Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C 385/2016

Arrêt du 17 novembre 2016

Ire Cour de droit public

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

Participants à la procédure
A._____, représenté par Me Pierre-Xavier Luciani, avocat,
recourant,

contre

Chemins de fer fédéraux suisse CFF SA,
intimés,

Office fédéral des transports, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen.

Objet
approbation de plans ferroviaires (Léman 2030 - Gare de Renens, enclenchements, 4ème voie Lausanne-Renens), expropriation,

recours contre l'arrêt du Tribunal administratif fédéral, Cour I, du 22 juin 2016.

Faits :

A.
Le 25 avril 2013, les CFF, les Transports Publics de la Région Lausannoise SA (tl), les communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens (ci-après: les maîtres d'ouvrage ou la communauté des requérants) ont signé une convention portant sur les modalités de gestion et d'administration de la procédure d'approbation des plans du projet "Gare de Renens - 4 ème voie Lausanne-Renens". Aux termes de celle-ci, les CFF pilotent la communauté des requérants et représentent celle-ci auprès de l'Office fédéral des transports (ci-après: OFT).
Le 23 mai 2013, la communauté des requérants a soumis à l'OFT les plans d'un projet portant sur le remplacement de l'enclenchement de Renens, la réalisation de la 4 ème voie entre Lausanne et Renens conjuguée à la construction d'un saut-de-mouton entre Malley et Renens; la rénovation de la gare de Renens est également prévue. Ce projet global a été structuré en cinq sous-dossiers: nouvel enclenchement de Renens (projet CFF; sous-dossier 1); 4 ème voie Lausanne-Renens et saut-de-mouton (projet CFF; sous-dossier 2); Gare de Renens et sa tête Est (projet CFF; sous-dossier 3); nouvelle passerelle "rayon vert" et aménagement des places nord et sud de la gare de Renens (projet des communes; sous-dossier 4); extension du quai du métro m1 en gare de Renens, déplacement de la voie 62 (ci-après: V62) vers le sud (projet tl; sous-dossier 5).
L'OFT a ouvert une procédure d'approbation des plans le 8 mai 2013. Mis à l'enquête publique du 29 mai au 27 juin 2013, le projet a notamment suscité l'opposition de A._____, titulaire d'un droit distinct et permanent

de superficie (immatriculé 451 au registre foncier; ci-après: DDP) accordé jusqu'au 1 er septembre 2020 sur la parcelle 433 de la Commune de Renens.

B.
La parcelle 433, propriété des CFF, supporte actuellement une halle abritant un garage, exploité par A._____, ainsi qu'un restaurant, des lieux de stockage et des places de stationnement loués par celui-ci à des tiers. Ce bien-fonds est bordé au nord et à l'est de la parcelle 424, également propriété des CFF. Ce dernier terrain supporte non seulement plusieurs bâtiments publics et privés, mais également 25'353 m 2 de chemins de fer, dont notamment la ligne m1 reliant Lausanne-Flon à Renens-Gare. Cette ligne à simple voie, comprend 15 stations dont 12 permettent le croisement. Elle aboutit à Renens-Gare par une double voie (V61 et V62). Cette seconde voie au terminus simplifie l'introduction de trains supplémentaires dans l'exploitation lors des changements de cadence horaire pendant la journée. Elle constitue aussi une voie de garage temporaire en cas d'avaries sur le matériel roulant et favorise un retour rapide à l'horaire prévu après une perturbation de l'exploitation. La V61 et la V62 sont desservies par un quai central assez étroit; la V61 bénéficie quant à elle, actuellement, également du demi-quai de la voie 1 CFF de la gare de Renens.
Dans l'optique d'assurer un transit sûr, aisé et ergonomique entre les trains CFF et le m1, en gare de Renens, le projet soumis à l'OFT prévoit notamment le déplacement de la V62 et l'élargissement du quai central entre cette voie et la V61, qui sera, quant à elle, maintenue dans sa position actuelle. La largeur du nouveau quai central sera de 2,41 à 9 m. Cette largeur de 9 m est notamment prévue afin de pouvoir y installer un accès à la passerelle «Rayon vert» (sous-dossier 4, projet des communes). La longueur du quai est de 85 m (avec une réserve de 10 m pour d'éventuels développements futurs) pour la voie 62 et de 115 m pour la voie 61. Par ailleurs, les CFF ont le projet de construire un nouveau bâtiment au-dessus de la V62 et de son quai. La réalisation de ce bâtiment - qui comprendra deux sous-sols - sera soumise à une procédure cantonale indépendante.
Dans la mesure où ces modifications - tout particulièrement le prolongement et l'élargissement du quai du m1 - impliquent un empiètement sur la parcelle 433 et la destruction de la halle qui s'y trouve, le projet contient également une demande d'expropriation du DDP dont est titulaire A._____.

