

BVGer A-2802/2019 vom 19. Februar 2020

Bundesverwaltungsgericht, 2020-02-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-2802_2019

FR: TAF A-2802/2019 du 19 février 2020

IT: TAF A-2802/2019 del 19 febbraio 2020

Regeste

Infrastructure ferroviaire

Erwägungen

E. 1

S'agissant d'un renvoi par le Tribunal fédéral, il peut être renoncé à examiner les conditions de recevabilité (let. D supra).

E. 2.1

Il ressort de l'arrêt du TF 1C_121/2018 que la cause a été renvoyée au Tribunal de céans afin "de déterminer les dimensions du tiroir propres à répondre aux besoins de l'exploitation du "t1" et, le cas échéant, examiner si l'emprise sur la parcelle des recourants doit être maintenue". Le Tribunal fédéral a également enjoint le Tribunal de céans de consulter l'OFT et les TL sur cette question technique (longueur du tiroir ferroviaire) pour ensuite examiner la question de l'expropriation, reconnaissant implicitement à juste titre que le Tribunal de céans n'avait pas les connaissances techniques suffisantes à ce sujet.

E. 2.2

L'intimée (let. G supra), l'autorité précédente (let. E et I supra) et les recourants (let. H et J supra) se sont prononcés suite au renvoi du TF.

E. 2.3

L'emprise provisoire sur la parcelle des recourants n'est pas contestée et est rendue nécessaire pour procéder aux travaux de réaménagement de la parcelle et non pas par le tiroir ferroviaire. En conséquence, l'objet du renvoi n'est pas pertinent s'agissant de l'emprise provisoire.

E. 2.4

Enfin, la mesure d'instruction requise par les recourants est rejetée eu égard à ce qui suit.

E. 3.1

Dans ses observations du 26 août 2019, l'autorité précédente a notamment relevé que l'arrêt 1C_121/2018 ne contestait pas la nécessité de pouvoir faire manoeuvrer deux rames de tramways sur le tiroir ferroviaire et que l'axe de la route se déterminait par le nouveau giratoire approuvé. Selon l'OFT, la position de ce giratoire doit prendre en considération un décrochement de 2,4m pour l'insertion du quai CFF et que, dès lors, seul un tiroir ferroviaire s'arrêtant avant le nouveau giratoire pourrait être de nature à surseoir au déplacement de la route vers le nord. Or, la distance avant le giratoire était de 70m et un tiroir ferroviaire de cette longueur ne permettait pas la manoeuvre de deux rames de tramways (d'une longueur maximale de 43.5m par rame).

E. 3.2

Dans ses observations du 28 août 2019, l'intimée a en substance considéré que, d'une part, l'emprise définitive sur la parcelle était nécessaire pour garantir les fonctionnalités approuvées du projet "t1" même sans le tiroir ferroviaire et, d'autre part, que la longueur dudit tiroir ne pouvait pas être réduite sans changer les fonctionnalités ou le niveau de sécurité prévu. A l'appui de son appréciation, l'intimée a produit une note technique du 28 août 2019, analysant d'un point de vue technique la longueur minimale du tiroir ferroviaire, soit 145m tel qu'approuvé par l'OFT le 7 mars 2016.

E. 3.3

Les recourants, dans leurs déterminations du 8 novembre 2019, ont considéré que seule la présence du tiroir ferroviaire engendrait leur expropriation et que la largeur de la route envisagée était excessive. La nécessité des 145m de tiroir ferroviaire n'était pas démontrée et ils ont requis une expertise pour déterminer la longueur nécessaire du tiroir ferroviaire.

E. 3.4

Dans son écriture du 16 décembre 2019, l'autorité précédente a déclaré qu'avec une installation de sécurité différente que celle retenue par l'intimée dans sa note technique du 28 août 2019, il était possible de diminuer la longueur du tiroir ferroviaire jusqu'à 115m ou 100m environ (déterminations du 16 décembre 2019). Dite autorité a cependant nuancé ceci dans le sens où elle a également précisé que finalement peu importait la longueur (145m, 115m ou 100m) du tiroir ferroviaire, le giratoire (d'un rayon de 14m pour intégrer bus et vélos) devait être suffisamment au nord pour permettre d'insérer la voie de tramways. Or, un tel décalage du giratoire était rendu nécessaire dès 70m de tiroir ferroviaire. En plus des 8,5m de chaussée, l'intimée devait procéder aux aménagements nécessaires pour créer son terminus de trolleybus (not. les abribus), préserver un tracé avant le giratoire le plus rectiligne possible (installation des abribus et permettre le rebroussement des trolleybus).

