation de la décision attaquée sans égard aux chances de succès du recours sur le fond (cf. ANDREAS AUER/GIORGIO MALINVERNI/MICHEL HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, volume II, Les droits fondamentaux, 3ème éd., Berne 2013, n. 1358 ; cf. ég. ATF 137 I 195 consid. 2.2), si bien qu'il convient de l'examiner préliminairement. Le droit d'être entendu comprend le droit de s'exprimer, le droit de consulter le dossier, le droit de faire administrer des preuves et de participer à l'administration de celles-ci, le droit d'obtenir une décision motivée et le droit de se faire représenter ou assister (cf. ATF 137 IV 33 consid. 9.2, ATF 132 II 485 consid. 3.2). En revanche, le droit d'être entendu n'implique pas celui de s'exprimer oralement devant l'autorité appelée à statuer (cf. ATF 134 I 140 consid. 5.3, ATF 130 II 425 consid. 2.1 ; ATAF 2009/54 consid. 2.2 p. 778 s.).

5.2.2

5.2.2.1 Le droit de consulter le dossier s'étend à toutes les pièces décisives (ATF 121 I 225 consid. 2a). Il ne comprend, en règle générale, que le droit de consulter les pièces au siège de l'autorité, de prendre des notes et, pour autant que cela n'entraîne aucun inconvénient excessif pour l'administration, de faire des photocopies (ATF 126 I 7 consid. 2b et réf. cit.). En revanche, il ne confère pas le droit de se voir notifier les pièces du dossier (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_341/2008 du 30 octobre 2008 consid. 5.1), mais celui d'être avisé si, en cours de procédure, une pièce nouvelle est versée au dossier (cf. ATF 138 I 484 consid. 2.1 ; pour l'entier du considérant, cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5541/2014 du 31 mai 2015 consid. 3.1.3).

5.2.2.2 Les exigences de motivation imposent à l'autorité le devoir de mentionner, au moins brièvement, les motifs essentiels qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de

cause, respectivement afin que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 134 I 83 consid. 4.1, ATF 133 III 439 consid. 3.3). Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige (ATF 137 II 266 consid. 3.2, ATF 136 I 229 consid. 5.2 ; ATAF 2009/35 consid. 6.4.1 p. 478). Il n'y a violation du droit d'être entendu que si l'autorité ne satisfait pas à son devoir minimum d'examiner les problèmes pertinents (cf. ATF 129 I 232 consid. 3.2 ; ATF 126 I 97 consid. 2b).

5.2.2.3 Le droit de faire administrer des preuves suppose que le fait à prouver soit pertinent, que le moyen de preuve proposé soit nécessaire pour constater ce fait et que la demande soit présentée selon les formes et délais prescrits. Ainsi, conformément à l'art. 33 al. 1 PA, l'autorité admet les moyens de preuve offerts par la partie s'ils paraissent propres à élucider les faits. Cette garantie constitutionnelle permet à l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion. L'autorité peut donc renoncer à l'administration de certaines preuves proposées sans violer le droit d'être entendu des parties (ATF 134 I 140 consid. 5.3 ; cf. ég. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 8).

5.2.3 La procédure d'approbation des plans en matière ferroviaire connaît toutefois une réglementation spéciale pour entendre les parties, comme cela est le cas pour la plupart des lois spéciales réglant les domaines relevant de l'administration de masse. Le droit des parties de s'exprimer est garanti par l'opposition au sens de l'art. 18*f* LCdF, dans une procédure formalisée prévue à l'art. 30*a* PA (PATRICK SUTTER, in: Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Auer/Müller/Schindler [éd.], Zurich 2008, n. 7 s. ad art. 30*a* PA). Cela signifie que les opposants ne peuvent s'exprimer dans la procédure administrative de première instance que sur le projet tel qu'il ressort des plans et du dossier. Jusqu'à la décision d'approbation, ils n'acquièrent cependant ni entre eux, ni à l'égard de la partie requérante le statut de partie adverse au sens de l'art. 31 PA, si bien qu'il n'est pas nécessaire de leur donner la possibilité de prendre position sur les arguments soulevés par les autres parties (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-1014/2010 précité consid. 5.2, A-4010/2007 du 27 octobre 2008 consid. 3.2.2).

Dans ce contexte, le Tribunal a notamment retenu qu'au cours d'une séance de conciliation, à laquelle les règles de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx, RS 711) s'appliquent à titre subsidiaire (art. 18*a* LCdF en lien avec art. 48 LEx), les oppositions, les demandes de modification du plan et les demandes d'indemnité sont discutées. Il est également procédé aux constations nécessaires pour élucider les points litigieux ou douteux, tout en cherchant à mettre les parties d'accord. Ainsi consiste-t-elle est une tentative informelle de trouver un accord entre la partie requérante et l'opposant. Il ne s'agit donc pas de débats oraux formels et l'on ne saurait en déduire un droit à être entendu oralement, de sorte que l'autorité d'approbation des plans n'a pas l'obligation d'en organiser et il lui est loisible de le faire uniquement dans les situations où il n'est pas d'emblée exclu que les parties puissent trouver un terrain d'entente. Cela ne l'exonère cependant pas du devoir d'instruire la demande d'approbation des plans de façon complète et, si nécessaire, de demander des éclaircissements à la partie requérante sur le vu des arguments présentés par les opposants, voire d'organiser des visions locales si les particularités des biens-fonds en cause le justifient (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1014/2010 précité consid. 5.2 et réf. cit.).

