Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Décision confirmée par le TF par arrêt du 17.11.2016 (1C_385/2016)

Cour I
A-982/2015

Arrêt du 22 juin 2016

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),
Christoph Bandli, Christine Ackermann, juges,
Valérie Humbert, greffière.

Parties

A._____,
représenté par Maître Pierre-Xavier Luciani et Maître Debora Centioni, 1002 Lausanne,
recourant,

contre

Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, K-RC-I-BAU,
Thierry Vonlanthen, BA 1/420, Case postale 345,
1001 Lausanne,
intimée,

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

Objet

Décision d'approbation des plans (Léman 2030 - Gare de Renens, enclenchements, 4ème voie Lausanne-Renens).

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/la communauté des requérants) ont signé une convention ayant trait aux modalités de gestion et d'administration de la procédure d'approbation des plans du projet "Gare de Renens – 4ème voie Lausanne-Renens". Il est notamment convenu que les CFF pilotent la communauté des requérants et représentent celle-ci auprès de l'office fédéral des transports (ci-après: OFT).

B.

B.a Le 23 mai 2013, la communauté des requérants a soumis pour approbation à l'OFT les plans d'un projet qui consiste à remplacer l'enclenchement de Renens, à réaliser la 4ème voie entre Lausanne et Renens conjuguée avec la construction d'un saut-de-mouton entre Malley et Renens ainsi qu'à rénover la gare de Renens (y compris la passerelle rayon vert et projet m1 des tl).

Ce projet global a été structuré en cinq sous-dossiers qui peuvent être sommairement décrits comme suit:

1) Nouvel enclenchement de Renens (projet CFF)

2) 4ème voie Lausanne-Renens et saut-de-mouton (projet CFF)

3) Gare de Renens et sa tête Est (projet CFF)

4) Nouvelle passerelle "rayon vert" et aménagement des places nord et sud de la gare de Renens (projet communes)

5) Extension du quai du métro m1 en gare de Renens, déplacement de la voie 62 vers le sud (projet tl)

B.b L'OFT a ouvert une procédure d'approbation des plans le 8 mai 2013 et demandé aux autorités fédérales et cantonales concernées de se prononcer sur le projet. Le projet mis à l'enquête publique du 29 mai au 27 juin 2013 a soulevé plusieurs oppositions dont celle de A._____, titulaire d'un droit distinct et permanent de superficie immatriculé (…) au registre foncier (ci-après: DDP […]), accordé jusqu'au 1er septembre 2020 sur la parcelle

XXX sise sur la commune de Renens, propriété des CFF et située en bordure du quai m1, à l'endroit où est prévu le déplacement de la voie 62. Sur l'emprise du droit de superficie est construite une halle permettant actuellement l'exploitation d'un garage, d'un restaurant et comprenant des lieux de stockage ainsi que des places de parc.

B.c Le 7 février 2014, les CFF ont transmis à l'OFT la prise de position des maîtres d'ouvrage quant à l'opposition précitée. En substance, deux autres variantes pour éviter l'empiètement sur le DDP (...) y étaient étudiées, pour être finalement toutes deux rejetées. Les CFF notaient que A._____ n'était pas intéressé par une délocalisation de son garage, mais qu'il recherchait une solution financière tout en refusant les propositions d'indemnisation qui lui avaient été faites.

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 le sous-dossier 1 et qu'elle serait donc traitée dans le cadre du projet global, respectivement des sous-dossiers 3-4-5. L'office notait que les mesures d'instruction n'étaient pas terminées pour cette opposition. La décision partielle d'approbation des plans est entrée en force sans être attaquée et les travaux y afférents ont déjà commencé.

B.d Le 9 juillet 2014, l'OFT a organisé une séance de conciliation avec A._____, lequel contestait en substance la nécessité au regard de l'intérêt public des aménagements prévus qui le priveraient de la jouissance de son DDP. Il ressort du procès-verbal de la séance que les maîtres d'ouvrage ont expliqué l'utilité – principalement pour des raisons d'exploitation – du maintien d'une seconde voie. S'agissant des variantes écartées par les CFF, les parties étaient d'accord d'exclure la première variante étudiée. La discussion a porté uniquement sur la seconde variante prévoyant un quai raccourci à 65 mètres sans emprise sur le DDP. Les maîtres d'ouvrage ont expliqué en quoi cette solution était également très problématique. L'opposant a pris acte de ces explications. En conclusion, ce dernier a indiqué ne pas être en soi opposé au projet pour autant que l'indemnité proposée soit en adéquation avec sa situation particulière. Les maîtres d'ouvrage en ont pris acte, annonçant de prochaines négociations. L'OFT a également pris acte de cet état de fait.

Le procès-verbal de la séance a été transmis aux parties le 16 juillet 2014 avec invitation à formuler d'éventuelles remarques dans un certain délai au

terme duquel il serait considéré, avec les conclusions qu'il contient, comme accepté.

Les 15 septembre, 14 octobre, 29 octobre et 2 décembre 2014, les maîtres d'ouvrage ont transmis à l'OFT un certain nombre de compléments techniques.

B.e Par décision du 16 janvier 2015, l'OFT a approuvé avec réserves et charges les plans des sous-dossiers 2, 3, 4 et 5 du projet soumis le 23 mai 2013 et complété une dernière fois le 2 décembre 2014. S'agissant de l'opposition de A._____, l'OFT a considéré que celui-ci ne s'était pas manifesté après la production du procès-verbal de la séance de conciliation et que ce dernier avait donc été accepté. Partant, l'office a estimé que les griefs au sujet de la justification de l'emprise et des possibilités de variantes étaient devenus sans objet et que les conclusions à ce sujet étaient ainsi rayées du rôle. L'OFT ne pouvant pas entrer en matière sur les questions relatives à l'indemnisation d'expropriation, il a rejeté l'opposition pour autant que recevable.