C.
Le 7 février 2014, les CFF, en tant que représentants de la communauté des requérants, ont transmis à l'OFT la prise de position des maîtres d'ouvrage quant à l'opposition de A._____. Ces déterminations renferment notamment l'analyse - opérée à la demande de l'opposant - de deux variantes susceptibles d'éviter l'empiètement sur le DDP; celles-ci ont toutefois été écartées.
Le 21 mai 2014, l'OFT a prononcé une décision partielle d'approbation des plans pour le sous-dossier 1 (nouvel enclenchement de la gare de Renens). S'agissant de l'opposition de A._____, l'OFT a considéré qu'elle ne concernait pas ce sous-dossier et qu'elle serait traitée dans le cadre du projet global, respectivement des sous-dossiers 3 à 5. La décision partielle d'approbation des plans est entrée en force sans être attaquée et les travaux y afférents ont déjà débuté.
Le 9 juillet 2014, l'OFT a organisé une séance de conciliation. A cette occasion, les maîtres d'ouvrage ont expliqué l'utilité - principalement pour des raisons d'exploitation - du maintien d'une seconde voie pour le m1. Ils ont également précisé que les modifications des quais du m1 étaient nécessaires car le quai 1 (CFF) - actuellement partagé avec les tl - ne serait dorénavant utilisé que par les CFF, pour faire face à l'augmentation de l'affluence de passagers. Les parties se sont par ailleurs entendues pour exclure la première variante examinée dans le cadre des déterminations du 7 février 2014 et circonscrire leurs discussions à l'examen de la seconde, prévoyant un quai raccourci à 65 mètres (au lieu des 85 m projetés), sans emprise sur le DDP. Les maîtres d'ouvrage ont expliqué en quoi cette solution était problématique. Quant à A._____, il a indiqué ne pas être opposé au projet pour autant que l'indemnité proposée soit en adéquation avec sa situation particulière.
Par décision du 16 janvier 2015, l'OFT a approuvé avec réserves et charges les plans des sous-dossiers 2, 3, 4 et 5 et rejeté l'opposition de A._____.

D.
Le prénommé a recouru au Tribunal administratif fédéral contre cette décision, le 16 février 2015.
Par acte du 3 mars 2015, les maîtres d'ouvrage ont requis le retrait de l'effet suspensif au recours s'agissant des sous-dossiers 3 et 4. Le 7 mai 2015, le Tribunal administratif fédéral a admis la requête s'agissant du dossier 3

"Gare de Renens", la rejetant pour le surplus.
Le 28 août 2015, les maîtres d'ouvrage ont déposé une nouvelle requête de retrait de l'effet suspensif pour certains éléments liés au sous-dossier 4 "Nouvelle passerelle Rayon vert et aménagement des places nord et sud" ainsi que pour certaines réalisations du sous-dossier 2 "4 ème voie Lausanne-Renens et saut de mouton". Par décision incidente du 20 janvier 2016, le Tribunal administratif fédéral a admis la demande de retrait partiel de l'effet suspensif pour le sous-dossier 2 dans la mesure décrite par les intimés dans leur requête ainsi que pour certains travaux du sous-dossier 4, pour autant qu'ils soient réalisables indépendamment des autres ouvrages de ce sous-dossier et des autres sous-dossiers pour lesquels l'effet suspensif n'a pas été retiré.
En cours d'instruction, constatant que la décision d'approbation ne respectait pas strictement les exigences découlant du droit d'être entendu de A._____, le Tribunal administratif fédéral a invité l'OFT à compléter son argumentation s'agissant de la seconde variante suggérée par le recourant. L'office a déposé ses déterminations complémentaires le 15 mars 2016, précisant les motifs excluant la faisabilité des deux variantes au projet. Les maîtres d'ouvrage se sont ralliés à la position de l'OFT, le 6 avril 2016.
Par arrêt du 22 juin 2016, le Tribunal administratif fédéral a rejeté le recours, confirmant la décision d'approbation des plans du 16 janvier 2015; il a également invité l'OFT à transmettre le dossier à la Commission fédérale d'estimation compétente pour la détermination de l'indemnité d'expropriation. L'instance précédente a en substance considéré que le redimensionnement du quai m1 répondait aux exigences de sécurité liées à l'accroissement de l'affluence de voyageurs prévisible à long terme et s'inscrivait dans la réalisation globale du projet. Le Tribunal administratif fédéral a par ailleurs jugé que l'intérêt public à une réalisation immédiate et coordonnée des travaux l'emportait sur l'intérêt privé du recourant à pouvoir jouir du DDP jusqu'à son échéance en 2020.