5.3

5.3.1 Au cas d'espèce, s'agissant tout d'abord d'une éventuelle négation de l'accès complet au dossier par l'autorité inférieure, le Tribunal constate que sa consultation a été requise par courriel du mandataire de la recourante du 19 juin 2015, soit après le prononcé de la décision attaquée. Dès lors est-il erroné de considérer que son droit d'être entendue n'aurait pas été garanti pour ce motif, l'exercice de ce droit devant par définition être demandé avant le prononcé de la décision pour en faire valablement grief devant l'autorité de recours. A ce propos, il n'est pas inutile de relever qu'en procédure de recours, la recourante s'est contentée du bordereau (liste des pièces) du dossier produit par l'autorité inférieure et remis spontanément par le Tribunal, sans requérir la consultation de l'onglet.

Ensuite, s'il est vrai que l'examen du dossier à la disposition du Tribunal permet de constater que l'autorité inférieure n'a pas donné copie à la recourante des écritures de l'intimée des 19 janvier et 5 mars 2015, une violation de son droit d'être entendu ne saurait toutefois en être déduite. Pour cause, ces écritures découlent directement de la séance de conciliation du 16 décembre 2014 menée par l'autorité inférieure en vue d'éliminer les points litigieux au projet soulevés par B._____ et les services concernées du canton de Vaud. Conformément à la faculté qui était sienne,

l'autorité d'approbation n'a pas convié la recourante à cette séance, considérant qu'un accord était d'emblée exclu. Une appréciation qui apparaît ici comme correcte, dans la mesure où la recourante s'opposait au principe de la construction de la route de desserte à cet endroit et non pas uniquement aux modalités de construction. L'OFT le lui a au surplus expressément indiqué dans son écriture du 29 avril 2015. Il est vrai que le choix de la variante est une question de droit qui devait être tranchée au fond par l'autorité d'approbation et, désormais sur recours, par le Tribunal dans le présent arrêt. De plus, il appert que le projet quelque peu remanié (suppression de la place d'évitement sur la parcelle n° x4, légère adaptation du projet afin de faciliter l'accès aux véhicules agricoles, mesures de compensations écologiques là où l'accès serait visible depuis l'aval) n'a pas d'impact sur la situation de la recourante et ne concerne pas les points litigieux qu'elle a soulevés. Dans ce contexte, et compte tenu du fait qu'elle n'avait pas la qualité de partie adverse à ce stade de la procédure ni face à l'intimée ni face aux autres opposants, son droit d'être entendue ne comprenait pas un droit à prendre position sur l'accord trouvé entre le dépositaire du projet et les autres opposants. *A fortiori*, son droit à consulter le dossier ne couvrait pas ces pièces. A toutes fins utiles, il appert que la recourante a pu obtenir une copie électronique des prises de positions du canton et de l'OFEV avant de formuler ses remarques sur les déterminations du MOB (cf. pièce n° 13 du dossier de la cause).

5.3.2 La décision attaquée est en outre suffisamment motivée à l'égard de l'opposition de la recourante. En effet, il apparaît que les éléments qu'elle a soulevés ont été analysés par l'autorité inférieure et l'intimée et des réponses circonstanciées leur ont été apportées, tant dans la procédure d'opposition que dans la procédure menée devant le Tribunal. Ainsi, même à supposer que le droit d'être entendu de la recourante eût été violé, une telle violation aurait été réparée devant le Tribunal de céans, qui dispose d'un plein pouvoir de cognition et qui a lui-même, à la demande expresse de la recourante, organisé une inspection locale (précédée d'une séance) en présence de toutes les parties et autres participants à la procédure.

5.3.3 L'absence de documents (études, chiffres, rapports, etc.) remis à la recourante résulte du fait que la société ferroviaire ne soumet pour approbation que le projet finalement retenu et que l'autorité inférieure a considéré en l'espèce que de telles mesures d'instruction n'étaient pas nécessaires. La question de savoir si cette dernière a correctement procédé à l'examen des variantes fera l'objet d'un examen détaillé plus avant, ne s'agissant pas d'une problématique en lien avec le droit d'être entendu, mais bien de proportionnalité.

Pour ce qui concerne une éventuelle violation du droit d'être entendu de la recourante résultant de l'administration de preuves qu'elle aurait requises, il convient de retenir ce qui suit. Dans son opposition du 9 mai 2014 et ses déterminations du 25 septembre 2014, la recourante s'est contentée de soulever la question de savoir si une option d'accès par l'est avait été étudiée. De même, tout en déclarant que le prolongement du chemin de Vert Pré s'avérerait être une solution optimale, elle a reconnu qu'il n'était désormais plus envisageable en raison de nouvelles constructions à son extrémité. Or, il apparaît que ces allégations ont la forme de simples remarques et non de moyens de preuves dont l'administration aurait été requise. Au vu cette situation particulière, l'autorité inférieure n'avait pas à expliquer à la recourante les raisons pour lesquelles elle a estimé que de telles mesures d'instruction n'étaient pas nécessaires.

5.4 En définitive, il y a lieu de retenir que le droit d'être entendu de la recourante n'a pas été violé. Partant, le grief formel soulevé à ce titre doit être rejeté.

6.
Avant d'examiner si l'autorité inférieure a approuvé, matériellement, à bon droit le projet de suppression du PN « Le Coin », il convient de rappeler les obligations des entreprises de chemins de fer en matière de sécurité ferroviaire.

6.1 Les principes de planification, de construction et d'exploitation des chemins de fer se trouvent posés aux art. 17 ss 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).