C.

C.a Par acte du 16 février 2015, A._____, agissant par l'entremise de son avocat, interjette recours par devant le Tribunal administratif fédéral à l'encontre de cette décision dont il demande la réformation du point 8.9 du dispositif en ce sens que son opposition est maintenue et le dossier renvoyé à l'autorité pour nouvelle instruction. A l'appui de ses conclusions, le recourant invoque une constatation inexacte et incomplète des faits pertinents ainsi qu'un déni de justice formel au motif que l'autorité inférieure aurait écarté son opposition sans l'examiner, partant à tort du principe qu'il aurait admis le point de vue des CFF au sujet de la seconde variante. Le recourant se plaint aussi d'une violation de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) et de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx, RS 711) dans le sens que la nécessité de la réalisation de la deuxième voie pour le m1 n'est pas prouvée à cet endroit, mais pourrait être décalée à l'est. Selon lui, cette voie supplémentaire ne serait qu'un prétexte en vue de l'exproprier afin de permettre à la branche immobilière des CFF de construire des commerces et un hôtel, ainsi que le démontrent les articles de presse qu'il produit en annexe.

C.b Le 3 mars 2015, les CFF, agissant au nom de la communauté des requérants, déposent devant le TAF une requête de retrait de l'effet suspensif pour les sous-dossiers 3 et 4.

Invitée par ordonnance du TAF du 4 mars 2015 à se déterminer sur la requête de retrait de l'effet suspensif, l'autorité inférieure soutient la demande de l'intimée dans sa prise de position du 17 mars 2015. Quant au recourant, il fait savoir, le 24 avril 2015, qu'il s'oppose au retrait de l'effet suspensif.

Par décision incidente du 7 mai 2015, le TAF admet la requête en retrait de l'effet suspensif pour le sous-dossier 3 "Gare de Renens", la rejette s'agissant du sous-dossier 4 "Nouvelle passerelle Rayon vert et aménagement des places nord et sud" et invite l'autorité inférieure ainsi que l'intimée à déposer leur réponse au recours.

C.c Dans sa réponse au recours du 17 juin 2015, l'intimée soutient que la construction des immeubles commerciaux prévus à la gare de Renens n'étant pas soumis à la LCdF, ils ne font pas partie du dossier de plans actuels. La demande de permis de construire à ce sujet sera adressée à l'autorité cantonale ou communale compétente. Selon elle, on ne peut tenir compte d'un projet futur non finalisé pour évaluer les motifs du recourant. Pour le surplus, l'intimée, après un long exposé sémantique, admet que l'autorité inférieure aurait dû, dans la décision litigieuse, se prononcer sur les griefs du recourant et les rejeter plutôt que de déclarer son opposition sans objet. Elle propose que le Tribunal soit constate que l'autorité inférieure a tenu compte "de motifs suffisants pour rejeter l'opposition sans que celle-ci puisse être considérée comme retirée", soit renvoie la cause à l'autorité inférieure pour la motivation du rejet des griefs de l'opposition. Tout en relevant que l'autorité inférieure n'a pas procédé à la pesée des intérêts en présence, l'intimée est également d'avis que le grief d'absence d'intérêt public du projet est irrecevable faute d'avoir été articulé dans l'opposition. En substance, l'intimée remarque que les réels motifs du recourant tiennent au fait qu'il n'admet pas l'indemnité d'expropriation qui lui a été proposée. Elle joint à sa réponse un rapport établi le 3 juin 2015 par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL-LITEP) au sujet des deux voies pour le métro m1 en gare de Renens.

C.d L'autorité inférieure, dans sa réponse au recours du 22 juin 2015, allègue que le recourant a eu l'occasion, lorsqu'il était opposant, de faire valoir son droit d'être entendu sur les variantes et qu'il y a renoncé. Elle rappelle qu'elle n'est pas compétente pour ce qui a trait au montant de l'indemnité d'expropriation et que c'est pour cette raison qu'aucun élément de la discussion à ce sujet ne figure au procès-verbal de la séance. Elle soutient cependant que le recourant a confirmé pouvoir déménager pour autant que le montant proposé par l'intimée soit adéquat. Pour le surplus, l'autorité

inférieure rappelle que l'expropriation demandée est consécutive uniquement à l'élargissement des quais et aux besoins d'une deuxième voie.

D.

D.a Dans sa réplique du 24 août 2015, déposée après consultation du dossier et dans le délai imparti diligemment prolongé, le recourant réfute l'argumentation de l'intimée quant à l'irrecevabilité du grief d'absence d'intérêt public du projet. Selon lui, le rapport de l'EPFL-LITEP produit récemment par l'intimée ne saurait revêtir de force probante, ayant été ordonné unilatéralement. En substance, il maintient que les projets ferroviaires et immobiliers de l'intimée sont étroitement liés et interdépendants et qu'il convient de les examiner comme un tout. A ce sujet, il requiert à titre de mesure d'instruction que l'intimée renseigne le Tribunal sur les projets prévus sur la parcelle du recourant, par la production notamment de la maquette de la construction projetée. S'agissant de la réponse de l'autorité inférieure, il la conteste entièrement, relevant cependant qu'elle n'apporte pas d'éléments particuliers.

D.b Par acte du 28 août 2015, l'intimée dépose une nouvelle requête de retrait de l'effet suspensif pour certains éléments du sous-dossier 4 "Nouvelle passerelle Rayon vert et aménagement des places nord et sud" ainsi que pour certains ouvrages du sous-dossier 2 « 4ème voie Lausanne-Renens et saut de mouton ».