E.
Agissant par la voie du recours en matière de droit public, A._____ demande au Tribunal fédéral d'annuler la décision d'approbation des plans du 16 janvier 2015. Il requiert également l'octroi de l'effet suspensif, accordé par ordonnance présidentielle du 15 septembre 2016 dans la même mesure que la décision incidente du Tribunal administratif fédéral du 20 janvier 2016.
Le Tribunal administratif fédéral renonce à prendre position sur le recours. L'OFT persiste dans sa décision d'approbation des plans et se réfère à ses déterminations devant l'instance précédente. Les CFF, en leur nom ainsi que pour le compte de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, concluent à l'irrecevabilité du recours, subsidiairement à son rejet. Aux termes de leurs observations complémentaires respectives du 14 octobre 2016 et de leurs écritures des 28 et 31 octobre 2016, les parties persistent dans leurs conclusions. Le recourant a encore déposé de brèves observations le 14 novembre 2016.
Par acte du 14 octobre 2016, alléguant la poursuite du chantier en dépit de l'effet suspensif prononcé le 15 septembre 2016, le recourant a requis l'arrêt immédiat des travaux par voie de mesures provisionnelles d'extrême urgence; dans ce cadre, il a produit deux photographies du chantier en cours. Par ordonnance du 18 octobre 2016, le Président de la Ire Cour de droit public a rejeté cette requête.

Considérant en droit :

1.
Le Tribunal fédéral examine d'office et librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis (ATF 141 IV 187 consid. 1 p. 188).
Le recourant conclut à l'annulation de la décision d'approbation de l'OFT. Pareille conclusion est irrecevable en raison de l'effet dévolutif du recours auprès du Tribunal administratif fédéral (art. 54 de la loi fédérale sur la procédure administrative du 20 décembre 1968 [PA; RS 172.021]; cf. ATF 136 II 539 consid. 1.2 p. 543; arrêt 2C 634/2014 du 24 avril 2015 consid. 5). Les conclusions doivent toutefois être interprétées, selon le principe de la confiance, à la lumière de la motivation et l'interdiction du formalisme excessif commande de ne pas se montrer trop strict dans la formulation si, à la lecture du mémoire, on comprend clairement ce que veut le recourant (arrêts 2C 986/2013 du 15 septembre 2014 consid. 2.2, in RF 69/2014, p. 893; 4A 375/2012 du 20 novembre 2012 consid. 1.2 non publié in ATF 139 III 24). Or, à l'examen du mémoire, on comprend que les récriminations contenues dans le recours sont dirigées à l'encontre de l'appréciation effectuée par les juges de l'instance précédente. Dans cette mesure, le recours est en principe recevable.

Pour le surplus, le recourant a pris part à la procédure devant le Tribunal administratif fédéral. Il est particulièrement touché par la décision attaquée, laquelle confirme l'approbation des plans du projet "Gare de Renens - 4 ème voie Lausanne-Renens", qui implique l'expropriation du droit distinct et permanent dont il est titulaire. Il a donc la qualité pour recourir au sens de l'art. 89 al. 1 LTF.

2.
A l'appui de leurs déterminations du 9 septembre 2016, les CFF ont produit un article de presse postérieur à l'arrêt entrepris; cette pièce est irrecevable (art. 99 al. 1 LTF).

3.
Au gré de leurs écritures successives, les parties allèguent et se fondent sur certains faits étrangers aux constatations de l'instance précédente. Dans la mesure où celles-ci n'expliquent pas en quoi l'état de fait établi par l'instance précédente serait manifestement inexact ou arbitraire, ces éléments nouveaux sont irrecevables (cf. ATF 136 II 101 consid. 3 p. 104 s.; 135 II 313 consid. 5.2.2 p. 322). Le Tribunal fédéral s'en tiendra par conséquent aux faits retenus par le Tribunal administratif fédéral (art. 105 al. 1 LTF).

4.
Dans un premier moyen, le recourant se plaint d'un prétendu défaut de légitimation des CFF pour procéder à l'expropriation du DDP et de l'absence de délégation des tl en leur faveur pour ce faire. Il soutient en particulier que le droit d'exproprier n'aurait pas été transféré aux CFF dans le respect des exigences définies par l'art. 3 de la loi fédérale sur l'expropriation du 20 juin 1930 (LEx; RS 711). Le recourant y voit un vice de nature formelle conduisant à l'annulation de la décision d'approbation de l'OFT.