E. 3.5

Dans leurs déterminations du 21 janvier 2020, les recourants n'ont pas remis en cause la nécessité technique d'un tiroir ferroviaire de 100m et ont requis la production de plans supplémentaires, afin de comprendre au mieux les conséquences d'une réduction dudit tiroir ferroviaire. Ils ont également souligné qu'il devrait dès lors être possible de trouver des solutions pour maintenir leurs places de parc et émis des doutes sur l'existence d'un projet visant à prolonger le "t1" entre Renens-Gare et Villars-Sainte-Croix.

E. 4

L'expropriation est une atteinte au droit fondamental à la propriété. Ces atteintes ne sont possibles que si elles se fondent sur une base légale suffisante, sont justifiées par un intérêt public, répondent au principe de la proportionnalité (qui lui-même se subdivise en conditions de l'aptitude, de la nécessité et de la proportionnalité au sens étroit) et respectent l'essence même du droit fondamental (art. 36 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, [Cst., RS 101]). Dans son renvoi, le TF a confirmé qu'il existait des bases légales formelles suffisantes (art. 18a LCdF et son renvoi à la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation [LEx, RS 711]) et que l'intérêt public avait été correctement décrit au consid. 5 de l'arrêt A-2465/2016 (arrêt 1C_121/2018 consid. 8.1 et 8.2). Il est dès lors renoncé à examiner une nouvelle fois ces deux conditions, ce d'autant plus qu'elles ne sont plus contestées par les recourants.

E. 4.1

Dans le renvoi 1C_121/2018, il a en substance été reproché au Tribunal de céans de s'abriter derrière la retenue que s'imposent les juges s'agissant d'aspects techniques pour ne pas examiner le bien-fondé de l'expropriation et de se contenter de relever les avantages du projet. Dans l'examen de la proportionnalité, le TAF aurait donc dû examiner la nécessité technique d'un tiroir ferroviaire de 150m qui serait la seule de nature à justifier l'expropriation des recourants. La nécessité même de la mesure d'accompagnement routière n'est toutefois pas remise en cause, seul son emplacement étant litigieux.

E. 4.2

Il peut être rappelé qu'en substance, la mesure d'accompagnement routière approuvée par l'OFT consiste en une route rectiligne servant de terminus à des bus et se terminant par un giratoire afin de permettre le rebroussement du trafic individuel motorisé (TIM ; qui utilisera les déposes-minutes sis de part et d'autre de la route) et des lignes de bus. Il sera possible de continuer sur la rue du Terminus au-delà du giratoire en direction de la station du "t1" Renens-Gare, mais uniquement pour les vélos et certains transports publics.

E. 4.3.1

Le tiroir ferroviaire a une double fonction. La première est de permettre la manoeuvre des rames de tramway (consid. 4.3.2 infra) et la seconde est l'entreposage d'une rame en panne avant son transport au garage-atelier ou de stocker une rame complémentaire avant son injection dans le réseau (consid. 4.3.3 infra). La nécessité de pouvoir entreposer provisoirement une rame en panne afin de ne pas perturber le trafic du "t1" de même que celle visant à permettre les manoeuvres des rames du "t1" ne sont pas remises en cause.

E. 4.3.2

Sous l'angle de la première fonction, le mouvement nominal à la station Renens-Gare consistera à déposer les voyageurs sur le quai nord et à retourner la rame dans le tiroir de manoeuvre derrière les quais ; au moment du départ, le conducteur amènera la rame depuis sa place de garage vers le quai sud pour prendre les voyageurs. L'intimée considère que cette manoeuvre requiert trois circuits de voie (CdV) de 15m chacun, une distance de 10m entre les deux premiers CdV et une zone de manoeuvre optimisée à 36m. Ainsi, le besoin en tiroir ferroviaire pour procéder aux manoeuvres serait de 91m. L'autorité précédente a, quant à elle, considéré que l'évolution technologique permettait d'installer un autre système de sécurité (compteur d'essieux) que les circuits de voie retenus par l'intimée. Dès lors, l'OFT a retenu la nécessité de prévoir 44m à titre de zone de manoeuvre, 6m de marge avant pour les mouvements de manoeuvre en régime tramway et 3m devant la pointe de l'aiguille, soit un total de 53m pour les manoeuvres.

