Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

1C 32/2017

Arrêt du 6 mars 2018

Ire Cour de droit public

Composition
MM. les Juges fédéraux Merkli, Président,
Eusebio et Chaix.
Greffier : M. Alvarez.

Participants à la procédure
PPE " A._____ ",
représentée par Me Michel Chavanne, avocat,
recourante,

contre

Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA,
représentée par Me Pierre Perritaz, avocat,
intimée,

Office fédéral des transports, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen,

1. B._____,
2. C._____,
3. D._____,
4. Commune de Château-d'Oex, Administration communale, 1660 Château-d'Oex,
5. Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud, Section juridique, place de la Riponne 10, 1014 Lausanne.

Objet
Approbation de plans ferroviaires; suppression d'un passage à niveau,

recours contre l'arrêt du Tribunal administratif fédéral, Cour I, du 18 novembre 2016 (A-4089/2015).

Faits :

A.
Le 19 décembre 2013, la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (ci-après: 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 (ci-après: 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. Afin de garantir l'accès aux parcelles privées n os 734 et 735 enclavées par la suppression dudit PN, le projet prévoit encore la création d'un chemin d'accès passant par le PN existant "Les Closels", situé aux environs du km 33.6. Ces biens-fonds sont respectivement propriété de B._____ et de C._____.

A.a. Le 27 février 2014, l'OFT a ouvert une procédure ordinaire d'approbation des plans. Par publication officielle du 4 avril 2014, le projet a été mis à l'enquête publique. Il a suscité diverses oppositions dont celle de la PPE "A._____", propriétaire de l'une des parcelles voisines (n o 696). Dans son opposition du 9 mai 2014, la PPE s'est en particulier prévalue de nuisances sonores nouvelles que subiraient ses chalets A et B (bâtiments n os 3407a et 3462) 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. La PPE a de même soutenu qu'elle serait lésée, en cas de construction future sur sa parcelle, en raison des prescriptions sur les distances aux limites. Une telle route nuirait en outre, en fonction de l'évolution du zonage, à la préservation du site et à une planification rationnelle de l'aménagement du territoire. La PPE "A._____" s'est encore demandée si un accès du côté est avait été étudié. Elle a enfin relevé qu'aucune indemnité ne lui avait été
proposée pour l'ensemble de ces préjudices.
Le 7 juillet 2014, le canton de Vaud a préavisé négativement le projet, s'appuyant sur les prises de position des services concernés, à savoir la Direction générale de l'Environnement (DGE) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Dans le but de ménager autant que possible le paysage, l'Office fédéral de l'environnement (ci-après: OFEV) a, pour sa part, demandé que des alternatives d'accès aux parcelles n os 734 et 735, telles que le prolongement du chemin de Vert Pré ou la construction d'un nouveau PN, soient étudiées.
Par écritures séparées du 28 août 2014 adressées à l'OFT, le MOB s'est d'une part déterminé sur les oppositions; il a, d'autre part, indiqué avoir étudié les alternatives évoquées, sans toutefois pouvoir les retenir. Le 30 septembre 2014, l'OFEV a pris acte de l'absence d'alternative possible en raison d'impératifs sécuritaires, tout en regrettant l'absence de solution limitant l'emprise sur les parcelles agricoles et l'impact sur le paysage. Le canton de Vaud a déposé les observations complémentaires des services concernés, le 1 er octobre 2014: la Section air, climat et risques technologiques de la DGE et la DGMR n'ont pas formulé de remarques; la Section biodiversité et paysage de la DGE a pris acte de la position du MOB et a proposé des mesures d'accompagnement afin d'améliorer le projet au niveau biologique et paysager.

A.b. Une séance de conciliation menée par l'OFT s'est tenue sur les lieux du projet, le 16 décembre 2014, en présence des représentants du MOB, du canton de Vaud et de l'OFEV. Ont également pris part à cette séance, B._____ et D._____, propriétaires respectifs des parcelles agricoles n os 734 et 723, traversées par le chemin d'accès envisagé. Au terme de la séance, il a été constaté que le projet n'était pas, respectivement plus litigieux pour ces propriétaires; D._____ a formellement retiré son opposition le 10 mai 2015. Le canton de Vaud s'est aussi rallié au projet, sous réserve d'une adaptation de celui-ci portant sur les mesures d'accompagnement préconisées, d'une part, et sur la suppression de l'espace de croisement prévu sur la parcelle n o 723, d'autre part.
Par courrier du 29 avril 2015, l'OFT a informé les autres opposants, dont la PPE "A._____", qu'aucune autre séance de conciliation ne serait mise en oeuvre, aucun des griefs soulevés dans leurs oppositions respectives n'étant susceptible de déboucher sur un accord avec le MOB.