D.c Par duplique du 25 septembre 2015, l'autorité inférieure confirme que les projets immobiliers de l'intimée, sur une parcelle dont elle est au demeurant propriétaire, ne font pas partie des plans approuvés. Partant, non seulement la mesure d'instruction requise ne la concerne pas mais elle a trait à des réalisations qui ne figurent pas dans la décision litigieuse. L'autorité inférieure précise encore que la 2ème voie du m1 est existante et ne fait donc pas partie du projet approuvé. Le projet implique en fait un élargissement des quais pour des motifs principalement de sécurité. Cet élargissement entraîne un déplacement des voies du m1 et c'est dans ce cadre que l'autorité inférieure a admis un besoin au maintien de la 2ème voie.

Dans sa duplique du 28 septembre 2015, l'intimée observe que le recourant ne fait valoir aucun argument pertinent relatif au rapport de l'EPFL-LITEP. Pour le surplus, l'intimée affirme que si les projets de CFF-Immobilier sont effectivement liés à l'exécution du projet ferroviaire dans le sens que ce n'est que si celui-ci aboutit que ceux-là pourront se réaliser, il n'en reste pas moins que ce sont des projets séparés. L'intimée confirme qu'un

lauréat a été désigné à la suite du concours pour l'aménagement d'une parcelle située à l'opposé de celle sur laquelle le recourant et titulaire d'un DDP et qui ne le touche en rien. Quant à l'autre projet immobilier, l'intimée est disposée à fournir de plus amples renseignements si le TAF le juge utile, remarquant toutefois qu'un pavillon d'exposition "Léman 2030" qui présente tous les projets entre Lausanne et Renens est visible près de la gare de Renens et qu'en cas de transport sur place, le TAF pourra voir les maquettes.

Par ordonnance du 30 septembre 2015, le TAF porte à la connaissance des parties, la duplique de l'autorité inférieure et à la connaissance du recourant et de l'autorité inférieure la duplique de l'intimée.

E.

E.a Invités à se déterminer sur la nouvelle requête d'effet suspensif de l'intimée, l'autorité inférieure dit soutenir sa demande dans sa prise de position du 2 octobre 2015 alors que le recourant, par écriture du 27 octobre 2015, s'y oppose totalement.

E.b Par décision incidente du 20 janvier 2016, le TAF admet la demande de retrait partiel de l'effet suspensif pour le sous-dossier 2 uniquement dans la mesure décrite par l'intimée dans sa requête ainsi que pour certains travaux du sous-dossier 4 à entreprendre sur la place de la gare Nord uniquement s'ils sont réalisables indépendamment des autres ouvrages de ce sous-dossier et des sous-dossiers 2, 3 et 5 pour lesquels l'effet suspensif n'a pas été retiré.

F.

F.a Constatant aux termes d'une appréciation sommaire que le contenu de la décision attaquée pose problème au regard des exigences découlant du droit d'être entendu du recourant et plus spécifiquement de son droit à une décision motivée, la juge instructeur invite l'autorité inférieure par ordonnance du 16 février 2016 à compléter son argumentaire au sujet de la variante 2 suggérée par le recourant.

F.b Par écriture du 15 mars 2016, l'autorité inférieure rappelle en substance les besoins d'élargissement du domaine ferroviaire avant de passer brièvement en revue les deux variantes (variante 1: déplacement à l'est des voies; variante 2 : construction en deux étapes avec le raccourcissement des quais) pour les exclure toutes les deux au motif qu'elles s'avèrent

extrêmement problématiques à mettre en œuvre à plusieurs égards (sécuritaires, perte d'accès, financier), après pondération des intérêts en présence.

F.c Dans sa prise de position du 6 avril 2016, l'intimée se rallie à l'argumentation de l'autorité inférieure en précisant que le flux des voyageurs utilisant le m1 augmentera déjà en 2018 en raison de l'arrivée du tram T1 en gare de Renens et que dès lors la capacité du quai central du m1 sera insuffisante. A cela s'ajouterait que l'accroissement régulier de 3% par an des étudiants (EPFL et UNIL) rendra l'exploitation du m1 difficile voire impossible sans l'usage du quai 1 CFF.

F.d Par pli du 18 avril 2016, le recourant relève que les explications données par l'autorité inférieure ne corroboreraient pas celles qu'avaient fournies l'intimée et qu'il n'y aurait aucun intérêt public prépondérant justifiant de mettre prématurément fin à son activité.

G.
Par ordonnance du 8 juin 2016, le TAF avise les parties d'un changement dans la composition du collège de juges appelé à statuer dans cette affaire, leur impartissant un délai de 5 jours pour formuler une éventuelle demande de récusation.

Droit :

1.

1.1 Sous réserve des exceptions – non pertinentes en l'espèce – prévues à l'art. 32 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32), le TAF connaît, en vertu de l'art. 31 LTAF, des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF. L'acte ici entrepris est bien une décision au sens de l'art. 5 PA. L'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 dont les décisions sont susceptibles de recours (art. 33 let. d LTAF). Le TAF est dès lors compétent pour connaître du recours dirigé contre la décision prise par l'OFT en matière d'approbation de plans sur la base de l'art. 18 al. 1 et 2 let. a LCdF.

La procédure est régie par la PA pour autant que la LTAF n'en dispose autrement (art. 37 LTAF).

1.2 Pour le surplus, déposé en temps utile (50 al. 1 PA) et en la forme requise (art. 52 PA), par le destinataire de la décision litigieuse lequel a participé à la procédure devant l'autorité inférieure et possède un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (art. 48 al. 1 PA), le recours est donc recevable sur ce plan et il peut être entré en matière sur ses mérites.

2.