6.1.1 Les prescriptions sur la sécurité sont détaillées dans l'OCF, laquelle a été édictée sur la base de l'art. 17 al. 2 LCdF. Les art. 37 ss OCF règlent la protection et la signalisation des passages à niveau. Aux termes de l'art. 37*b* al. 1 OCF, les passages à niveau doivent, selon la charge de trafic et les risques, soit être supprimés, soit être munis de signaux ou d'installations de sorte qu'on puisse les traverser et les emprunter en toute sécurité. Les modalités de la signalisation des passages à niveau et les mesures de

protection réglementaires prévues figurent à l'art. 37*c* OCF. En vertu de cet article, des installations de barrières ou de demi-barrières doivent en principe être mises en place aux passages à niveau (art. 37*c* al. 1 OCF), mais des dérogations sont possibles à certaines conditions (art. 37*c* al. 3 OCF). L'installation de signaux à feux clignotants ou de barrières à ouverture sur demande est ainsi parfois admissible (art. 37*c* al. 3 let. a et b OCF). L'OCF permet aussi une dérogation pour l'installation de croix de Saint-André à titre de signal unique, pour autant que les conditions de visibilité soient suffisantes ou, si ce n'est temporairement pas le cas, que les véhicules ferroviaires émettent des signaux d'avertissement appropriés (art. 37*c* al. 3 let. c OCF), mais il faut alors, s'il est emprunté par des véhicules, que la circulation routière soit faible et le trafic ferroviaire lent (art. 37*c* al. 3 let. c ch. 2 OCF), ou bien qu'il serve exclusivement à l'exploitation agricole (art. 37*c* al. 3 let. c ch. 3 OCF). Fondé sur l'art. 81 OCF, le DETEC a en outre édicté des dispositions d'exécution (cf. RS 742.141.11, non publiées officiellement, disponibles sur Internet à l'adresse : <www.bav.admin.ch> > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Dispositions d'exécution de l'OCF [DE-OCF], consulté le 13 octobre 2016). Il est admis que la fermeture d'un passage à niveau privé peut être ordonnée sur la base de l'ensemble de ces dispositions (cf. ATF 113 Ib 327 ; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-314/2016 précité, A-545/2013 du 24 juin 2014, A-3341/2013 précité).

6.1.2 En vertu de l'ancien art. 37*f* al. 1 OCF (RO 2003 4289) figurant désormais à l'art. 83*f* OCF au titre de mesure transitoire suite à la modification du 19 septembre 2014 de cette ordonnance, les passages à niveaux qui ne respectent pas ces prescriptions doivent être supprimés ou adaptés, la demande en ce sens devant être présentée à l'autorité compétente jusqu'au 31 décembre 2014 au plus tard.

6.2

6.2.1 Les art. 37*b* et 37*c* OCF concèdent à l'OFT, en tant qu'autorité d'approbation, une large marge d'appréciation dans l'application de la loi, tant dans la détermination des notions juridiques indéterminées telles que « charges de trafic » et « risques », qu'en ce qui concerne le choix entre différentes mesures de sécurité, à savoir les différentes signalisations et la suppression des passages à niveau (à propos du "Auswahlermessen", cf. ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7ème éd., Zurich 2016, n. 401 s. et 403 ss ; arrêts du Tribunal administratif fédéral précités A-314/2016 consid. 5.1, A-3341/2013 consid. 4). En outre, quand bien même le Tribunal administratif fédéral dispose

d’un plein pouvoir de cognition (cf. consid. 2), il s’impose une certaine retenue dans l’examen, en particulier lorsque des questions techniques sont débattues. Dans de telles circonstances, il ne peut donc pas substituer son propre pouvoir d'appréciation à celui de l'autorité inférieure, laquelle dispose de connaissances spécifiques, qu'elle est mieux à même de mettre en œuvre et d'apprécier (cf. ATF 135 II 296 consid 4.4.3, ATF 133 II 35 consid. 3 ; ATAF 2012/23 consid. 4 p. 441 s.; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 2.153 ss). Le Tribunal doit toutefois s'assurer que tous les intérêts en cause ont bien été identifiés et évalués et que les possibles répercussions du projet ont été examinées lors de la prise de décision (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-314/2016 précité consid. 5.1). Il n'annule le prononcé attaqué que si l'autorité inférieure s'est laissée guider par des considérations non objectives, étrangères au but visé par les dispositions applicables, ou viole des principes généraux du droit, tels l'interdiction de l'arbitraire, l'égalité de traitement, la bonne foi ou la proportionnalité (arrêt du Tribunal administratif fédéral A-545/2013 précité consid. 5.2.2).

6.2.2 Il convient cependant de relever que l’appréciation de circonstances locales est principalement litigieuse en l’espèce. A l’occasion de l’inspection locale du 22 janvier 2016, une délégation du Tribunal a pu se faire une impression précise de la réalité des lieux. Elle a en effet observé, en tenant compte des variantes évoquées au cours de la procédure d’approbation et des souhaits de la recourante, un autre PN sis aux Bossons (à titre comparatif), l’arrière de la parcelle de la recourante où le chemin d’accès est projeté, l’extrémité du chemin de Vert Pré et le PI de la variante par l’est. La délégation s’est aussi rendue aux abords du PN litigieux en l’empruntant au préalable en voiture, comme suggéré par la propriétaire de la parcelle n° x1. Partant, le Tribunal n’a pas de raison de s'imposer une prudence particulière dans l'examen de questions qui présupposent l'évaluation de circonstances locales ou l’appréciation des différentes variantes d’assainissement du PN « Le Coin » (cf. dans ce contexte, arrêts du Tribunal administratif fédéral A-314/2016 précité consid. 5.2, A-699/2011 du 9 février 2012 consid. 7).