4.1. Comme le reconnaît le recourant, ce grief n'a pas été soulevé au stade du recours devant le Tribunal administratif fédéral. Si, sur le principe, une argumentation juridique nouvelle fondée sur du droit fédéral peut être admise (cf. ATF 142 I 155 consid. 4.4.6 p. 158 s.), sa recevabilité s'avère en l'espèce toutefois douteuse sous l'angle du principe de la bonne foi en procédure (ibid.). En effet, bien que le recourant prétende tirer argument des doutes émis par l'instance précédente quant à la notion d'expropriation commune mentionnée dans la convention du 25 avril 2013, les éléments sur lesquels se fonde l'essentiel de la contestation de la légitimité des CFF (en particulier ladite convention et l'existence d'un projet immobilier des CFF) figuraient déjà au dossier avant que le Tribunal administratif fédéral ne statue. La question de la recevabilité de ce grief peut toutefois demeurer indécise, celui-ci étant, en tout état de cause, mal fondé pour les motifs qui suivent.

4.2. Selon l'art. 3 al. 1 LEx, le droit d'expropriation est exercé par la Confédération en vertu d'une décision du Conseil fédéral, à moins que la législation fédérale n'attribue cette compétence à une autre autorité. En vertu de l'alinéa 2, le droit d'expropriation peut être conféré à des tiers sur la base d'un arrêté fédéral pour les travaux qui sont dans l'intérêt de la Confédération ou d'une partie considérable du pays (let. a) ou d'une loi fédérale pour d'autres buts d'intérêt public (let. b). Si, dans le cas prévu à l'alinéa 2, le droit d'expropriation doit être expressément conféré à des tiers, le département compétent en l'espèce décide. Est réservée, lorsqu'il s'agit de concessions, l'attribution du droit d'expropriation par l'autorité accordant la concession.

4.3. En l'espèce, le Tribunal administratif fédéral a retenu que le rôle des CFF, en ce qui concerne le sous-dossier 5, se limitait à la représentation des tl, société agissant en tant qu'expropriant. Relevant que les transports lausannois étaient au bénéfice d'une concession de 50 ans accordée par arrêté fédéral du 18 décembre 1986 (FF 1987 I 64), l'instance précédente a jugé que ceux-ci bénéficiaient du droit d'exproprier conféré par la LEx, par renvoi de l'art. 3 al. 1 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101).

4.4. Il est vrai que la convention du 25 avril 2013 entre les maîtres d'ouvrage mentionne que l'expropriation du DDP sera requise conjointement par les CFF et les tl (art. 8); il est exact également que le projet immobilier (privé) des CFF sur la parcelle 433 dépend de cette expropriation. Toutefois, avec l'instance précédente, force est de constater que le terme "expropriation conjointe" employé à l'art. 8 de la convention est inapproprié. Au regard de l'agencement général de la convention, on ne saurait déduire que cette disposition confère aux CFF le

rôle d'expropriant que leur prête le recourant. L'accord entre les maîtres d'ouvrage a en effet pour objet de définir les modalités de gestion et d'administration de la procédure d'approbation des plans (art. 1 ch. 4). C'est dans ce cadre que les CFF ont été désignés en qualité de pilotes de la communauté des requérants et de représentants auprès de l'OFT (art. 3 al. 2); à ce titre, les CFF se limitent à transmettre à l'OFT les réponses des différents co-requérants à ses questions (art. 3 al. 4). Les pièces de chaque sous-dossier sont en revanche signées par le requérant à l'origine du dossier concerné (cf. art. 3 al. 6). Or c'est en conformité avec ces dispositions conventionnelles que les différents documents composant le sous-dossier 5 ont été établis par les tl et signés par les responsables de cette société. Les pièces de synthèse de ce dossier mentionnent du reste sans équivoque que les transports lausannois sont à l'origine du projet d'élargissement du quai du m1 et que ce sont eux qui requièrent, à cette fin, la mise en oeuvre d'une "procédure ordinaire avec expropriation" (cf. condensé de projet, pièce o, sous-dossier 5). Dans ces circonstances, il est incontestable que les tl, qui bénéficient, en principe, de par la loi, du droit d'exproprier (art. 3 al. 1 LCdF; cf. consid. 4.2 ci-dessous) - ce que le recourant ne conteste d'ailleurs pas - interviennent en qualité d'expropriant, les CFF n'assumant qu'une position de représentant dans la gestion de ce sous-dossier. Savoir si cette expropriation n'avantage en définitive que les CFF - comme le prétend le recourant - est ainsi sans influence sur la question de l'identité de la partie expropriante; cette question devra en revanche être examinée ci-après, dans le cadre de la pesée des intérêts exigée par l'expropriation litigieuse.