2.1 Le TAF constate les faits et applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (cf. art. 62 al. 4 PA) ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (cf. PIERRE MOOR/ETIENNE POLTIER, Droit administratif, vol. II, Berne 2011, p. 300 s.). La procédure est régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que le TAF définit les faits et apprécie les preuves d'office et librement (cf. art. 12 PA). Les parties doivent toutefois collaborer à l'établissement des faits (art. 13 PA) et motiver leur recours (art. 52 PA). En conséquence, l'autorité saisie se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (cf. ATF 122 V 157 consid. 1a; ATAF 2012/23 consid. 4, ATAF 2007/27 consid 3.3; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER/MARTIN BERTSCHI, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3e éd., Zurich/Bâle/Genève 2013, ch. 1135).

2.2 Le recourant peut invoquer la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 49 let. a PA), la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (art. 49 let. b PA) ou l'inopportunité (art. 49 let. c PA; cf. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2e éd., Bâle 2013, ch. 2.149, p. 73; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7e éd., Zurich/St-Gall 2016, ch. 1146 ss).

3. Dans un premier grief, le recourant se plaint de ce que l'autorité inférieure aurait retenu à tort qu'il se serait rangé aux conclusions de l'intimée ensuite de la rencontre du 9 juillet 2014 et de l'envoi du procès-verbal qui a suivi. Il soutient qu'en ne statuant pas sur les arguments qu'il a soulevés, en particulier au sujet de variantes qu'il suggérait, l'autorité inférieure aurait commis un déni de justice formel et une violation de son droit d'être entendu.

3.1

3.1.1 De nature formelle, le droit d'être entendu 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 (ANDREAS AUER/GIORGIO MALINVERNI/MICHEL HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, volume II, Les droits fondamentaux, 3e éd., Berne 2013, n. 1358; cf. également ATF 134 V 97), si bien qu'il convient en principe de l'examiner préliminairement (cf. ATF 137 I 195 cons. 2.2).

3.1.2 Le droit d'être entendu, inscrit à l'article 29 al. 2 Cst., 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 (ATF 137 IV 33 cons. 9.2, ATF 136 I 265 cons. 3.2 et les références citées). Les exigences de motivation imposent à l'autorité le devoir de mentionner, au moins brièvement, les motifs 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, la contester utilement s'il y a lieu et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (cf. ATF 138 I 232 cons. 5.1, ATF 137 II 266 cons. 3.2 et les arrêts cités). L'étendue de la motivation dépend de l'objet de la décision, de la nature de l'affaire, des circonstances particulières du cas et de la complexité de la cause à juger. L'autorité 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 136 I 229 cons. 5.2, ATF 134 I 83 cons. 4.1 et les références citées). Il n'y a violation du droit d'être entendu que si l'autorité ne satisfait pas à ce devoir minimum d'examiner les problèmes pertinents (ATF 130 II 530 cons. 4.3, ATF 129 I 232 cons. 3.2, ATF 126 I 97 cons. 2b).

3.2 Dans la décision litigieuse, l'autorité inférieure s'est tout bonnement abstenue de prendre position sur les griefs du recourant, rayant du rôle ses conclusions au motif qu'elles seraient devenues sans objet (sous–entendant que le recourant aurait retiré son opposition) et déclarant irrecevables celles ayant trait au calcul d'une indemnité. Or, si en effet elle n'était pas compétente pour statuer sur ce dernier point (étant tout de même rappelé que la loi oblige l'opposant à formuler ses prétentions en même temps que son opposition [cf. art. 18*f* al. 2 LCdF], si bien que l'on ne peut lui en tenir grief), elle devait examiner l'objection du recourant qui se plaignait de ce qu'aucune variante susceptible de préserver son droit de superficie, notamment par un déplacement du projet vers l'est (cf. opposition du 25 juin

2013, pce 3 OFT), n'avait été étudiée. En effet, l'intimée, de son côté, avait analysé deux variantes dans sa détermination sur l'opposition du recourant (cf. pce 8 OFT). Ces variantes avaient été discutées ensuite lors de la séance du 9 juillet 2014, à tout le moins la variante 2 – la variante 1 étant écartée d'un commun accord – jugée trop problématique par l'intimée. Le recourant (alors opposant) avait pris acte de ces explications. Certes, il n'avait pas réagi à la réception du procès-verbal du 16 juillet 2014 lui impartissant un délai pour formuler d'éventuelles remarques, délai au-delà duquel le procès-verbal serait, ainsi que ses conclusions, considéré comme accepté. Toutefois, cette absence de prise de position ne saurait être interprétée comme un retrait par actes concluants, pas plus que le fait que le recourant ait pris acte de la position de l'intimée et se soit montré disposé à poursuivre les discussions en vue de trouver une solution ne peut être assimilé à un retrait de son opposition. L'autorité inférieure ne peut pas, comme elle l'a fait, se contenter d'entériner le point de vue de l'intimée. Elle devait constater par elle-même, de manière indépendante, si l'expropriation requise se justifiait eu égard aux règles applicables en la matière. En s'abstenant de répondre aux griefs du recourant, même sommairement, elle a violé son droit d'être entendu. Il faut encore déterminer si ces violations peuvent être réparées par le Tribunal de céans.

3.3

3.3.1 Selon une jurisprudence constante, qui se fonde sur des motifs d'économie de procédure, la violation du droit d'être entendu peut, à titre exceptionnel et pour autant que ladite violation ne soit pas particulièrement grave, être réparée par l'autorité de recours si le pouvoir d'examen en fait et en droit de cette dernière n'est d'aucune façon limité par rapport à celui de l'autorité précédente et qu'il n'en résulte aucun préjudice pour l'intéressé (ATF 133 I 201 cons. 2.2, ATF 132 V 387 cons. 5.1, ATF 127 V 431 cons. 3d/aa, ATF 116 V 182 cons. 3d; arrêt du TAF A-3649/2014 du 25 janvier 2016 cons. 3.3.1.1; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 3.112 s.).