7.

En l’espèce, le PN litigieux au lieu-dit « Le Coin » se situe au km 34.036 de la ligne du MOB et est actuellement signalé uniquement par une croix de Saint-André (PN non-gardé). Toutes les parties, recourante incluse, et participants à la procédure reconnaissent la dangerosité de ce PN dans son état actuel et la nécessité d’une intervention de l’intimée afin de prendre des mesures de sécurité (cf. procès-verbal d’inspection locale du

22 janvier 2016 p. 20, intervention de Me Crippa). Dès lors, la question de savoir si, en vertu de dérogations au sens de l'art. 37*c* al. 3 let. c OCF, ledit PN pourrait rester en l'état – c'est-à-dire en étant uniquement signalé par une croix de Saint-André – n'a pas lieu d'être. A toutes fins utiles, le Tribunal relève que la configuration des lieux inspectés ne permet pas de considérer que les conditions de visibilités aux abords du PN sont suffisantes ou uniquement temporairement insuffisantes au sens de cette disposition. En effet, à la montée, la visibilité est obstruée sur la droite et requiert un rapprochement des voies risqué afin de déterminer si le PN est libre. La déclivité y est en outre forte. La descente n'est pas plus aisée compte tenu du talus présent sur la gauche qui pose dès lors la même difficulté qu'à la montée. Les circonstances de passage s'en trouvent rendues encore plus ardues en présence de neige ou de glace sur le chemin.

Dans la mesure où il n'est pas contesté que le PN litigieux ne saurait rester en l'état et doit en conséquence, en raison de sa dangerosité, faire l'objet de mesures d'assainissement, il y a lieu de considérer que la problématique de l'espèce porte sur la variante à privilégier.

7.1 Lorsque, comme ici, la question de la suppression d'un PN se pose pour les riverains et pour l'intimée, il doit être procédé à une mise en balance de l'ensemble des intérêts en présence, afin de dégager la variante la plus appropriée parmi les diverses variantes possibles. Pour ce faire, les différents intérêts pertinents doivent être déterminés, appréciés et confrontés (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-314/2016 précité consid. 7, A-1664/2014 du 17 février 2015 consid. 6.3).

7.1.1 De jurisprudence constante, l'intérêt public à un trafic ferroviaire sûr et continu joue un rôle central. Cet intérêt est sauvegardé par l'assainissement des passages à niveau dangereux, assainissement qui répond à la nécessité d'éviter les accidents ou de réduire le risque d'accidents (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5941/2011 du 21 juin 2012 consid. 6.4 et réf. cit. ; ég. arrêt du Tribunal fédéral 1C_162/2012 du 14 décembre 2012 consid. 3.2.3 et autres arrêts du Tribunal administratif fédéral A-1353/2014 du 30 juillet 2015 consid. 7.1.2 et A-1664/2014 précité consid. 6.4). Il convient de souligner que, dans ce cadre, tant les sociétés de chemins de fer que le pouvoir public ont un intérêt légitime à l'adoption de mesures d'assainissement financièrement supportables. Compte tenu du grand nombre de PN d'ores et déjà assainis et ceux qui doivent encore l'être, ces sociétés ne peuvent se permettre une variante aux coûts somptuaires (« Luxusvariante » ; cf. arrêt du Tribunal fédéral 1A.117/2003 précité

consid. 5.4 ; arrêts du Tribunal administratif fédéral précités A-1353/2014 consid. 8.1, A-1664/2014 consid. 6.4).

Simultanément, les intérêts privés de la recourante au maintien de la situation actuelle, les intérêts privés des propriétaires des parcelles n^{os} x1 et x2 à la conservation d'un chemin de desserte jusqu'à leur bien-fonds, ainsi que l'intérêt public à la préservation du paysage et de la zone agricole devront être considérés dans le cas particulier.

7.1.2 Il sied d'abord d'examiner si l'autorité inférieure a procédé à l'examen de variantes et, le cas échéant, de s'assurer qu'elle n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation ce faisant. A cet égard, le droit fédéral n'oblige certes pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même. L'examen de variantes doit cependant être d'autant plus détaillé que des normes contraignantes protègent expressément des intérêts menacés par le projet (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1).

7.1.2.1 Pour rappel, le projet soumis pour approbation porte sur la seule la suppression du PN « Le Coin » avec un accès aux parcelles n^{os} x1 et x2 en empruntant le PN existant et sécurisé « Les Closels » situé au km 33.600 de la ligne du MOB et un chemin d'accès qui doit être créé. Les propriétés concernées sont les parcelles n^{os} x4, x1 et x2, la parcelle MOB (n^{o} x5) et la route cantonale n^{o} x6 (DP 1100). La desserte à construire est d'une longueur totale de 439 m, dont environ 50 m sur le tracé existant et d'une largeur de 3.0 m, avec deux banquettes de 0.50 m de large.

7.1.2.2 Dans la procédure d'approbation des plans, l'intimée a présenté les différentes variantes de désenclavement des parcelles n^{os} x1 et x2 qui avaient été envisagées avant de retenir finalement le projet soumis pour approbation, au moment de se déterminer sur les oppositions et remarques formées, et de donner suite à la demande du canton de Vaud qui préavisait négativement le projet en l'état. Les alternatives étudiées ont été les suivantes : le prolongement du chemin de Vert Pré (n^{o} 1) ; l'accès par l'est en empruntant le PI existant (n^{o} 2) ; l'accès par le PN « Les Closels » avec la construction d'un chemin d'accès, comme pour la variante privilégiée, à la seule différence que son tracé est déplacé de deux mètres en amont (n^{o} 3) ; et, l'accès au niveau du hameau des Granges, plus à l'est encore (n^{o} 4). Pour chacune d'entre-elles, l'intimée a indiqué les motifs pour lesquels elle ne les avait pas retenues.