E. 4.3.3

La seconde fonction est de pouvoir entreposer une rame en panne avant son transport au garage-atelier ou de stocker une rame complémentaire prête à être injectée dans le réseau. L'intimée et l'autorité précédente s'accordent à dire que 44m de tiroir sont nécessaires à cette fin. Leurs avis divergent uniquement sur la distance de sécurité entre la zone de garage et le butoir, soit 10m selon l'intimée et 3m selon l'autorité précédente.

E. 4.4.1

Dans sa demande d'approbation des plans, l'intimée a requis l'utilisation d'une détection par CdV, car elle l'utilisait déjà sur le m1 et le m2 et qu'elle est donc habituée à ce type

d'équipement (TW-I-2 ch. 2.2 p. 6).

E. 4.4.2

Dans sa décision d'approbation des plans, l'autorité précédente a approuvé le document TW-I-2, soit le rapport sur le système de signalisation tramway (DAP II. A. 2.4 p. 38 s et dispositif p. 135) qui prévoit une détection par CdV sur l'entier du tracé du "t1". Les éléments relevant de ce rapport n'ont pas été modifiés par la pièce TW-I-2.1.

E. 4.4.3

Ces points n'ont pas été contestés dans la procédure d'opposition ni dans les actes de recours contre la DAP du 7 mars 2016. Le Tribunal de céans aurait violé sa compétence fonctionnelle s'il avait statué sur la question du système de signalisation à adopter par l'intimée dans son arrêt A-2465/2016. Le renvoi 1C_121/2018 ne permet pas non plus de considérer que le concept de signalisation aurait été remis en cause. Ainsi, l'approbation du système de signalisation requis par l'intimée, à savoir un CdV et non un compteur d'essieux, est entrée en force et ne peut plus faire l'objet d'un examen. A ce titre, il n'appartient pas au Tribunal de céans de contraindre les TL à adopter une technologie différente sur 100m de tracé que celle qui a été approuvée pour l'entier du tracé du "t1", soit 4,6km. En conséquence, l'appréciation de la nécessité de la longueur du tiroir ferroviaire doit se faire à l'aune des observations de l'intimée du 28 août 2019 et la proposition d'alternative technologique de l'autorité précédente du 16 décembre 2019 doit être écartée.

E. 4.5

L'autorité précédente n'a pas relevé d'erreurs dans la note technique du 28 août 2019, notamment les longueurs des CdV et des marges de sécurité. Ainsi, tant l'intimée que l'autorité fédérale spécialisée considèrent que les aspects techniques ont été respectés pour déterminer la longueur du tiroir ferroviaire à 145m. Les recourants n'ont également soulevé aucun argument matériel en lien avec la note technique du 28 août 2019. Dans leurs déterminations du 8 novembre 2019, s'agissant des chiffres avancés par les TL et non remis en cause par l'OFT, les recourants affirment qu'à leur sens les marges de sécurité doivent être diminuées par moitié afin d'éviter l'expropriation. Cette appréciation personnelle des recourants n'est toutefois pas motivée et délaisse toutes considérations techniques et sécuritaires.

E. 4.6

Les recourants contestent la nécessité de la route. Bien que ne faisant pas l'objet du renvoi 1C_121/2018, ce grief sers examiné par économie de procédure. Selon les recourants, en se basant sur un examen du plan TW-C-1.9 à l'aide d'une règle, l'atteinte serait disproportionnée car une route à deux voies de 8.5m dépasserait les 3.5m par voie pour une route neuve standard. Cette lecture des plans n'est toutefois pas défendable. Le profil 10'140 du plan TW-F-1.1 présente une coupe de l'organisation spatiale du terminus approuvé par l'OFT. La largeur de la route est certes de 8.5m, mais se compose de deux voies de roulement (pour aller et revenir du giratoire) à 3m (soit moins que ce qui est reconnu comme nécessaire par les recourants) et un espace de 2.50m dédiés aux arrêts de bus. S'agissant d'un terminus de bus, la nécessité de cette voie pour que les bus puissent s'arrêter - parfois plusieurs minutes à un terminus - sans bloquer la circulation n'est pas contestable. Les 2.5m approuvés à ce titre ne prêtent ainsi pas le flanc à la critique. Le trottoir entre la nouvelle route et la parcelle des recourants est de 2m (note technique du 28 août 2019), de sorte que l'intimée a réduit sa taille afin de limiter l'emprise sur la parcelle des recourants (le