Dans ces cas, où la violation est de peu d'importance et aisément réparable, un renvoi de la cause à l'autorité précédente s'avèrerait en effet inutilement formaliste, en particulier lorsque le recourant pourrait avoir avantage à obtenir rapidement une décision mettant fin à la procédure (ATF 133 I 201, ATF 132 V 387 cons. 5.1; arrêt du TF 9C_ 419/2007 du 11 mars 2008 cons. 2.2).

L'absence ou l'insuffisance de motivation entraîne en principe l'annulation de la décision lorsque la partie a été entravée dans la défense de ses

droits. Toutefois, l'irrégularité est susceptible d'être réparée, dans la procédure de recours, à trois conditions: l'autorité de recours dispose d'un même pouvoir d'examen sur la question litigieuse que l'autorité inférieure (1); dans sa réponse, l'autorité inférieure motive sa décision ou complète la motivation insuffisante (2); l'autorité de recours donne au recourant la faculté de répliquer à la nouvelle motivation (3) (arrêt du TAF précité du 25 janvier 2016 cons. 3.3.1.2 et les réf. citées).

3.3.2 En l'espèce, le TAF jouit d'un pouvoir de cognition équivalent à celui de l'autorité inférieure (cf. consid. 2 *supra*). Il a interpellé cette dernière l'invitant à compléter son argumentaire pour le moins lacunaire notamment au sujet des variantes dont il a été question dans la procédure d'opposition. Dans sa réponse du 15 mars 2016, l'autorité inférieure procède à une pesée des intérêts publics et privés en présence, examine les variantes pour les rejeter et conclut que les conditions pour une expropriation sont satisfaites. L'intimée a transmis ses propres observations également le 15 mars 2016. Invité à se déterminer à propos de la nouvelle motivation de l'autorité inférieure, le recourant a transmis sa prise de position le 18 avril 2016. Il ne conteste pas l'exclusion des variantes mais s'en prend plutôt à la pondération des intérêts. Au regard des observations que le recourant a été en mesure de formuler en guise de réponse, il y a lieu de considérer que la motivation de l'autorité inférieure est suffisante sous l'angle de la réparation du droit d'être entendu.

Partant, le Tribunal peut examiner si l'autorité inférieure était fondée à prononcer une expropriation. Dans cette optique, il y a lieu de rappeler tout d'abord les dispositions légales applicables en matière d'approbation des plans (consid. 4) et d'exposer les normes d'exécution relatives aux travaux envisagés (consid. 5). Ensuite le Tribunal présentera la situation actuelle et la nature du projet prévu (consid. 6) avant de procéder à une analyse des différents intérêts en présence, également au regard des variantes possibles (consid. 7).

4.

4.1 Aux termes de l'art. 18*a* de la LCdF, en matière d'approbation des plans ferroviaires, la procédure est régie par la LCdF et, subsidiairement, par LEx. 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. Les CFF remplissent essentiellement des tâches publiques (cf. art. 3 al. 1 de la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins

de fer fédéraux; LCFF, RS 742.31) et, après l'échec des efforts entrepris en vue d'acquérir les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remembrement ont échoué (art. 3 al. 2 LCdF) et pour autant que nécessaire (art. 1 al. 2 LEx), ils peuvent 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 en relation avec la disposition transitoire de la modification du 20 mars 2009; cf. également arrêt du Tribunal administratif fédéral A-699/2011 du 9 février 2012 consid. 5). L'expropriation peut concerner en principe tous les droits patrimoniaux protégés par la garantie constitutionnelle de propriété, à savoir, outre la propriété foncière, les droits réels limités, 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. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, op. cit., n. marg. 2372ss; FRANZ KESSLER COENDET, Formelle Enteignung, in: Giovanni Biaggini/Isabelle Häner/Urs Saxer/Markus Schott (éd.), Fachhandbuch Verwaltungsrecht, Zürich/Genève/Bâle 2015, n. marg. 26.13s p. 1070; ATF 113 Ia 353 consid. 2).

4.2 Le principe de proportionnalité ancré à l'art. 1 al. 2 LEx 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 (cf. ANNE-CHRISTINE FAVRE, L'expropriation formelle, en particulier pour les grandes infrastructures de transport, in: Thierry Tanquerel/François Bellanger [éd.], La maîtrise publique du sol: expropriation formelle et matérielle, préemption, contrôle du prix, Genève 2009, p. 18; ATAF 2012/23 consid. 31.4).

4.3 Le principe de la proportionnalité – et singulièrement la règle de la nécessité – ne signifie toutefois pas que l'expropriation doive se limiter à ce qui est absolument indispensable à la réalisation de l'ouvrage: le critère est celui de l'exécution rationnelle de celui-ci. A cet égard, sont déterminantes d'une part les exigences techniques, d'autre part celles que pose la rationalité de la situation juridique à créer. Il faut que celle-ci soit claire, simple et précise, de manière à exclure des difficultés ultérieures et à éviter des charges financières excessives. Avant de trancher, l'autorité procédera à une pesée des intérêts publics et privés s'opposant dans le cas d'espèce: plus l'intérêt public à une restriction de propriété sera jugé important, plus l'intérêt privé au maintien de la propriété du fonds devra passer à l'arrière-plan (ATF 105 Ib 187 consid. 6a; ATAF 2012/23 consid. 31.5; PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. III, L'organisation des activités administra-

tives, Les biens de l'Etat, Berne 1992, p. 403s; HEINZ HESS/HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, vol. II, Berne 1986, n. 61 ad art. 20 LCdF).

5.

5.1 Aux termes de l'art. 17 al. 1 LCdF, les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont pris en compte de manière appropriée. Les prescriptions sur la sécurité sont détaillées dans l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1) édictée sur la base de l'art. 17 al. 2 LCdF. La section 2 de l'OCF règle les distances de sécurité. L'art. 21 OCF traite de la distance sur les quais et dispose à l'al. 2 qu'aux endroits où les voyageurs montent dans les trains ou en descendent régulièrement, un espace supplémentaire doit leur être réservé entre le gabarit limite des obstacles et les obstacles de grande longueur. La section 5 de l'OCF a trait aux gares. L'art. 34 al. 3 OCF prévoit que les accès aux quais seront, si possible, aménagés de manière que les voyageurs ne soient pas obligés de traverser les voies. Les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public (art. 34 al. 4 OCF).