Concernant la variante nº 1, l'intimée a déclaré que, si le projet de prolongation du chemin de Vert Pré avait été intégré dans le plan directeur communal en 2009, elle avait par la suite été informée en 2010 par la Commune de Château-d'Oex que l'accès aux parcelles nºs x1 et x2 n'était plus une solution envisageable en raison de la position des habitations et du garage souterrain présents sur les parcelles nºs x7, x8 et x9, ainsi que de la topographie des lieux pour accéder aux parcelles (forte pente). L'intimée a ensuite expliqué que si la variante nº 2, comme la variante privilégiée, génèrerait une emprise non négligeable, elle présenterait le désavantage supplémentaire de nécessiter des murs de soutènement sur une grande partie du tracé et péjorerait de manière significative l'exploitation agricole de la parcelle nº x10. Elle nécessiterait également l'élargissement du PI, sa largeur actuelle rendant difficile le passage d'une voiture de tourisme et ne permettant pas celui des véhicules d'urgence. Le tunnel étant constitué de moellons, sa modification aurait un impact financier très important estimé à environ 700'000 francs et une mise en œuvre d'assainissement ou de remplacement particulièrement lourde. Enfin, l'intimée relève que cette variante impacterait des propriétaires non concernés par la suppression du PN, contrairement à la variante mise à l'enquête qui traverse essentiellement les parcelles d'usagers du PN et pour laquelle le propriétaire de la parcelle nº x4 a donné son accord formel. La variante nº 3 engendrerait pour sa part une creuse plus importante dans le talus et, partant, la mise en place d'un ouvrage (mur de soutènement). L'exploitation agricole de la parcelle nº x4 serait en outre péjorée et les coûts liés à ce projet augmenteraient de manière démesurée. La variante n° 4 ne serait pour sa part pas beaucoup moins longue que le projet privilégié (env. 380 m) et le raccord nécessiterait le passage au travers d'un cordon boisé et par-dessus un ruisseau, ce qui générerait de vives oppositions de divers services cantonaux.

7.1.2.3 Dans la décision attaquée, l'autorité inférieure a retenu pour sa part que la variante nº 1, dont la praticabilité est litigieuse, devait être écartée dans la mesure où elle n'était en l'état plus réalisable sans démolition du bâti. La variante nº 2 serait onéreuse et présenterait un risque pour l'exploitation ferroviaire et les utilisateurs de l'accès. Elle entraînerait en outre une gêne du point de vue de la praticabilité et de l'entretien de la desserte. L'autorité inférieure a en effet constaté que le PI devrait être élargi et que, pour éviter le morcellement de la parcelle agricole, l'accès devrait longer les voies de chemin de fer du PI aux habitations à desservir, ce qui n'est pas sans risque sur le dernier tronçon qui présente une déclivité similaire à celle du PN « Le Coin ». Elle a estimé la variante nº 3 disproportionnée

en raison de ses impacts sur le paysage (délais supplémentaires, murs de soutènement, etc.), sur l'exploitation agricole de la parcelle nº x4 (perte de surface et d'accès), sur les droits fonciers du propriétaire de cette parcelle et sur les coûts du projet. Enfin, elle a écarté la variante nº 4 pour les raisons évidentes évoquées par l'intimée.

A l'appui de ces constatations, l'autorité inférieure a considéré qu'il était suffisamment établi que les variantes proposées provoqueraient des désavantages trop importants par rapport aux différents intérêts en présence et qu'il n'était dès lors par nécessaire de les approfondir.

7.1.2.4 En l'espèce, il ne fait pas de doute que l'autorité inférieure a procédé à l'examen des variantes dans le respect du droit fédéral (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_15/2014 précité consid. 5). Par ailleurs, au vu de la configuration des lieux connue par le Tribunal, force est d'admettre que la variante nº 1 n'est effectivement plus réalisable. Les fondations d'un chalet sur la parcelle nº x8 obstruent désormais l'extrémité du chemin de Vert Pré en empêchant toute prolongation, ce que la recourante semblait d'ailleurs admettre dans son opposition. La variante n° 3 a également été écartée à juste titre sans plus amples approfondissements. Compte tenu des désavantages, il est patent que l'éloignement du tracé de deux mètres du fonds de la recourante ne rend pas cette variante préférable au projet soumis. Quant à elle, la variante nº 4, passant par un ruisseau et un cordon boisé, ne saurait en aucun être considérée comme portant moins atteinte à la nature et au paysage que le tracé projeté. Pour conclure, la variante nº 3 – celle que la recourante suggérait au stade de son opposition – pouvait aussi être écartée, au vu des risques subsistants pour la sécurité ferroviaire et les usagers de l'accès au vu de la déclivité importante similaire à celle connue dans les configurations actuelles du PN litigieux, de son ampleur d'un point de vue technique et de son coût, qui pour rappel doit être supporté par l'intimée (3/4) et les propriétaires des parcelles (1/4). Au surplus, le fait que le tracé soumis pour approbation passe en majeur partie sur le fonds des propriétaires à desservir et que le propriétaire voisin touché a donné son accord à la construction de l'accès est un élément déterminant. Dès lors est-il exact que le fait que le nouveau chemin serait moins long ne suffit pas à rendre cette variante préférable au projet.