même trottoir fait environ 2.80m juste après la parcelle des recourants selon le profil 10'140). Les recourants considèrent ce trottoir comme étant inutile puisqu'il en existera un de 4m au sud, qui lui ne fait pas l'objet de griefs. Toutefois, l'utilité du trottoir nord ne saurait être contestée puisqu'il permet aux utilisateurs des déposes-minutes de traverser la route et rejoindre la voie piétonne menant aux bus et à la gare CFF. A ce titre, le passage pour piétons (voir plan TW-C-2.1) ne saurait aboutir sur le muret de la parcelle des recourants. Enfin, bien que les recourants ne l'allèguent pas, l'espace au sud de la route, soit la zone où sera sise le tiroir ferroviaire pourrait paraître large. En effet, cette zone dédiée aux piétons est de 4m. Toutefois, elle a une double fonction. D'une part, elle permet aux piétons provenant notamment des déposes-minutes à l'ouest du tiroir ferroviaire et du trottoir nord de rejoindre la gare. D'autre part, elle réserve l'espace nécessaire à la construction de la deuxième voie de tramway, dont la demande de concession a fait l'objet d'une publication dans la feuille officielle du canton de Vaud entre le 21 août 2019 et le jeudi 19 septembre 2019 (let. E supra). Or, s'il semble que cette deuxième fonction ne soit qu'un "avantage du projet" au sens du renvoi 1C_121/2018, la première est la seule qui a fait l'objet de l'approbation du 7 mars 2016 et elle n'est pas contestée par les recourants.

E. 4.7

En conséquence, la nécessité d'un tiroir ferroviaire de 145m - tel que faisant l'objet de la demande d'approbation des plans et de la décision d'approbation des plans et détaillée par les TL dans leur note du 28 août 2019 - est démontrée à suffisance. De même, la route approuvée remplit le critère de la nécessité. Ainsi, sous l'angle de l'examen de la proportionnalité de l'atteinte au droit fondamental, la condition de la nécessité est réalisée.

E. 5

Il convient dès lors d'examiner les autres critères (aptitude et proportionnalité au sens étroit) du principe de la proportionnalité, puis de vérifier cas échéant si l'essence du droit fondamental des recourants n'a pas été violé.

E. 5.1

L'expropriation est apte à libérer les terrains nécessaires à la construction de la mesure d'accompagnement routière et de l'interface entre les transports publics urbains et la gare de Renens. Le critère de l'aptitude n'était pas contesté dans le recours et les recourants n'ont pas soulevé de grief à ce propos au cours de la présente procédure.

E. 5.2

S'agissant de l'examen de la proportionnalité au sens étroit, il sied de procéder à une pesée des intérêts privés et publics.

E. 5.2.1

Les recourants ne décrivent pas leurs intérêts privés respectifs, les cinq recours étant strictement identiques sur ce point malgré des atteintes très différentes à leurs droits de propriété. En l'absence de précisions des recourants, il sied de retenir que leurs intérêts privés consistent principalement en la préservation de leur propriété et la jouissance de celle-ci (notamment la location des appartements de la PPE, l'usage ou la location des places de parcs et l'usage du jardin privatif). Ces intérêts privés sont atteints par l'expropriation.