5.2 L'art. 81 OCF charge le DETEC de l'édiction des dispositions d'exécution (cf. RS 742.141.11, non publiées officiellement, disponibles à l'adresse: <www.bav.admin.ch> Droit > Autres bases légales et prescriptions> Dispositions d'exécution de l'OCF [DE-OCF], consulté en mai 2016). Les dispositions d'exécution relatives aux art. 21 et 34 ont été amendées pour la dernière fois lors de la révision du 1er juillet 2014 (la révision de juillet 2016 n'est pas encore en vigueur). Ces dispositions distinguent sur les quais la zone de danger de la zone sûre pour protéger les personnes du danger représenté par le passage des trains (cf. DE-OCF ad art. 21, DE 21.2, voie normale, ch. 1). La zone de danger est déterminée en distance minimum à l'axe de la voie calculée en mètre (m) en fonction de la vitesse maximale des trains et de leur type (DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 ch. 2). La zone sûre, quant à elle, est déterminée sur la base de l'affluence prévisible à long terme sur le quai; des dimensions minimales étant prescrites (DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 ch. 3). Pour des plages de vitesses en gare de 161 à 200 km/h des mesures spéciales doivent être prises conformément à la directive de l'OFT « Protection des voyageurs sur les quais pour des vitesses de passage supérieures à 160 km/h » (également disponible à

l'adresse Internet précitée). Pour pouvoir atteindre une sécurité suffisante, il faut, avec le respect de la zone sûre, effectuer une planification globale du quai selon DE-OCF ad art. 34, DE 34.4 (cf. DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 ch. 3.4). Ces dispositions sont applicables aux voies métriques avec une adaptation des distances (cf. DE-OCF ad art. 21, DE 21.2, voie métrique, état au 2 juillet 2006).

5.3 La DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 2 prend en compte les besoins en gare des personnes handicapées et avec des déficiences corporelles en raison de l'âge. Elle prévoit notamment que sur le quai, la zone sûre doit comporter une bande de circulation de 1,20 m de large libre de tout obstacle qui peut être dans certains cas réduite sur une longueur limitée (cf. ch. 2.1.3.2). Pour les plates-formes d'arrêt des tramways, la largeur de l'arrêt sur la surface d'accès des chaises roulantes doit être au moins de 2 m (cf. ch. 2.1.5.1). La DE-OCF ad art. 34, DE 34.4, ch. 1 dispose que la sécurité sur les quais doit être assurée par l'aménagement des constructions et par le dimensionnement basé sur l'affluence prévisible à long terme. Les quais doivent être conçus de manière à ce que les voyageurs puissent s'y répartir de manière optimale (ch. 1.1). Lors de la modélisation des flux de piétons sur les quais, il faut prendre en compte l'effet de retenue créé par les voyageurs en attente (ch. 1.1.1).

6.

6.1 En l'espèce, la parcelle XXX sise sur la commune de Renens est propriété de l'intimée. D'une surface de 1'048 m2, elle soutient notamment – selon le registre foncier – un garage de 29 m2 et un bâtiment de 465 m2. Le recourant est titulaire du DDP (...) sur cette parcelle, accordé jusqu'au 1er septembre 2020. Selon ses propres dires (cf. opposition du 25 juin 2013, pce 3 OFT), il a engagé d'importants travaux en 2005 visant la transformation de la halle et l'exploitation d'un garage et d'un restaurant. Avant de procéder à ces travaux, il a interpellé l'intimée afin de s'assurer qu'aucun projet n'était prévu. L'intimée lui aurait répondu par la négative. A ce jour, le recourant exploite un garage spécialisé dans la réparation de certaines marques. Il a également passé un contrat de bail pour un local de stockage d'environ 100 m2 et un autre avec le tenancier d'un club restaurant pour une surface d'environ 393 m2.

6.2 La parcelle XXX, est bordée au nord et à l'est de la parcelle YYY, également propriété des CFF. La parcelle YYY, d'une surface de 28'014 m2, soutient – outre plusieurs bâtiment publics et privés – 25'353 m2 de chemins de fer et notamment la ligne tl-m1 reliant Lausanne-Flon à Renens-

Gare. Cette ligne à simple voie, comprend 15 stations dont 12 permettent le croisement. Elle se termine à Renens-Gare (ou débute selon le sens choisi) par une double voie (V61 et V62). Cette voie supplémentaire 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 et la V61 bénéficie du demi-quai de la voie 1 CFF.

6.3 La gare de Renens constitue une plaque tournante importante avec plus de 20'000 voyageurs les jours ouvrables. Actuellement plus de 2 millions de voyageurs par an utilisent le m1 à Renens, la plupart en transit du ou vers le réseau CFF. Ce volume de voyageurs est appelé à s'accroître avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et la nouvelle ligne de tram reliant Renens-Gare et Lausanne (décision d'approbation des plans prononcée le 7 mars 2016 par l'OFT).

Le principal objectif du projet litigieux est d'assurer un transit sûr, aisé et ergonomique entre les trains CFF et le m1 en gare de Renens. Il s'agit essentiellement de déplacer la V62 et d'élargir le quai central entre la V61 qui sera maintenue dans sa position actuelle et la V62; ce qui implique un empiètement sur la parcelle XXX et la destruction du bâtiment. La largeur du nouveau quai central sera de 2,41 à 9 m et son profil sera en toit avec un dévers de 2 %. La 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, l'intimée a 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.