7.1.2.5 Il apparaît ainsi que c'est sans outrepasser ni excéder son pouvoir d'appréciation que l'autorité inférieure a écarté les quatre variantes au projet. Il s'avère en outre que le projet retenu porte la solution la plus opportune parmi les variantes envisagées impliquant la suppression du PN « Le Coin ».

7.2 A ce stade, il sied d'examiner les impacts du projet et de procéder à une pesée des intérêts en présence.

7.2.1 Comme déjà esquissé dans son opposition, la recourante se plaint d'une atteinte à la zone agricole en ce que le chemin d'accès ne serait plus en adéquation avec la zone (intermédiaire et agricole) et son exploitation agricole, puisqu'il servirait à desservir des habitations sises hors de cette zone. Toujours s'agissant du nouveau chemin, elle fait valoir des désagréments futurs en rapport avec les règles de distances aux limites de construction pour le cas où l'accès deviendrait une route communale. Elle soutient également que le projet viole l'art. 3 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451), en ce qu'il est manqué à l'obligation de ménager le caractère rural et montagnard du lieu situé dans le Parc régional de la Gruyère Pays-d'Enhaut. La recourante se plaint enfin des nuisances sonores provoquées par le tracé du côté de la zone nuit des chalets et, par extension, du dépassement des limites en matière de bruit.

7.2.1.1 En procédure de recours, l'intimée a répondu que le nouvel accès situé en zone agricole permettait certes de desservir deux habitations, mais aussi deux parcelles agricoles (nos x4 et x1), tout en relevant que l'habitation sise sur la parcelle no x1 était munie d'un rural à fonction agricole. Dès lors est-elle d'avis que la desserte projetée n'a pas une fonction contradictoire à l'affectation de la zone. Quoi qu'il en soit, au vu du critère essentiel de la sécurité, la proportion des impacts du projet sur la zone agricole est réduite. S'agissant du bruit provoqué par des véhicules légers sur le tracé, elle a indiqué que le « trafic » était estimé à dix passages quotidiens.

7.2.1.2 Dans la décision attaquée, l'autorité inférieure a d'abord exposé ne pouvoir statuer que sur le projet au moment de son dépôt, c'est-à-dire sans prise en compte du potentiel de développement des zones sises à proximité ou une hypothétique modification des bénéficiaires de la servitude de passage sur le chemin d'accès. Quant aux nuisances sonores causées par le trafic sur ce chemin, elle a retenu que la situation de la recourante ne serait pas davantage dégradée par le passage d'environ dix véhicules par jour qu'elle ne l'est déjà en raison de l'exploitation des parcelles agricoles voisines. Elle a rappelé en outre que les sociétés de chemins de fer sont uniquement tenues de réaliser des projets respectant les limites sonores légales, sous-entendant que tel est bien le cas en l'espèce, et relevant que ni services cantonaux concernés ni l'OFEV n'ont soutenu le contraire.

S’agissant de la question de la zone traversée par le tracé, l’autorité inférieure a considéré que c’était uniquement parce que l’accès était nécessaire pour désenclaver deux habitations qu’il pouvait être réalisé sans directement en tenir compte. Elle a enfin précisé dans sa réponse que les impacts de la desserte sur le paysage étaient mineurs si l’on tenait compte du bâti situé sur la parcelle des copropriétaires par étages et de la topographie des lieux.

7.2.2

7.2.2.1 Il convient avant tout de confirmer que l’approbation des plans a lieu au vu des circonstances actuelles. Ainsi est-il exact que le risque invoqué par la recourante d’une évolution du zonage des parcelles concernées ou voisines, ou l’utilisation future du chemin d’accès privé litigieux et les nuisances sonores supplémentaires susceptibles d’en découler, ou encore la problématique liée aux règles de construction n’avaient pas à être examinées à titre hypothétique par l’autorité d’approbation, ce d’autant qu’elles ne sont pas rendues vraisemblables et qu’il est au contraire apparu au cours de l’inspection locale que l’ensemble du terrain alentour à la desserte projetée serait dézoné (cf. procès-verbal d’inspection locale p. 5, intervention F._____). De telles modifications feront au surplus l’objet, le cas échéant, d’ultérieures procédures d’aménagement du territoire ou de police des constructions dans le cadre desquelles la recourante pourra faire valoir ses intérêts.

7.2.2.2 Comme l’autorité inférieure l’a retenu, la prétendue atteinte à la zone agricole et intermédiaire du fait que le nouvel accès ne serait plus en adéquation avec celles-ci n’est pas fondé. Il est toutefois excessif d'en conclure, comme le sous-entend l'autorité inférieure dans sa réponse au recours, que l'autorité d'approbation des plans peut faire fi de l'affectation de la zone sur laquelle est projetée une construction ferroviaire, du seul fait qu’il s’agit en l’espèce de la réalisation d’un chemin privé afin de désenclaver les parcelles agricoles et d’habitation qui, en raison de la suppression du PN, perdent l’accès à leurs fonds et habitations. Il convient en effet de procéder à une pondération entre l’intérêt public à une exploitation ferroviaire sûre et ceux, contradictoires, tels que celui de l’art. 24 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l’aménagement du territoire (LAT, RS 700) ou celui de l’art. 3 al. 1 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la nature et le paysage (LPN, RS 451) quant à la protection du paysage (cf. consid. 7.2.2.3 ci-après), protégés par les normes fédérales, cantonales ou communales, pour déterminer si ces dernières peuvent être prises en compte (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-5200/2013 précité consid. 9.2, A-373/2014 du 31 juillet 2014 consid. 8 et réf. cit.). Dans le cas particulier,