4.5. Sur le vu de ce qui précède, les arguments liés à la violation de l'art. 3 LEx, fondés sur une prétendue absence de délégation en faveur des CFF, tombent à faux. Ce grief doit partant être écarté pour autant que recevable.

5.
Se plaignant d'une violation des art. 3 et 18 al. 1 LCdF et de l'art. 1 LEx, le recourant soutient que l'approbation des plans par l'OFT, en particulier s'agissant de l'expropriation du DDP, ne reposerait pas sur un intérêt public suffisant, cette mesure ne bénéficiant en définitive et selon lui qu'au projet immobilier des CFF. Il soutient également que le respect du principe de la proportionnalité aurait imposé d'opter pour une variante n'empiétant pas sur le DDP.

5.1. L'art. 18 al. 1 LCdF prévoit que 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. L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2). La procédure d'approbation des plans est régie par la LCdF et, subsidiairement, par la LEx (art. 18a LCdF).

5.1.1. Selon l'art. 1 al. 1 LEx, le droit d'expropriation peut être exercé pour des travaux qui sont dans l'intérêt de la Confédération ou d'une partie considérable du pays, ainsi que pour d'autres buts d'intérêt public reconnus par une loi fédérale. Le droit d'expropriation formelle peut porter non seulement sur la propriété foncière et les droits réels, mais également sur tous les droits patrimoniaux protégés par la garantie constitutionnelle de la propriété ainsi que les droits de voisinage, les droits acquis protégés selon le droit public et les droits personnels découlant de baux à loyer et à ferme (cf. ATF 113 Ia 353 consid. 2 p. 354 s.; cf. également ANNE-CHRISTINE FAVRE, L'expropriation formelle, en particulier pour les grandes infrastructures de transport, in La maîtrise publique du sol: expropriation formelle et matérielle, préemption, contrôle du prix, 2009, p. 20; ANDRÉ JOMINI, Expropriation formelle: quelques développements récents dans le cadre du droit fédéral, in Garantie de la propriété à l'aube du XXIe siècle, 2009, p. 5; HÄFELIN/MÜLLER/ UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7e éd., 2016, n. 2372 ss; FRANZ KESSLER COENDET, Formelle Enteignung, in Fachhandbuch Verwaltungsrecht, 2015, n. 26.13 s., p. 1070).

5.1.2. Aux termes de l'art. 1 al. 2 LEx, le droit d'expropriation ne peut s'exercer que dans la mesure nécessaire pour atteindre le but poursuivi. Dans ce contexte, le principe de proportionnalité signifie que l'expropriant ne peut exproprier plus de surface de terrain ou de droits que ceux qui lui sont nécessaires pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi, ni plus longtemps qu'il le faut; autrement dit, il doit limiter l'emprise à un minimum (ZEN-RUFFINEN/GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, n. 1036, p.

444; cf. également ANNE-CHRISTINE FAVRE, op. cit., p. 18).
Le principe de la proportionnalité ne signifie cependant pas que l'expropriation doive se limiter à ce qui est absolument indispensable à la réalisation de l'ouvrage d'intérêt public; elle peut au contraire s'étendre à tout ce qu'exige, tant du point de vue juridique que technique, l'exécution adéquate dudit ouvrage. L'intérêt public commande notamment que les rapports juridiques soient réglés de façon claire, simple et précise, afin d'éviter des difficultés ultérieures, ou des charges et des frais disproportionnés (ATF 105 Ib 187 consid. 6a p. 195; 99 Ia 473 consid. 4b p. 477; cf. également ZEN-RUFFINEN/GUY-ECABERT, op. cit, p. 444; PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. III, 1992, n. 8.1.2.3, p. 403 s.; HEINZ HESS/HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, vol. II, Berne 1986, n. 61 ad art. 20 LCdF, p. 91 s.). Le principe de la proportionnalité n'impose pas uniquement que l'atteinte soit nécessaire à la réalisation du but visé, mais exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts; ATF 142 I 76 consid. 3.5.1 p. 84; 136 IV 97 consid. 5.2.2 p. 104 et les arrêts cités). Dans le cadre de cette pondération,
plus l'intérêt public à une restriction du droit de la propriété sera jugé important, plus l'intérêt privé au maintien de ce droit devra passer à l'arrière-plan (ATF 99 Ia 473 consid. 4b p. 478).