A.c. Par décision du 27 mai 2015, l'OFT a approuvé le projet, tel qu'adapté les 19 janvier et 5 mars 2015, l'assortissant de diverses charges liées à la protection de la nature et du paysage, aux aspects routiers et à l'autorisation d'exploiter. L'office fédéral a, pour le surplus, rejeté les oppositions encore pendantes.
La PPE "A._____" a recouru contre cette décision au Tribunal administratif fédéral. Après avoir procédé à une inspection locale, le 22 janvier 2016, le Tribunal administratif a rejeté le recours par arrêt du 18 novembre 2016: le tribunal a en premier lieu confirmé l'application de la procédure d'approbation prévue par la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101); ensuite, au terme d'un examen des différentes solutions alternatives envisagées et d'une pesée des intérêts en présence, le tribunal a considéré que le projet litigieux répondait à des impératifs de sécurité et a jugé celui-ci conforme au principe de la proportionnalité ainsi qu'aux exigences en matière d'aménagement du territoire et de protection de la nature et des sites.

B.
Agissant par la voie du recours en matière de droit public, la PPE "A._____" demande principalement au

Tribunal fédéral de réformer l'arrêt attaqué en ce sens que la décision d'approbation des plans, rendue le 27 mai 2015 par l'OFT, est annulée; subsidiairement, la recourante conclut au renvoi de la cause à l'instance précédente pour nouvelle décision dans le sens des considérants. La PPE "A._____" sollicite également l'octroi de l'effet suspensif.
Le Tribunal administratif fédéral renonce à prendre position sur le recours. L'OFT, qui s'en remet principalement à l'arrêt attaqué, propose le rejet du recours. Sans prendre de conclusions formelles, l'OFEV considère que le projet répond aux conditions de l'art. 3 de la loi fédérale sur la protection de la nature du 1 er juillet 1966 (LPN; RS 451). Egalement invité à se prononcer, l'Office fédéral des routes indique n'avoir pas de remarques à formuler. L'Office fédéral du développement territorial ARE formule quelques remarques ponctuelles et renonce à prendre des conclusions sur le recours. La DGMR renonce à déposer des observations. La Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (ci-après: l'intimée ou encore la compagnie intimée) conclut principalement à l'irrecevabilité du recours, subsidiairement à son rejet. B._____ demande la confirmation de l'arrêt entrepris, conclusion à laquelle adhère C._____.
Au terme d'un échange d'écritures ultérieur, les parties ont persisté dans leurs conclusions respectives. La recourante s'est encore déterminée, en dernier lieu, le 12 février 2018.
Par ordonnance du 16 février 2017, le Président de la Ire Cour de droit public a admis la requête d'effet suspensif.

Considérant en droit :

1.
Le Tribunal fédéral examine d'office et librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis.

1.1. Dirigé contre une décision prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let. d LTF) dans le domaine du droit public des constructions (art. 82 let. a LTF), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF, aucune des exceptions prévues à l'art. 83 LTF n'étant réalisée.

1.2. La compagnie intimée conteste la qualité pour agir de la recourante. Elle soutient en particulier qu'aucune décision de la communauté recourante n'aurait été valablement prise, faute d'unanimité, s'agissant de l'introduction d'une action en justice. Elle avance en outre que le projet ne porterait pas atteinte aux intérêts de la communauté, mais seulement, à la comprendre, aux intérêts privés de certains de ses membres.
La communauté des propriétaires d'étages bénéficie en principe de la capacité d'ester en justice pour des questions qui relèvent de l'immeuble en propriété par étage. La qualité pour agir de la communauté a d'ailleurs 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 1C 490/2015 du 15 avril 2016 consid. 1.2; 1C 423/2011 du 2 avril 2012 consid. 2.2 et les arrêts cités).
En l'espèce, le Tribunal administratif fédéral a également émis des doutes quant à la qualité pour recourir de la communauté, relevant que les griefs soulevés au stade de l'opposition concernaient essentiellement les propriétaires des chalets A et B. Il a toutefois estimé que la qualité pour agir devrait être reconnue à ces différents propriétaires, pour le compte desquels l'administrateur et le représentant des propriétaires ont formé opposition, et ce en dépit d'une dénomination imprécise. L'instance précédente a toutefois laissé cette question indécise, compte tenu du sort réservé, sur le fond, au recours dont elle était saisie. Il peut également en aller ainsi dans le cadre de la présente procédure de recours, pour le même motif, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si le dépôt du recours procède ou non d'une décision valable de la communauté des copropriétaires.

2.
A l'appui de ses observations du 8 février 2017, C._____ a produit une coupure de presse du 19 octobre 2016. S'agissant d'une pièce nouvelle, celle-ci est irrecevable (art. 99 al. 1 LTF). Il en est de même du rapport E._____ SA du 23 mars 2017 produit par la compagnie intimée à l'appui de son écriture du 25 avril 2017.