il faut relever que les services compétents du canton de Vaud ont finalement émis un préavis favorable au projet, sans formuler la moindre remarque quant à l'affectation de la zone et que l'emplacement prévu a été reconnu conforme, sous réserve des mesures d'accompagnement écologiques. Au demeurant, il faut considérer en l'espèce que l'intérêt public à une exploitation ferroviaire sûre, ainsi que l'intérêt privé des riverains touchés par la suppression à bénéficier d'un accès à leur fonds priment le respect de la conformité à la zone, que la recourante soulève sans démontrer quel l'intérêt contradictoire majeur serait en jeu, outre le respect du principe en lui-même.

7.2.2.3 Le Tribunal relève ensuite qu'il n'a à aucun moment été nié que le projet soumis pour approbation portait atteinte à la nature et au paysage (cf. art. 3 al. 1 LPN). L'atteinte au paysage et à la zone agricole, ainsi que le morcellement qui sont générés par le chemin d'accès doivent toutefois être mis en relation avec la sécurité ferroviaire visée par le projet, intérêt jugé préférable compte tenu des circonstances topographiques et locales particulières (cf. consid. 6.1.2) et la nécessité de désenclaver deux habitations – respectivement parcelles – de propriétaires qui perdraient sinon l'accès à leur fonds. L'OFEV, malgré ses réserves, s'est lui-même rallié à la solution choisie. Afin d'atténuer les impacts négatifs sur le paysage, le projet, qui longe la propriété de la recourante a été adapté par des mesures de compensation écologiques consistant en la plantation de deux rangées de haies sur la parcelle n° x1 entre l'habitation et la route cantonale, à savoir au seul endroit où l'accès prévu n'est pas caché depuis l'aval par le bâti existant. Partant, il est vrai que les impacts du projet sur le paysage sont atténués par les circonstances d'espèce. Enfin, comme l'autorité inférieure l'a retenu à juste titre, l'atteinte paraît devoir être relativisée également du fait que le nouveau chemin passerait essentiellement à l'arrière du bâti existant en suivant la limite de propriété.

7.2.2.4 En matière de nuisances, s'il est vrai que la parcelle n° x3 serait exposée à une source de bruit supplémentaire en raison de l'implantation de la desserte, il doit être souligné que la charge de « trafic » est estimée à environ dix passages de véhicule léger par jour, ce qui doit être considéré comme très faible. De même, comme la recourante l'admet de manière contradictoire, elle subit d'ores et déjà des nuisances du côté nord dues à l'exploitation agricole des parcelles nos x4 et x1. Le sud de la parcelle ne peut pas davantage être considéré comme épargné en matière de bruit, puisque se succèdent de ce côté-ci le chemin de Vert Pré, la ligne du MOB et la route cantonale n° x6 dont le trafic journalier moyen est estimé à 4'150

véhicules. Aussi ne saurait-on retenir que la recourante profite actuellement d'une situation exempte de nuisances, que ce soit au nord ou au sud de la parcelle, et qu'à cet égard, la nature urbaine ou agricole du bruit n'est pas pertinente. L'atteinte que la recourante doit ainsi être relativisée, d'autant plus qu'elle est légale en ce que le passage de dix véhicules légers par jour n'est pas propre à entraîner le dépassement des valeurs limites d'émission en matière de bruit.

7.2.3 En conséquence, compte tenu des motifs dont se prévaut la recourante et l'atteinte à la nature et au paysage qui doit être considérée comme mesurée en l'espèce d'un point de vue optique à tout le moins, l'intérêt public à éviter tout risque d'accident et de bénéficier d'un trafic ferroviaire sûr l'emporte effectivement sur les intérêts privés de tiers et autres intérêts publiques apparus dans le cas particulier.

A titre de conclusion intermédiaire, le Tribunal retient donc que le projet de suppression du PN « Le Coin » avec un nouvel accès en bordure des parcelles n^{os} x4 et x1 est conforme au droit fédéral.

7.3 Cela étant, il faut encore déterminer si une alternative à la suppression du passage, qui respecterait tous les intérêts en présence, est envisageable sous l'angle de la proportionnalité.

7.3.1 Le principe de la proportionnalité, posé par l'art. 5 al. 2 Cst. comme limite à l'activité de l'Etat, exige qu'une mesure étatique soit de nature à permettre d'atteindre le but d'intérêt public ou privé qu'elle vise, qu'elle soit nécessaire et qu'elle soit supportable pour l'intéressé au regard de la gravité de l'atteinte au droit fondamental. Il doit exister un rapport raisonnable entre le but et le moyen utilisé (cf. ATF 132 I 49 consid. 7.2).

7.3.2 Il transparaît de la pièce n^{o} 2 de la documentation accompagnant la demande d'approbation remis par l'intimée à l'OFT que la non-réalisation du projet aurait pour conséquence le maintien d'un PN très dangereux qui devrait être sécurisé au moyen d'une installation. L'intimée est d'avis que cette installation, indépendamment de son type (feux, feux et barrières ou demi-barrières), ne permettrait pas d'assurer la sécurité souhaitée, demandée et nécessaire. L'accès au PN « Le Coin », particulièrement depuis l'amont, resterait très difficile et celui à la route cantonale très dangereux. Le risque de glissades au PN en cas de neige ou de revêtement gelé subsisterait. A ce propos, au cours de l'inspection locale, la propriétaire de la parcelle n^{o} x1 a confié avoir déjà glissé à une reprise. De plus, et comme la délégation du Tribunal a pu le constater, l'accès à la montée est

également compliqué en conditions hivernales, car il convient de prendre de l'élan. L'intimée relève enfin la disproportion des coûts de l'installation de sécurité dans le cas particulier, tout en relevant que cet élément n'est pas un élément essentiel.