5.1.3. Le Tribunal fédéral examine en principe librement si une mesure d'expropriation - et plus largement, toute restriction à la propriété - répond à l'intérêt public et respecte le principe de la proportionnalité; il s'impose toutefois une certaine retenue lorsqu'il s'agit de tenir compte de circonstances locales ou de trancher de pures questions d'appréciation (cf. ATF 142 I 76 consid. 3.3 p. 80; arrêt 1C 30/2008 du 24 novembre 2008 consid. 3.3, in SJ 2009 I p. 257; ATF 129 I 337 consid. 4.1 p. 344; 126 I 219 consid. 2c p. 222 et les arrêts cités).

5.2. Les tl sont au bénéfice d'une concession "pour le tramway du Sud-Ouest lausannois" délivrée pour cinquante ans par arrêté fédéral du 18 décembre 1986 (FF 1987 I 64) en application de l'art. 5 LCdF; à ce titre, ils peuvent, après l'échec des efforts entrepris en vue d'acquérir les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remembrement (cf. art. 3 al. 2 LCdF), exercer le droit d'expropriation conformément à la législation fédérale (cf. art. 3 al. 2 let. b LEx ainsi que l'art. 3 al. 1 LCdF), ce qui n'est en l'espèce pas contesté.

5.3. Le Tribunal administratif fédéral a estimé que le projet - en particulier s'agissant de l'élargissement des quais - répondait aux besoins en matière de sécurité générés par l'accroissement prévisible du nombre d'usagers fréquentant la gare de Renens. L'instance précédente a également retenu que le projet de réaménagement de la gare de Renens s'inscrivait non seulement dans un projet d'envergure régionale (4 ème voie entre Lausanne et Renens), mais également et plus largement dans le projet Léman 2030, d'importance nationale. Elle a jugé qu'il existait un intérêt public important à ce que les travaux projetés en gare de Renens (sous-dossier 5) puissent être réalisés à brève échéance afin de ne pas ralentir l'ensemble du projet ferroviaire de la région et éviter des surcoûts importants. L'instance précédente a jugé que ces motifs liés à la sécurité ainsi qu'à une réalisation rationnelle du projet d'ensemble l'emportait sur l'intérêt privé du recourant à pouvoir exploiter le DDP jusqu'à son échéance en 2020. Le Tribunal administratif fédéral a enfin qualifié les deux variantes proposées par le recourant d'incompatibles avec une réalisation rationnelle - tant du point de vue technique qu'économique - du projet, les écartant, pour
ce motif, au profit des plans approuvés par l'OFT.
Sans réellement contester cette appréciation, le recourant soutient que le projet litigieux ne servirait que les intérêts patrimoniaux des CFF, qui envisagent, à terme, la construction d'un nouveau bâtiment sur la parcelle 433, "vraisemblablement le siège romand des CFF", mais également un "hôtel et des commerces"; aucun intérêt public ne justifierait dès lors l'expropriation du DDP. Il affirme également que le principe de la proportionnalité imposerait le dépôt d'une nouvelle variante préservant le DDP.

5.4. S'il est vrai que les CFF ne sont pas désintéressés dans l'expropriation du DDP, cet élément n'est d'aucun secours au recourant. Par cette argumentation exclusivement fondée sur l'intérêt patrimonial des CFF - argumentation au demeurant appellatoire et à la limite de la recevabilité (art. 42 al. 2 et 106 al. 2 LTF) -, le recourant feint d'ignorer que le Tribunal administratif fédéral a procédé à un examen minutieux de la situation, mettant en balance les différents intérêts en présence.