7.

7.1

7.1.1 Il sied d'emblée de préciser que le projet litigieux n'implique pas la réalisation d'une deuxième voie, laquelle existe déjà, si bien que son utilité ne saurait être mise en cause comme le fait le recourant. Au demeurant, la

nécessité de maintenir deux voies au terminus est suffisamment démontrée (consid. 6.2 et 6.3).

Dans ce contexte, on peut toutefois se demander à qui profite l'expropriation. En effet, l'intimé, tout en étant propriétaire de la parcelle sur laquelle le recourant détient un DDP, ne fait que représenter l'expropriant – les tl – dans ce sous-dossier. Cela étant, elle n'est pas désintéressée par le projet puisque l'expropriation lui permettra également d'ériger un bâtiment et de mettre ainsi en valeur son patrimoine immobilier. A cela s'ajoute que la Commune de Renens (et les autres communes co-requérantes) en tire également un avantage puisque l'élargissement du quai central est nécessaire à son projet de passerelle reliant la place Nord et la place Sud de la gare. C'est par ailleurs précisément en raison de l'ensemble fonctionnel que représentent les différents volets du projet d'extension de la gare de Renens et de la 4ème voie que les différentes parties ont formé une communauté de requérants constituée par convention du 25 avril 2013 (cf. consid. A). L'art. 8 de dite convention prévoit explicitement l'expropriation du DDP XXX. Il est spécifié que la réalisation du bâtiment CFF-Immobilier nécessite aussi l'expropriation du DDP et qu'une convention distincte entre CFF-Immobilier et les tl règlera toutes les modalités relatives et consécutives à cette expropriation conjointe.

7.1.2 On peut s'étonner avec le recourant de cette manière de faire étant entendu qu'il est peu probable que la seule réalisation du bâtiment prévu par CFF-Immobilier (visiblement futur siège romand des CFF) eût justifié une expropriation, si bien que le terme « expropriation conjointe » figurant dans la convention semble inapproprié. Cela étant, nonobstant cet aspect, il appert que le projet des tl ne constitue pas uniquement un prétexte mais est utile à la réalisation et au fonctionnement de l'interface des transports publics de Renens ainsi qu'au confort et à la sécurité des voyageurs. A cela s'ajoute que les tl, au titre d'entreprise ferroviaire concessionnaire, peuvent également exercer le droit d'expropriation selon la LEx (cf. art. 3 al. 1 LCdF). En effet, le TSOL – devenu le m1 ensuite de la fusion par absorption dans la société tl en 2012 – était à l'origine en main de la société du tramway du Sud Ouest lausannois laquelle était au bénéfice d'une concession de 50 ans accordée par arrêté fédéral du 18 décembre 1986 (cf. FF 1987 I 64).

7.2

7.2.1 Certes, il ne ressort pas des documents en possession du Tribunal que la situation actuelle des quais contreviendrait au droit ou aux prescriptions techniques en vigueur. Néanmoins la garantie d'une sécurité suffisante n'est pas uniquement fonction de normes techniques mais doit également prendre en compte l'affluence prévisible à long terme (cf consid. 5.3). Or, il est incontesté qu'avec les projets de densification et de développement de l'Ouest-lausannois, le nombre de voyageurs va considérablement augmenter dans un horizon proche. Le redimensionnement des quais – conçu en l'espèce dans une mesure raisonnable – avec des zones sûres et des zones de danger adaptées à la situation future répond donc à un intérêt public important.

7.2.2 Certes encore, il existait deux variantes au projet tel qu'approuvé. La première aurait épargné le DDP du recourant dans la mesure où la nouvelle V62 serait construite plus à l'est. Or, elle entrainerait une modification importante du projet avec notamment le déplacement de l'accès sud à la future passerelle Rayon vert, déplacement qui entrerait en conflit avec le futur bâtiment de CFF-Immobilier, raison pour laquelle elle a été rejetée. On peut se demander dans quelle mesure le principe de proportionnalité ne dicterait pas d'opter pour cette variante, du moment que les difficultés qu'elle soulève concerne un projet qui n'est pas objet de la décision d'approbation des plans et qui n'a rien à voir avec l'exploitation des chemins de fer.

La seconde variante consisterait 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 du recourant en 2020, la mise en configuration définitive du quai nécessaire pour accueillir les nouvelles rames de 80 mètres. Cette solution, rejetée tant par l'intimée que par l'autorité inférieure impliquerait, selon elles, d'importants surcoûts et des problèmes d'exploitation causés par l'échelonnement des travaux. Les recourant ne le conteste pas.

Cela étant, la réalisation de ces variantes, comme celle du projet approuvé, doivent être mise en relation avec l'intérêt privé du recourant au maintien du DDP.

7.3

7.3.1 Le recourant tire ses revenus de l'exploitation d'un garage et de la location d'une partie des locaux situés sur la parcelle en question. Il a également consenti d'importants investissements en 2005 et a donc un intérêt légitime à vouloir les amortir. Toutefois, le droit dont il est titulaire, contrairement à celui d'un droit de propriété plein et entier, s'inscrit dans une durée et vient à terme dans 4 ans. Il ne s'agit donc pas de déterminer si les travaux d'intérêt public dont il est question doivent céder le pas devant l'intérêt privé du recourant mais bien plutôt de savoir s'il est acceptable d'imposer à l'intimée (et par son truchement à l'expropriant) d'attendre l'échéance du DDP pour entreprendre le projet litigieux. En effet, à défaut de pouvoir se prévaloir d'un droit à la reconduction de son DDP (droit qu'il n'a pas pris soin de renégocier avant d'engager de lourds investissements en 2005), le recourant se verra tôt ou tard contraint d'y renoncer. Autrement dit, les travaux prévus auront de toute manière lieu, la question étant de savoir selon quel calendrier.