E. 5.2.2

S'agissant de l'intérêt public, il est renvoyé au considérant 5 de l'arrêt A-2465/2018 pour un examen détaillé. Le résumé fait au considérant 8.2 du renvoi 1C_121/2018 est le suivant. Les infrastructures de transports en commun litigieuses répondent non seulement aux objectifs de mobilité poursuivis par le PALM, mais également à ceux définis par le plan directeur cantonal vaudois. Le projet est par ailleurs conforme à la volonté des pouvoirs politiques de réduire le TIM, dans les villes, au profit des transports publics et de la mobilité douce. Il vise également la réduction, à moyen terme de la pollution de l'air dans l'agglomération Lausanne-Morges. Il permet en outre, pour le futur, de garantir un réseau de transports publics capable de répondre aux besoins et d'absorber le nombre croissant de voyageurs générés par le développement urbanistique et économique de la région, étant rappelé que l'agglomération Lausanne-Morges héberge actuellement 39 % de la population et 52 % des emplois du canton de Vaud. Le "t1" ne dessert pas les mêmes quartiers que les transports en commun existants, de sorte qu'il n'entre pas en concurrence avec ceux-ci.

E. 5.2.3

La plus grande partie de la surface expropriée, soit le jardin, ne concerne qu'une des copropriétaires de la PPE. Les places de parcs expropriées atteignent aux droits d'autres copropriétaires. Cela étant, il sied de souligner que l'immeuble lui-même n'est pas touché et qu'en expropriant définitivement 187 m² sur les 736 m² de la parcelle, l'autorité précédente a limité l'atteinte au droit fondamental des recourants à ce qui était strictement nécessaire pour atteindre le but visé. En rapprochant la route de la façade de l'immeuble, il ne saurait être exclu que les nuisances sonores augmentent pour les habitants de la PPE, ce dont il y a lieu de douter dans la mesure où le trafic est voué à diminuer sur cette route (arrêt A-2465/2016 consid. 6.11.4.2). Toutefois, si contre toute attente le bruit augmentait, cette question pourra être examinée ultérieurement lors d'une procédure indépendante devant la Commission fédérale d'estimation (CFE) compétente. De même, il appartiendra à la CFE de déterminer une juste indemnité pour l'expropriation et d'examiner si les parts de copropriété, cas échéant lesquelles, voient leur valeur locative ou immobilière diminuer en raison de l'expropriation. Ainsi, les intérêts privés des recourants sont atteints, mais une pesée des intérêts amène le Tribunal à constater qu'ils ne sauraient être prépondérants à l'intérêt public poursuivi par le projet.

E. 5.3

Les recourants n'invoquent pas une violation de l'essence même de leur droit fondamental. Aucun élément au dossier ne laisse penser que tel serait le cas, de sorte qu'il est retenu que l'essence du droit fondamental a été respectée.

E. 5.4

Il ressort de ce qui précède que la nécessité d'un tiroir ferroviaire de 145m est donnée. L'expropriation respecte le principe de la proportionnalité et l'atteinte au droit fondamental est conforme au droit.

E. 6.1

Le recours est en conséquence rejeté.

E. 6.2

Au sens de l'art. 116 al. 1 LEx, les frais causés par la procédure devant le Tribunal administratif fédéral, 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.

E. 6.2.1

En l'espèce, en tant qu'expropriant, seule l'intimée devrait en principe supporter les frais de procédure des recourants. Cela étant, les recourants sont entièrement déboutés dans leurs conclusions. Eu égard au fait que les éléments déterminants pour évaluer de la nécessité de la longueur du tiroir ferroviaire n'ont été apportés qu'en cours de la présente procédure, l'intimée se doit d'assumer une partie des frais malgré l'issue du recours. En conséquence, les frais de procédure seront partagés par moitié entre l'intimée et les recourants.

E. 6.2.2

Les frais de procédure, qui englobent également ceux de la procédure A-2465/2016, sont fixés à 7'500 francs. Les recourants ont déjà versé une avance de frais équivalente aux frais de procédure déterminés, soit 7'500 francs. Il y aura donc lieu, dès l'entrée en force du présent arrêt, d'une part, de restituer un montant de 750 francs à chacun des recourants 3 à 6 et de 750 francs aux recourants 1 et 2 solidairement et, d'autre part, de percevoir un montant de 3'750 francs de l'intimée.

E. 6.3

Concernant les dépens, il y a lieu d'arrêter le montant dû par l'intimée, en tant qu'expropriant, à titre de dépens réduits et en l'absence de note d'honoraires, à 2'000 francs. Cela étant, constatant que les cinq recours sont les mêmes, il y a lieu de préciser que ce montant de dépens vaut solidairement pour tous les recourants. (dispositif à la page suivante)

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