5.4.1. C'est en premier lieu au terme d'une analyse détaillée des modifications envisagées, à la lumière des normes applicables aux infrastructures ferroviaires (cf. ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer [OCF; RS 742.141.1]précisées par ses dispositions d'exécution [DE-OCF; non publiées, mais référencées au RS 742.141.11, disponibles à l'adresse: www.bav.admin.ch, onglet Droit/autres bases légales et prescriptions; consulté le 16 novembre 2016]) que le Tribunal administratif fédéral a considéré que le projet répondait à des impératifs de sécurité. A cet égard, l'instance précédente a rappelé que la gare de Renens constitue une plaque tournante importante avec d'une part, plus de 20'000 voyageurs CFF, les jours ouvrables, et plus de 2 millions d'usagers m1 par an, d'autre part. Retenant - sans que cela ne soit contesté - que ce volume était appelé à s'accroître, dans un horizon proche, avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et la nouvelle ligne de tram reliant Renens et Lausanne, l'instance précédente a jugé que le redimensionnement des quais du m1, prévoyant notamment l'adaptation des zones sûres et des zones de danger ainsi que des accès pour les personnes à
mobilité réduite, tenait compte de cette évolution conformément aux DE-OCF (cf. DE 34.4, feuille 9, ch. 1 ad art. 34 OCF); cette disposition commande en particulier que les constructions assurant la sécurité des usagers soient dimensionnées en fonction de l'affluence prévisible à long terme. D'un point de vue technique, cette appréciation se trouve corroborée, de manière circonstanciée, par l'OFT, qui confirme la nécessité des aménagements sécuritaires pour répondre à l'affluence attendue à l'horizon 2025 (cf. réponse de l'OFT du 15 mars 2016, p. 2 s.; voir également décision d'approbation du 16 janvier 2015 ch. 2.1.2.4 p. 16). Il ressort par ailleurs du dossier que le prolongement du quai du m1 repose sur l'augmentation plausible de la flotte de la ligne également entraînée par l'accroissement attendu du nombre d'usagers du m1 (cf. rapport technique du 2 avril 2013, sous-dossier 5, pièce a, p. 4 "contraintes techniques").

5.4.2. Le Tribunal administratif fédéral a ensuite relevé que la réalisation du sous-dossier 5 "m1 - gare de Renens" prenait place dans celui plus général de la "Gare de Renens et 4 ème voie Lausanne - Renens", lequel s'inscrivait à son tour dans un projet d'envergure nationale, Léman 2030, visant l'amélioration de la desserte ferroviaire dans le bassin lémanique. Ces projets devant être coordonnés, en particulier ceux rattachés à la gare de Renens et à la 4 ème voie, le Tribunal administratif fédéral a estimé que l'expropriation s'imposait aussi dans l'optique de garantir l'exécution rationnelle des travaux. Dans ce cadre, l'instance précédente a jugé que les deux variantes discutées par les parties étaient incompatibles avec cette exigence de rationalité. S'agissant de la première variante, à savoir le déplacement de la V62 vers l'est, le Tribunal administratif fédéral a retenu qu'elle impliquait une modification importante du projet connexe de passerelle verte (sous-dossier 4); quant à la seconde, consistant à réaliser le projet en deux étapes avec, dans un premier temps, la construction d'un quai raccourci à 65 mètres puis, à l'échéance du DDP en 2020, l'extension à 85 m nécessaire à l'accueil des nouvelles rames, l'instance
précédente - faisant sienne la position de l'OFT - a estimé qu'elle entraînait d'importants surcoûts ainsi que des problèmes d'exploitation causés par l'échelonnement des travaux.
Sur ce sujet, le recours est inconsistant: il ne renferme aucune critique quant aux exigences de coordination et de rationalité des travaux mises en exergue par les juges précédents. Le recourant se contente d'affirmer péremptoirement que le respect du principe de la proportionnalité aurait exigé le dépôt d'une nouvelle variante au projet permettant d'éviter l'empiètement sur le DDP. Il ne fournit cependant aucune précision quant à cette "nouvelle" variante dont il se prévaut; il ne s'en prend au demeurant pas non plus aux motifs sur lesquels s'est fondé le Tribunal administratif fédéral pour écarter les deux variantes discutées en cours d'instance. On ne voit dès lors pas de raison de se détourner de la solution de l'instance précédente sur ce point. S'agissant en premier lieu de la nécessité de coordination, celle-ci ressort clairement du dossier, en particulier du rapport de synthèse du 26 mars 2013 (sous-dossier 0, pièce 2); ce document illustre en détail les interconnexions entre les différents sous-projets, qui constituent autant de composantes du projet d'ensemble de la "Gare de Renens - 4 ème voie Lausanne-Renens". Ensuite, en ce qui concerne la première variante susceptible d'éviter l'empiètement sur le DDP (déplacement
du quai à l'est), il n'est pas critiquable d'avoir jugé qu'elle compromettait l'ensemble des interventions envisagées en gare de Renens: à l'examen des plans, en particulier du plan de situation générale (sous-dossier 4, pièce 3), il apparaît que sa mise en oeuvre, impliquant nécessairement un déplacement vers l'est de la partie sud de la passerelle verte, se heurterait non seulement au futur projet immobilier des CFF - ce qui reste toutefois sans conséquence sur le sort de la cause -, mais également - et surtout - à d'autres infrastructures ferroviaires