3.
A titre de mesure d'instruction, la recourante sollicite la mise en oeuvre d'une inspection locale. Il n'y a pas lieu de donner suite à cette requête, le Tribunal fédéral s'estimant suffisamment renseigné pour statuer sur la base

du dossier, lequel comprend, outre les plans détaillés du projet, des photographies des lieux, les notes relatives à la séance de conciliation sur place, du 16 décembre 2014 (dossier OFT, pièce 23), ainsi que le procès-verbal établi à la suite de l'inspection locale diligentée par le Tribunal administratif fédéral, le 22 janvier 2016.

4.
Sous couvert d'une violation de son droit d'être entendue, consacré par l'art. 29 al. 2 Cst., plus spécialement de son droit à une décision motivée, la recourante s'en prend à l'examen des variantes du projet auquel a procédé le Tribunal administratif fédéral. Elle soutient pour l'essentiel que l'instance précédente ne disposait pas des éléments suffisants pour effectuer une juste pesée des intérêts. En ce sens, les critiques de la recourante se rapportent davantage à la pertinence des motifs retenus par le Tribunal administratif fédéral qu'à des récriminations d'ordre formel; elles seront partant examinées ultérieurement, en lien avec les griefs de fond (cf. en particulier consid. 7.4 et 7.5).

5.
La recourante se plaint d'une violation de l'art. 38a LAT en lien avec l'art. 52a al. 2 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT; RS 700). Selon elle, l'implantation de la route d'accès sur le sol agricole devrait être assimilée à un classement en zone à bâtir de cette portion de terrain. Dès lors que le plan directeur cantonal, dans sa version en vigueur à l'époque de la décision d'approbation de l'OFT, ne répondait pas encore aux exigences des art. 8 et 8a LAT, cette opération serait, à la suivre, sujette à compensation au sens de l'art. 52a al. 2 OAT; or celle-ci n'aurait en l'occurrence pas été réalisée. La construction de la route ne répondrait pas non plus à un intérêt public ni ne revêtirait un caractère d'urgence, au sens de cette dernière disposition.
Aux termes de l'art. 38a LAT, les cantons adaptent leurs plans directeurs aux art. 8 et 8a, al. 1 LAT, dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012 (al. 1). Jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné (al. 2). Selon l'art. 52a al. 2 OAT, durant la période transitoire prévue à l'art. 38a al. 2 LAT, un classement en zone à bâtir peut notamment être approuvé lorsqu'une surface au moins équivalente a été déclassée dans le canton depuis l'entrée en vigueur de cette disposition ou est déclassée par la même décision (let. a), ou encore lorsque des zones affectées à des besoins publics dans lesquelles le canton planifie des infrastructures, qui sont d'une très grande importance et présentent un caractère urgent, sont créées (let. b).
Soulevé pour la première fois devant le Tribunal fédéral, qui plus est au stade de la réplique, ce grief apparaît tardif (cf. ATF 135 I 19 consid. 2.2 p. 21 et les arrêts cités) et sa recevabilité douteuse. Il se révèle quoi qu'il en soit mal fondé: le projet n'entraîne pas le classement en zone à bâtir d'une portion de terrain inconstructible, mais porte sur la réalisation d'un ouvrage potentiellement contraire à l'affectation de la zone agricole (cf. art. 16, 16a et 24 LAT), point qui sera examiné ultérieurement (cf. consid. 7).

6.
La recourante reproche au Tribunal administratif fédéral d'avoir qualifié le projet litigieux, plus spécifiquement la route d'accès, d'installation ferroviaire et d'avoir, pour ce motif, confirmé l'application de la procédure d'approbation des plans prévues par la LCdF; c'est au contraire une procédure routière soumise au droit cantonal qui aurait, selon elle, dû être ouverte.

6.1. 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, à savoir l'OFT (cf. art. 18 al. 2 LCdF; avant le 1 er janvier 2016 également le DETEC s'agissant de grands projets; à ce sujet cf. Message du Conseil fédéral du 4 septembre 2013 relatif à la modification du droit des entreprises de transport routier et du droit pénal des transports, in FF 2013 6466 ch. 2.4). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (art. 18 al. 3 LCdF). 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 (art. 18 al. 4 LCdF). Par opposition, l'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement

ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal; l'accord de l'entreprise ferroviaire ou la
consultation de l'OFT sont toutefois nécessaires dans certains cas (art. 18m al. 1 et 2 LCdF).
Selon la jurisprudence, 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 p. 234; 111 Ib 38 consid. 6c p. 44). Les carrefours entre chemin de fer et route servent, par nature, simultanément l'exploitation ferroviaire et la circulation routière; il s'agit de constructions mixtes qui contiennent régulièrement des éléments en lien avec l'exploitation ferroviaire et d'autres étrangers à ce domaine. En principe, une procédure unique d'approbation doit être suivie (cf. ATF 127 II 227 consid. 4a p. 234; 122 II 265 consid. 3 p. 269; arrêt 1C 463/2010 du 24 janvier 2011 consid. 2.2, publié in RtiD 2011 II 228). Selon l'objectif principal poursuivi par l'installation en cause, celle-ci devra faire l'objet d'une procédure d'approbation relevant du droit ferroviaire ou, au contraire, être autorisée par le biais de la procédure cantonale applicable (cf. ATF 127 II 227 consid. 4 p. 234 s.). Dans ce cadre, il ne s'agit pas seulement de se fonder sur l'ampleur des modifications projetées, sur le plan respectivement routier ou ferroviaire, mais
essentiellement sur l'objectif principal poursuivi par le projet; en d'autres termes, il convient, dans chaque cas particulier (cf. arrêt 1C 463/2010 du 24 janvier 2011 consid. 2.2, publié in RtiD 2011 II 228, et les arrêts cités), de déterminer si la construction ou l'installation répond au premier chef aux besoins de l'exploitation ferroviaire ou à ceux de la circulation routière (cf. ATF 127 II 227 consid. 5 p. 236 s.; arrêt 1A.117/2003 du 31 octobre 2003 consid. 2.3, publié in ZBl 105/2004 p. 497).

6.2. En l'occurrence, l'instance précédente a constaté que le projet litigieux présente certes un impact routier non négligeable, compte tenu de la construction d'un nouvel accès d'une longueur d'environ 380 m. Il n'en demeure cependant pas moins, aux yeux des juges précédents, que celui-ci a été initié par la compagnie intimée pour répondre à son obligation d'assainir les passages à niveau dangereux. Le Tribunal administratif fédéral a considéré que l'intérêt de l'intimée n'était pas d'assurer un passage plus aisé aux propriétaires des parcelles n os 734 et 735, mais bien d'accroître la sécurité de ses installations ferroviaires. L'instance précédente a estimé que, dans ces conditions, la création d'un accès de remplacement constituait un élément indissociable et indispensable du projet de base et qu'il devait, à ce titre, être approuvé selon la procédure prévue par la législation ferroviaire.

6.3. La recourante conteste cette appréciation. Elle affirme que, dans le cas du projet de suppression du passage à niveau "Le Coin", la route d'accès envisagée n'aurait pour seul but que de desservir des parcelles privées ne présentant aucun rapport avec l'exploitation ferroviaire. Il en irait d'ailleurs de même du PN "Le Coin", qui ne servirait, lui aussi, qu'à l'accès à ces bien-fonds privés. Le projet, à tout le moins l'aspect lié à la création d'un nouvel accès, aurait ainsi dû être soumis à une procédure d'approbation cantonale.

6.3.1. La recourante perd cependant de vue que la suppression du passage à niveau a été dictée par des impératifs de sécurité lié à l'exploitation du chemin de fer (art. 19 LCdF); elle découle plus particulièrement de l'obligation faite aux entreprises de chemin de fer d'assainir les passages à niveaux (cf. art. 37ss OCF), laquelle s'inscrit elle-même dans les mesures mises en places, dans ce but, par le Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), en 2004 (Task Force chargée de l'assainissement des PN; cf. Rapport de l'OFT sur la sécurité des transports publics, 2007, mesure D.3, p. 10). L'objectif principal poursuivi par le projet relève ainsi et quoi qu'en dise la recourante de l'exploitation ferroviaire.

6.3.2. L'arrêt du Tribunal administratif fédéral du 2 février 2018, dont la recourante s'est prévalue dans ses dernières observations du 12 février 2018, ne lui est à cet égard d'aucun secours. Cette affaire porte certes sur la création d'une nouvelle liaison routière, rendue nécessaire par la fermeture d'une route existante, pour les besoins de l'exploitation ferroviaire. Ce nouvel accès ne servant cependant pas uniquement à absorber le trafic issu de la route supprimée pour les besoins du rail, mais s'avérant également susceptible d'être emprunté par l'ensemble des autres usagers, un objectif prépondérant relevant de la circulation routière devait lui être reconnu (arrêt du TAF A-2465/2016 du 2 février 2018 consid. 3.1.6.3 et 3.1.6.4). Il n'en va en revanche pas ainsi dans le

cas particulier. La route d'accès aux parcelles nos 734 et 735, dont la création s'impose du fait de la suppression du PN, revêt en effet un aspect secondaire, ce que reconnaît d'ailleurs la recourante en admettant, en réplique, que seules quelques habitations privées sont concernées et que le trafic visé, uniquement privatif, ne sera que peu important en comparaison d'autres traversées de voies. Aussi, en tant qu'il ne recueillera essentiellement que le
trafic privé circulant actuellement par le PN "Le Coin", l'accès projeté ne sert-il à l'évidence pas en première ligne les besoins de la circulation routière. Il constitue, en revanche, un élément nécessaire et indissociable de la sécurisation du chemin de fer, qui suppose la suppression de ce passage à niveau.