7.3.2 C'est dans ce contexte qu'il faut rappeler que la réalisation du sous-dossier 5 « m1 – gare de Renens » prend place dans celui plus général intitulé « Gare de Renens et 4ème voie Lausanne-Renens », lequel s'inscrit à son tour dans un projet d'envergure nationale, « Léman 2030 », visant l'amélioration considérable de la desserte ferroviaire dans le bassin lémanique. L'ensemble de ces projets doit être coordonné, en particulier dans le cas d'espèce ceux se rattachant à la gare de Renens et à la 4ème voie. Ainsi, s'il serait éventuellement concevable d'exiger des tl – s'il s'agissait là d'un projet isolé – qu'ils attendent 2020 pour entreprendre le déplacement de la V62 et l'extension du quai, cela est plus difficilement exigible compte tenu de la coordination générale que doit suivre l'ensemble des travaux, étant rappelé que l'exécution rationnelle de ceux-ci suffit à justifier une expropriation (cf. consid. 4.3).

7.4 Il faut donc admettre que l'intérêt privé du recourant à jouir de son DDP jusqu'à son échéance s'efface devant l'intérêt public à réaliser de manière fonctionnelle des travaux utiles pour endiguer l'augmentation prévisible du flux de voyageurs en gare de Renens tout en leur assurant une meilleure sécurité. Le recours doit donc être rejeté. L'expropriation est ainsi confirmée dans son principe et dans son ampleur. Conformément à la LEx, et à défaut d'un accord à l'amiable entre les parties à ce sujet, l'autorité inférieure transmettra le dossier à la Commission fédérale d'estimation compétente. C'est dans ce contexte que les prétentions du recourant relatives à l'indemnité seront examinées.

8. Il reste à examiner la question des frais et des dépens.

8.1 En règle générale, les frais de procédure sont à la charge de la partie qui succombe (art. 63 al. 1 PA) et celle qui obtient gain de cause a droit à une indemnité de dépens (art. 64 al. 1 PA). Cependant, en matière d'approbation des plans, l'autorité se prononce simultanément, en appliquant la LEx, sur les objections relatives à l'expropriation. A cela s'ajoute qu'en l'espèce, l'essentiel des griefs du recourant était dirigé contre l'expropriation elle-même et non contre le projet. Par conséquent, il y a lieu d'appliquer les dispositions topiques de la LEx en la matière.

8.2 A teneur de l'art. 116 al. 1 LEx, les frais causés par la procédure devant le TAF, y compris les dépens alloués à l'exproprié, sont supportés par l'expropriant. Lorsque les conclusions de l'exproprié sont rejetées intégralement ou en majeure partie, les frais peuvent être répartis autrement. Les frais causés inutilement seront supportés dans chaque cas par celui qui les a occasionnés.

En l'espèce, il n'y a pas de raison de s'écarter de la règle de l'art. 116 LEx. Fixés à 2'500 francs, en tenant compte des deux décisions incidentes qui réservaient le sort des frais dans l'arrêt au fond, des mesures d'instruction et de la complexité de la cause (cf. art. 2 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2]), les frais de procédure seront donc entièrement supportés par l'intimée. L'avance de frais déjà versée par le recourant, d'un montant de 1'500 francs, lui sera restituée sur le compte bancaire qu'il aura désigné une fois le présent jugement entré en force.

8.3 S'agissant des dépens, selon le régime spécial de l'art. 116 al. 1 LEx, ils sont également à la charge de l'expropriant. Lorsque les conclusions de l'exproprié sont rejetées intégralement ou en majeure partie – ce qui est le cas en l'occurrence – le Tribunal de céans peut renoncer totalement ou partiellement à allouer des dépens (cf. art. 115 al. 2 LEx applicable par analogie et qui correspond à l'art. 116 al. 2 LEx 2ème phrase). In casu, il n'y a pas de raison de priver le recourant d'une telle indemnité, qui vise à le défrayer pour des frais de représentation qui étaient objectivement nécessaires, notamment compte tenu de la violation de son droit d'être entendu (cf. consid. 3.2), son recours n'étant au demeurant nullement téméraire (cf. HESS/WEIBEL, op. cit., vol. I, n. 3 ad art. 116 LEx).

Le recourant est représenté par un avocat. Le travail accompli par celui–ci en instance de recours a consisté principalement dans la rédaction d'un

recours de 8 pages et demie, assorti d'un bordereau de 9 pièces, d'une réplique de 4 pages et demie, de 2 prises de position de 4 et de 5 pages produites dans le cadre des requêtes partielles de levée de l'effet suspensif et d'une détermination de 2 pages déposée ensuite de la nouvelle motivation de l'autorité inférieure. Il se justifie donc de lui alloué une indemnité de dépens fixée ex aequo et bono à 4'000 francs (TVA incluse), à la charge de l'intimée.

(dispositif à la page suivante)

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté. La décision d'approbation des plans du 16 janvier 2015 est confirmée.

2.
Les frais de procédure, par 2'500 francs, sont mis à la charge de l'intimée. Ce montant doit être versé sur le compte du Tribunal dans les 30 jours dès l'entrée en force du présent jugement. Le bulletin de versement sera envoyé par courrier séparé.

3.
L'avance de frais déjà versée par le recourant de 1'500 francs lui sera restituée sur le compte bancaire qu'il aura désigné, une fois le présent jugement entré en force.

4.
Une indemnité de dépens de 4'000 francs est allouée au recourant, à la charge de l'intimée.

5.
Le présent arrêt est adressé :

– au recourant (Acte judiciaire)
– à l'intimée (Acte judiciaire)
– à l'autorité inférieure (Acte judiciaire; n° de réf. OFT / BAV-411.11-00041)

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

La présidente du collège : La greffière :

Claudia Pasqualetto–Péquignot Valérie Humbert

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 :