existantes, à la route communale ainsi qu'au bâtiment voyageur. Quant à la seconde variante (construction en deux étapes avec raccourcissement des quais), sa mise en oeuvre n'irait pas sans créer des difficultés pour accéder au quai m1 pour les voyageurs débarquant à Renens sur les autres quais de la gare: le raccourcissement de ce quai - et de la voie - condamne en effet l'escalier envisagé pour permettre l'accès par le biais de la passerelle verte au centre du quai; la suppression de cet accès central qui, d'après les tl, joue un "rôle naturel de répartition", compromettra en outre la gestion du flux de voyageurs et leur répartition sur le quai. On ne discerne par ailleurs pas
de motif de mettre en cause l'avis des transports lausannois - confirmé par l'OFT - selon lequel cette seconde variante empêcherait techniquement la mise en circulation de nouvelles rames m1 - plus longues -, dont l'utilisation est rendue nécessaire par l'augmentation de la fréquentation de cette ligne (à ce sujet, voir également rapport technique précité, sous-dossier 5, pièce a, p. 3 s.). Il n'est enfin pas non plus discutable d'avoir retenu que cette réalisation en deux étapes entraînerait non seulement des difficultés d'exploitation des installations ferroviaires causées par des travaux échelonnés, mais également des surcoûts importants, et le recours ne pointe aucun élément du dossier commandant de s'écarter de l'arrêt attaqué sur ce point.

5.4.3. Dans une ultime étape, conformément aux exigences du principe de la proportionnalité, le Tribunal administratif fédéral a mis en balance ces différents éléments avec l'intérêt privé du recourant à pouvoir poursuivre son activité lucrative sur la parcelle 433 jusqu'à l'échéance du DDP, en 2020. Dans ce cadre, les juges précédents ont considéré qu'il était disproportionné d'accorder au recourant de poursuivre son activité jusqu'à cette échéance - intervenant dans moins de quatre ans - au regard des désagréments techniques, organisationnelles et financiers engendrés par un report de travaux, non seulement au niveau du sous-dossier 5, mais de l'ensemble du projet de réaménagement de la gare de Renens, compte tenu des impératifs de coordination.
Ici encore le recourant ne prend pas la peine de critiquer l'appréciation du Tribunal administratif fédéral. Il se contente une nouvelle fois d'affirmations d'ordre général, en l'occurrence, sur l'application du principe de la proportionnalité, pour conclure que l'instance précédente n'aurait qu'insuffisamment tenu compte de son intérêt privé à jouir du DDP jusqu'à son terme. Cette argumentation, dont la conformité aux exigences de motivation est incertaine (art. 42 al. 2 et 106 al. 2 LTF), ne permet pas de déduire que l'intérêt privé du recourant au maintien du DDP serait supérieur aux différents éléments relevant de l'intérêt public identifiés par les premiers juges et rappelés ci-dessus. Il paraît en particulier douteux, compte tenu de l'échéance prochaine du droit de superficie - dont le recourant n'a au demeurant pas négocié la prolongation - que les investissements consentis dans le cadre de l'exploitation de la parcelle 433 n'aient pas déjà et dans une large mesure été amortis; le recourant ne prétend d'ailleurs pas le contraire, dans son recours fédéral. Dans ces circonstances, compte tenu des difficultés engendrées par le maintien du DDP jusqu'à son échéance - en dépit de la faible durée restant à courir - sur la
coordination des travaux englobés dans le projet d'ensemble "4 ème voie", il n'apparaît pas critiquable d'avoir fait prévaloir l'intérêt public à réaliser de manière fonctionnelle et économique des travaux nécessaires à endiguer l'augmentation prévisible du flux de voyageurs en gare de Renens, tout en assurant à ces derniers une meilleure sécurité, sur l'intérêt privé du recourant à jouir du DDP jusqu'à son terme.

5.5. Il s'ensuit que le grief de violation des art. 3 et 18 al. 1 LCdF et de l'art. 1 LEx, plus particulièrement s'agissant de la transgression du principe de la proportionnalité, doit être écarté dans la mesure de sa recevabilité.

6.
Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité, aux frais du recourant, qui succombe (art. 65 et 66 al. 1 LTF). Chacune des parties intimées individuellement - représentée par les CFF pour les besoins de la cause - tombe sous le coup de l'art. 68 al. 3 LTF, de sorte qu'il n'est pas alloué de dépens.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

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

2.
Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr., sont mis à la charge du recourant.

3.
Il n'est pas alloué de dépens.

4.
Le présent arrêt est communiqué au mandataire du recourant, aux CFF, à l'Office fédéral des transports ainsi qu'au Tribunal administratif fédéral, Cour I.

Lausanne, le 17 novembre 2016
Au nom de la Ire Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse

Le Juge présidant : Merkli

Le Greffier : Alvarez