6.3.3. On ne discerne enfin guère quels avantages la recourante tirerait de l'ouverture d'une procédure routière cantonale parallèle, hormis une multiplication des procédures, que le législateur a précisément entendu éviter par l'adoption de l'art. 18 LCdF (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 2224 ch. 11); la recourante ne prétend en particulier pas que des aspects techniques liés à la création de la route d'accès auraient été négligés dans le cadre de la procédure menée par l'OFT, dans laquelle est du reste également intervenue la Division coordination et administration - routes (ADR) de la Direction générale cantonale de la mobilité et des routes (DGMR), organe spécialisé dans ce domaine.

6.4. Dans ces conditions, c'est sans violer le droit fédéral que l'ensemble du projet a été soumis à la procédure d'approbation prévue par les art. 18 ss LCdF. Le grief est rejeté.

7.
Se plaignant d'une violation du principe de la proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.), la recourante remet en cause la pesée des intérêts ayant conduit le Tribunal administratif fédéral à confirmer le projet litigieux, au détriment d'autres variantes possibles. Elle soutient que ces dernières seraient plus respectueuses de la zone agricole (art. 24 ss LAT) et moins dommageables pour le paysage (art. 3 LPN) et le patrimoine. La recourante reproche dans ce cadre également à l'instance précédente de n'avoir pas réellement examiné la situation sous l'angle financier, plus particulièrement s'agissant des coûts qu'entraînerait la sécurisation du PN "Le Coin", en cas de maintien.

7.1.

7.1.1. Les principes de planification, de construction et d'exploitation des chemins de fer sont définis 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). 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 prescriptions en matière de protection et de signalisation des passages à niveaux sont détaillées aux art. 37 ss OCF. Ces dispositions confèrent à l'OFT, en tant qu'autorité d'approbation, un large pouvoir d'appréciation, tout particulièrement s'agissant du choix des mesures de sécurité commandées par la situation
concrète (cf. art. 37c al. 3 OAT), notamment en fonction de la charge de trafic et des risques existants (cf. art. 37b al. 1 OAT).

7.1.2. D'une manière générale, le principe de proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.), qui vaut 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 (cf. 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. 690) ou de la protection de la nature (cf. arrêt 1C 15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1, publié in SJ 2015 I 97), à l'instar de l'art. 24 LAT, pour les installations prenant place hors de la zone à bâtir, ou encore

de l'art. 3 LPN, lorsqu'il s'agit de ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé, les curiosités naturelles et les monuments historiques (arrêts 1C 15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1, publié in SJ 2015 I 97; 1C 648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1, publié in DEP 2014 p. 309; FAVRE, op. cit., p. 691 s.). Le droit fédéral n'exige cependant pas une analyse des variantes aussi circonstanciée que celle qui est faite pour le
projet lui-même (cf. arrêt 1C 15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1, publié in SJ 2015 I 97); 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 p. 516; arrêt 1C 648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1, publié in DEP 2014 p. 309).
Le Tribunal fédéral examine, quant à lui, en principe librement si les mesures d'aménagement du territoire répondent à un intérêt public et respectent le principe de la proportionnalité; il s'impose toutefois une certaine retenue lorsqu'il s'agit de tenir compte de circonstances locales, d'aspects techniques ou encore de trancher de pures questions d'appréciation (cf. ATF 135 I 176 consid. 6.1 p. 182; 132 II 408 consid. 4.3 p. 416 et les arrêts cités). Il doit certes rectifier une décision erronée, mais peut s'en remettre au choix de l'autorité inférieure lorsque se présentent plusieurs solutions appropriées (cf. ATF 136 I 184 consid. 2.2.1 p. 188 s.; arrêt 1C 15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1, publié in SJ 2015 I 97).

7.2. Dans le cas particulier, le Tribunal administratif fédéral a, dans un premier temps, examiné le projet mis à l'enquête par la compagnie intimée pour se conformer aux impératifs de la législation ferroviaire en matière de sécurité (cf. consid. 7.3). Il a ensuite passé en revue, pour finalement les écarter, les différentes variantes au projet proposées par la recourante (cf. consid. 7.5).