7.3.3 Quand bien même elle n'a pas soulevé ce point au stade de l'opposition, la recourante a soutenu en procédure de recours qu'une sécurisation du PN existant serait propre à atteindre le but visé.

7.3.3.1 Si l'autorité inférieure n'a pas procédé explicitement à cet examen, il appert qu'elle a fait sienne les déterminations de l'intimée faisant suite au préavis négatif du canton de Vaud (cf. point II./B./3.2 de la décision attaquée). Quoi qu'il en soit, le Tribunal estime disposer des informations suffisantes et de connaissances locales propres pour examiner cette question.

En empruntant le passage à bord d'un véhicule léger, la délégation du Tribunal a pris pleine conscience de la difficulté que présente le franchissement du PN litigieux en circonstances hivernales. Il est vrai d'une glissade resterait possible même avec l'apposition de barrières à titre de mesure de sécurisation. Ces dernières ne règlent par ailleurs pas le problème sécuritaire lié à l'absence de zone d'halte plane avant et après le PN. Aussi y a-t-il lieu de retenir que même la sécurité offerte par l'installation de feux et barrières n'est pas satisfaisante, au vu de la dangerosité intrinsèque du PN « Le Coin ». L'intimée peut donc être suivie lorsqu'elle affirme que les coûts d'entretien sont disproportionnés au vu de la sécurité insuffisante que cette solution garantit. Une sécurisation totale du PN *in situ*, c'est-à-dire avec réfection du talus afin de prévoir des zones planes en aval et en amont de la voie (gros travaux de génie civil) et un accès sécure depuis la route cantonale (présélection, accès dans les deux sens) – qui a été discuté pour la première fois lors de la vision locale du 22 janvier 2016 – n'apparaît d'emblée pas comme un projet viable. D'une part, la configuration des lieux ne semble pas s'y prêter en raison d'un manque de place évident. D'autre part, s'agissant de garantir l'accès à deux habitations pour dix franchissements quotidiens, les coûts de réalisation s'avérerait être manifestement disproportionnés, tout comme la participation à raison de 50% du montant total de l'assainissement qui est exigée des propriétaires en cas de réfection.

7.3.3.2 En définitive, il y a lieu de retenir que le simple assainissement du PN litigieux ne permet pas d'atteindre le but visé consistant à assurer un trafic ferroviaire sûr et à éviter les accidents. De même, un assainissement

plus conséquent qui permettrait de satisfaire au but visé s'avérerait être disproportionné tant en matière de moyen financier que technique, pour autant que réalisable.

7.4 Au vu de ce qui précède, le projet de suppression du PN « Le Coin » comprenant un raccordement de remplacement passant par le PN « Les Closels » et la construction d'un chemin d'accès sur les parcelles n^{os} x4, x1 et x2 respecte le droit fédéral. Il est au surplus proportionné au but visé. En comparaison à toutes les autres variantes discutées, il s'avère être également le plus opportun.

8.
En résumé, l'autorité inférieure a agi dans le respect du droit fédéral en rejetant l'opposition de la recourante et en approuvant le projet de suppression du PN « Le Coin », sous réserve de charges.

Il s'ensuit que le recours doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité.

9.
9.1 Conformément à l'art. 63 al. 1 1ère phrase PA, la recourante qui succombe doit prendre à sa charge les frais de procédure, qui s'élèvent en l'espèce à Fr. 3'500.- au total. Ce montant sera prélevé sur l'avance de frais du même montant déjà effectuée.

9.2 Le Tribunal peut allouer d'office ou sur requête à la partie ayant entièrement ou partiellement gain de cause une indemnité pour les frais indispensables et relativement élevés qui lui ont été occasionnés (art. 64 al. 1 PA et art. 7 ss du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2]). Si l'intimée obtient ici gain de cause, aucune indemnité de dépens ne lui sera allouée, dans la mesure où elle n'a pas recouru aux services d'un mandataire professionnel (cf. art. 8 al. 1 FITAF). Les autorités fédérales et, en règle générale, les autres autorités parties n'ont pas droit aux dépens (art. 7 al. 3 FITAF). Aucune indemnité de dépens ne sera donc allouée en l'espèce.

(le dispositif est porté à la page suivante)

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté, dans la mesure de sa recevabilité.

2.
Les frais de procédure d'un montant de Fr. 3'500.- sont mis à la charge de la recourante. Ils sont prélevés sur l'avance de frais du même montant déjà effectuée.

3.
Il n'est pas alloué de dépens.

4.
Le présent arrêt est adressé :

– à la recourante (Acte judiciaire)
– à l'intimée (Acte judiciaire)
– à l'autorité inférieure (n° de réf. […]; Acte judiciaire)

– à E._____,
– à G._____,
– à B._____,

– à l'Office fédéral de l'environnement OFEV
– à la Direction générale de la mobilité et des routes DGMR
– à l'Administration communale de Château-d'Oex

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

Le président du collège : La greffière :

Jérôme Candrian Deborah D'Aveni

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 LTF). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (art. 42 LTF).

Expédition :