7.3. Il n'est en l'occurrence pas contesté que, dans sa configuration actuelle, le PN "Le Coin" exige que des mesures de sécurité soient prises. Celui-ci n'est en effet signalé que par une croix de Saint-André (passage non gardé), alors que les conditions de visibilité, au sens de l'art. 37c al. 3 let. c OCF, ne sont pas respectées. Sans que cela ne soit remis en cause, le Tribunal administratif fédéral a constaté, lors de l'inspection locale, que la visibilité était obstruée sur la droite, imposant aux usagers de s'approcher dangereusement des voies. Il a de même relevé que l'accès était mal aisé en raison de la forte déclivité de la route et de la présence, sur la gauche, d'un talus, la situation s'aggravant encore en présence de neige ou de glace.
Pour remédier à cette situation, le projet litigieux prévoit la suppression du PN et la création d'un chemin d'accès passant par le PN existant "Les Closels" pour désenclaver les parcelles n os 734 et 735. Examinant ce projet, le Tribunal administratif fédéral a tout d'abord estimé, quant aux nuisances sonores, que la situation de la recourante ne serait pas davantage dégradée par le passage d'environ dix véhicules par jour qu'elle ne l'était déjà en raison de l'exploitation des parcelles agricoles voisines. L'arrêt attaqué rappelle à cet égard que ni les services cantonaux compétents ni l'OFEV n'ont émis de remarques à ce propos. L'instance précédente a ensuite estimé que l'intérêt public important lié à une exploitation ferroviaire sûre (cf. arrêt 1C 162/2012 du 14 décembre 2012 consid. 3.2.3), couplé à l'intérêt privé des riverains touchés à pouvoir bénéficier d'un accès à leurs parcelles devait l'emporter sur le caractère inconstructible de la zone agricole (art. 24 LAT). Les services compétents du canton de Vaud ont d'ailleurs finalement préavisé favorablement le projet, sous réserve de mesures d'accompagnement écologique. Ces mesures ont également été dictées par des motifs liés à la protection du paysage. Il s'agit de la
plantation de deux rangées de haies sur la parcelle n o 734, entre l'habitation et la route cantonale, au seul endroit où le nouvel accès n'est pas caché par le bâti existant. L'instance précédente a en outre relativisé cet impact, le nouveau chemin longeant pour l'essentiel le bâti existant en suivant la limite de propriété. Malgré quelques réticences initiales, l'OFEV a également émis un préavis favorable, faute de solution alternative viable (cf. consid. 7.5 ci-dessous). Sur le vu de ces éléments, le tribunal a en définitive jugé le projet mis à l'enquête conforme au droit fédéral.

7.4. Devant le Tribunal fédéral, la recourante paraît reprocher à l'instance précédente d'avoir ignoré que le projet litigieux pourrait avoir un impact sur des voies historiques d'importance nationale répertoriées à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). La recevabilité de ce grief apparaît déjà douteuse dans la mesure où il est soulevé pour la première fois devant le Tribunal fédéral, sans pourtant a priori

se fonder sur l'état de fait établi par l'instance précédente (art. 105 al. 1 LTF; cf. ATF 142 I 155 consid. 4.4.3 p. 156; arrêt 1C 65/2017 du 5 octobre 2017 consid. 6.1; en matière d'approbation des plans ferroviaires, cf. art. 18f LCdF); il est quoi qu'il en soit insuffisamment motivé, la recourante se bornant à évoquer l'existence des objets inventoriés, sans toutefois expliquer en quoi le projet litigieux leur porterait atteinte (art. 42 al. 2 LTF). Consulté en cours de procédure fédérale, l'OFROU n'a d'ailleurs émis aucune remarque à ce sujet (cf. art. 3 al. 2 et 8 al. 2 de l'ordonnance du 14 avril 2010 sur l'IVS [OIVS; RS 451.13]). Pour le surplus, la recourante ne critique pas, en tant que telle, l'appréciation de l'instance précédente. Elle soutient cependant que des solutions alternatives au projet auraient permis de limiter l'atteinte à la zone agricole et de ménager davantage le paysage protégé du Parc régional Gruyère Pays-d'Enhaut. Selon la recourante, en écartant ces différentes variantes, le Tribunal administratif fédéral aurait violé le principe de la proportionnalité, grief qu'il convient, à ce stade d'examiner.

7.5. Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, quatre variantes permettant d'accéder aux parcelles n os 734 et 735, enclavées du fait de la suppression du PN "Le Coin", ont été envisagées avant de retenir le projet litigieux: le prolongement du chemin de Vert Pré (1); l'accès par l'est en empruntant le passage sous-voies (ou passage inférieur [PI]) situé à l'extrémité est de la parcelle agricole n o 737 (2); l'accès par le PN "Les Closels" avec un déplacement de la route d'accès de deux mètres en amont (3); l'accès au niveau du hameau des Granges, plus à l'est encore (4).

7.5.1. Devant le Tribunal fédéral, les variantes 1 et 4 ne sont plus discutées. S'agissant des variantes 2 et 3, la recourante reproche en revanche à l'instance précédente de les avoir écartées en se bornant à reprendre l'argumentation de l'autorité inférieure, sans toutefois fournir de plus amples éléments justificatifs. Le Tribunal administratif fédéral n'aurait en particulier examiné ni les coûts entraînés par ces variantes ni les prétendus risques pour l'exploitation ferroviaire, avancés par l'OFT.

7.5.2. Au sujet de la variante 2, la compagnie intimée a expliqué que celle-ci nécessiterait la réalisation de murs de soutenement sur une grande partie du tracé et léserait de maniere significative l'exploitation agricole de la parcelle n o 737. L'elargissement du passage sous-voies serait également nécessaire, ses dimensions actuelles rendant difficile la circulation de voitures de tourisme et impossible le passage de véhicules d'urgence. La mise en oeuvre de l'assainissement du tunnel serait en outre particulièrement lourde et son coût estimé à 700'000 fr. L'intimée a par ailleurs relevé que cette variante impliquerait des propriétaires non concernés par la suppression du PN, contrairement à la solution retenue, celle-ci traversant essentiellement des parcelles d'usagers actuels de ce passage. L'OFT a, quant à lui, confirmé le caractère onéreux de cette variante. L'office fédéral a en outre précisé que pour éviter le morcellement de la parcelle agricole n o 737, l'accès devrait longer les voies de chemin de fer, du passage inférieur jusqu'aux habitations des parcelles n os 734 et 735, ce qui présentait certains risques, le dernier tronçon présentant une déclivité importante, similaire à celle du PN "Le Coin". Le Tribunal
administratif fédéral a pour sa part certes reconnu que cette variante présentait l'avantage d'un chemin d'accès moins long, d'où une emprise plus restreinte sur la surface agricole. Néanmoins, faisant siennes les précisions de l'intimée et l'appréciation de l'OFT, rappelées à l'instant, il a considéré cet unique avantage insuffisant à rendre cette variante préférable au projet.
En ce qui concerne la variante 3, la compagnie intimée a indiqué que celle-ci engendrerait une creuse plus importante dans le talus et, partant, la nécessité d'un mur de soutènement. L'exploitation agricole de la parcelle n o 723 serait en outre lésée et les coûts liés à ce projet augmenteraient ainsi de manière démesurée. L'OFT a jugé cette variante disproportionnée en raison de ses impacts sur le paysage (délais supplémentaires, mur de soutenement, etc.), sur l'exploitation agricole ainsi que sur les droits fonciers du propriétaire de cette parcelle. Au regard de ces désavantages, le Tribunal administratif fédéral a estimé que l'éloignement de 2 m de la route d'accès de la parcelle de la recourante n'était pas justifié.

7.5.3. La recourante ne discute pas réellement cette appréciation. Elle affirme que le Tribunal administratif fédéral se serait contenté de faire siennes l'appréciation de l'OFT et les explications de l'intimée, sans toutefois apporter d'autres éléments justificatifs complémentaires. En réalité, l'essentiel de son argumentation tourne autour de la question des coûts de ces variantes, point qui ne serait, selon elle, qu'insuffisamment motivé. Il est

exact que le Tribunal administratif fédéral s'est, s'agissant des coûts, fondé sur les estimations de la compagnie intimée, confirmée par l'OFT, et sur ses propres constatations. On ne saurait cependant lui en faire grief. En effet, les variantes 2 et 3 ont au premier chef été écartées, comme cela a été rappelé ci-dessus, non pour des motifs financiers, mais pour des raisons objectives liées à la sécurité ainsi que pour éviter le morcellement des parcelles agricoles n os 723, respectivement 734, selon la variante discutée. Le projet retenu permettant, quant à lui, au contraire de concilier la sécurisation de l'exploitation ferroviaire et une atteinte aussi restreinte que possible au caractère inconstructible de la zone agricole et au paysage (cf. consid. 7.3 et 7.7), la question des coûts des variantes 2 et 3 s'en trouve reléguée au deuxième plan. La recourante perd quoi qu'il en soit de vue que la jurisprudence ne commande pas que les variantes d'un projet soient examinées de manière aussi détaillée que le projet lui-même. Aussi, au vu des travaux supplémentaires, par rapport à la solution retenue, impliqués par ces deux variantes (mur de soutènement, respectivement élargissement d'un passage sous-voies) - dont la recourante ne conteste au demeurant pas le bien-fondé -, le Tribunal administratif fédéral pouvait-il considérer leurs coûts respectifs de réalisation disproportionnés et s'en remettre à ce sujet à l'appréciation de l'OFT et aux estimations de l'intimée.

7.6. La recourante rappelle encore qu'en cours de procédure devant l'instance précédente elle a requis que soit étudiée la possibilité d'une sécurisation du passage à niveau "Le Coin", en lieu et place de sa suppression. Selon elle, les réponses de l'OFT sur cette dernière variante seraient lacunaires. Quant au tribunal, il ne se serait basé sur aucun élément objectif pour l'écarter, se fondant uniquement sur ses propres constatations lors du transport sur place, ce qui, de l'avis de la recourante serait insuffisant.

7.6.1. Le Tribunal administratif fédéral a certes reconnu que l'OFT n'avait pas formellement procédé à l'analyse de cette solution. Il a toutefois estimé que l'office fédéral avait adhéré aux explications de l'intimée sur ce point, ces dernières étant reprises dans la décision d'approbation des plans (décision OFT du 27 mai 2015, p. 6 s.). Le tribunal s'est quoi qu'il en soit estimé suffisamment renseigné pour examiner cette variante.
C'est en se fondant non seulement sur ses constatations sur place, mais également sur le rapport technique du 16 décembre 2013 figurant au dossier d'approbation (pièce 2), que le Tribunal administratif fédéral a considéré que, indépendamment du type d'installation de sécurité envisagé, l'accès au PN resterait difficile et l'accès à la route cantonale particulièrement dangereux. Le risque de glissades en cas de neige ou de revêtement gelé subsisterait. L'accès dans le sens montant demeurerait compliqué, en particulier en présence de conditions hivernales, une prise d'élan étant nécessaire en raison de la déclivité. Une sécurisation totale du PN nécessiterait ainsi la réfection du talus par la création de surfaces planes en avale et en amont de la voie ferrée impliquant d'importants travaux de génie civil et la révision de l'accès depuis la route cantonale. Sur cette base, le Tribunal administratif fédéral a considéré que cette solution n'était pas viable et qu'au regard du nombre limité de passages quotidiens de véhicules - estimé à dix - les coûts de réalisation s'avéreraient disproportionnés.
La recourante conteste les constatations de l'instance précédente (art. 9 Cst. et 105 al. 2 LTF). Elle ne fournit cependant aucun élément permettant de tenir celles-ci pour arbitraires, alors que cette démonstration lui incombe (cf. ATF 137 II 353 consid. 5.1 p. 356; arrêt 2C 743/2017 du 15 janvier 2018 consid. 2, destiné à publication); il est en particulier insuffisant de prétendre que ces constatations seraient insoutenables du seul fait qu'elles ne reposent que sur une inspection locale et non sur un rapport technique complémentaire (art. 106 al. 2 LTF). Il n'y a dès lors pas lieu de remettre en question les aspects sécuritaires mis en évidence par l'instance précédente. Le PN "Le Coin", apparaît ainsi intrinsèquement dangereux, tout particulièrement en raison de l'importante pente présentée par la route d'accès, du manque de place constaté pour un aplanissement, ainsi que de l'accès actuellement insatisfaisant à la route cantonale. Son assainissement présente ainsi d'importants désavantages, de sorte qu'il pouvait d'emblée être écarté, sans qu'il ne soit nécessaire d'examiner en détail ses conséquences financières (cf. ATF 139 II 499 consid. 7.3.1 p. 516; arrêt 1C 648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1, publié in DEP 2014 p.
309).

7.7. En définitive, il n'est pas critiquable d'avoir rejeté les différentes variantes avancées par la recourante. On ne discerne pour le surplus pas d'autres motifs commandant de s'écarter de l'arrêt attaqué en tant qu'il confirme la décision d'approbation des plans - la recourante ne critiquant d'ailleurs pas directement le projet adopté (cf. consid. 7.4) -, qui relève dans une large mesure des circonstances locales et de l'important pouvoir

d'appréciation dont dispose l'OFT (cf. consid. 7.1.1); cela est d'autant plus vrai que l'ensemble des services cantonaux et fédéraux compétents concernés se sont finalement ralliés à la décision de l'OFT (cf. consid. 7.3). Le grief apparaît ainsi mal fondé et doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité.

8.
Les considérants qui précédent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité, aux frais de la recourante, qui succombe (art. 65 et 66 al. 1 LTF). Celle-ci versera en outre des dépens à la compagnie intimée, qui obtient gain de cause avec l'assistance d'un avocat (art. 68 al. 1 et 2 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté dans la mesure où il recevable.

2.
Les frais judiciaires, arrêtés à 4'000 fr., sont mis à la charge de la recourante.

3.
Une indemnité de 4'000 fr. est allouée à la compagnie intimée, à titre de dépens, à la charge de la recourante.

4.
Le présent arrêt est communiqué aux mandataires des parties, à l'Office fédéral des transports, à B._____, à C._____, à D._____, à la Commune de Château-d'Oex, à la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud, au Tribunal administratif fédéral, Cour I, à l'Office fédéral de l'environnement, à l'Office fédéral des routes et à l'Office fédéral du développement territorial.

Lausanne, le 6 mars 2018

Au nom de la Ire Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Merkli

Le Greffier : Alvarez