

# **BVGer A-3462/2019 vom 6. November 2020**

Bundesverwaltungsgericht, 2020-11-06, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-3462\\_2019](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-3462_2019)

FR: TAF A-3462/2019 du 6 novembre 2020

IT: TAF A-3462/2019 del 6 novembre 2020

## **Regeste**

Infrastructure ferroviaire

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

La procédure de recours est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), pour autant que la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) n'en dispose autrement (art. 37 LTAF). Le Tribunal examine d'office et librement sa compétence (art. 7 PA), ainsi que la recevabilité des recours qui lui sont soumis.

### **E. 1.2**

Sous réserve des exceptions - non pertinentes en l'espèce - prévues à l'art. 32 LTAF, le Tribunal de céans connaît, en vertu de l'art. 31 LTAF, des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 PA prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF. L'acte ici entrepris est bien une décision au sens de l'art. 5 PA. L'Office fédéral des transports (OFT) est une autorité dont les décisions sont susceptibles de recours (art. 33 let. d LTAF en lien avec le ch. B. VII 1.2 de l'annexe 1 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [OLOGA, RS 172.010.1] par renvoi de son art. 8 al. 1 let. a). 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 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

### **E. 1.3.1**

Conformément à l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour former recours celui qui a pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou a été privé de la possibilité de le faire (al. 1 let. a), est spécialement atteint par la décision attaquée (al. 1 let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c). Pour satisfaire aux exigences de l'art. 48 al. 1 let. b et c PA, le recourant doit se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation (ATAF 2009/16 consid. 2.1 ; ATAF 2007/20 consid. 2.4 ; arrêts du TAF A-5411/2012 du 5 mai 2015 consid. 1.3.1 ; A-648/2014 du 16 janvier 2015 consid. 1.3.1). Il doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée, de manière à exclure l'action populaire (137 II 30 consid. 2.2.3 ; ATAF 2012/9 consid. 4.1.1 ; arrêts du TAF A-1053/2020 du 3 août 2020 consid. 2.5.1 ; A-3825/2015 du 16 mars 2016 consid. 1.3.1). Le recourant doit prouver l'existence d'un rapport particulièrement étroit et digne de protection ("eine schutzwürdige besondere Beziehungsnähe") avec l'objet du litige (ATF 144 I 43 consid. 2.1). L'intérêt

pratique - de nature économique, idéale, matérielle ou autre - n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais peut être un intérêt de fait (ATAF 2012/13 consid. 3.2.2 ; ATAF 2009/16 consid. 2.1). Il n'a enfin pas besoin de correspondre à l'intérêt protégé par les normes invoquées (ATF 127 I 44 consid. 2c ; ATAF 2012/13 consid. 3.2.2). Le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse, s'il a en principe la qualité pour recourir, doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée de manière à exclure l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2 ; 137 II 30 consid. 2.2.3). Conformément à l'art. 18f LCdF, quiconque a qualité de partie en vertu de la PA ou de la LEx peut faire opposition auprès de l'autorité d'approbation pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure (al. 1). Toutes les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnité ou de réparation en nature doivent être déposées dans le même délai. Les oppositions et les demandes déposées ultérieurement en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent être adressées à l'autorité chargée de l'approbation des plans (al. 2). Les communes font valoir leurs intérêts par voie d'opposition (al. 3).

#### **E. 1.4.1**

En l'espèce, le recourant 5 a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure. Etant l'un des destinataires de la décision querellée, voisin directe du parking/bâtiment des Epinettes approuvé et étant touché par une augmentation des nuisances, il est particulièrement atteint et a un intérêt digne de protection à requérir son annulation ou sa modification (art. 48 al. 1 PA). Il a donc qualité pour recourir. Son recours a été déposé dans le délai (art. 50 al. 1 PA) et dans les formes prévues (art. 52 PA).

#### **E. 1.4.2**

La qualité pour recourir des recourants 1 à 4 est très litigieuse. Ils habitent en effet à plus de 150m (à vol d'oiseau) du parking des Epinettes et, malgré des griefs très diversifiés et parfois peu motivés, ils ne sont directement touchés que par une hypothétique hausse du trafic routier sur l'avenue du Mont d'Or de 3% soit devant leur parcelle (RIE p. 29). Il n'est guère perceptible de déterminer en quoi les recourants 1 à 4 sont plus touchés que quiconque par la DAP. Ce d'autant plus qu'excepté pour cette question de trafic routier, les recourants 1 à 4 auraient plus à perdre qu'à gagner à l'annulation de la décision querellée, en particulier car des mesures anti-bruit (notamment le déplacement du lieu d'attente des TGV et paroi anti-bruit des Epinettes) vont concrètement atténuer le bruit des installations ferroviaires (cf. infra, consid. 8ss), ce qu'ils semblaient ignorer encore lors de la vision locale. Cela étant, l'autorité inférieure a procédé sans réserve les concernant et a déclaré leur opposition recevable (DAP II. A. 4.2.1.1). Le Tribunal entrera donc en matière. Leur recours a été présenté dans le délai (art. 50 al. 1 PA). En sus d'une qualité pour agir très faible, l'acte de recours (6 pages) des recourants 1 à 4 est parsemé de suppositions, dénué de liens avec les pièces au dossier et exempt de discussion juridique. Certes, le délai de recours est de 30 jours, la décision d'approbation des plans fait 156 pages et le dossier approuvé est conséquent. Cela étant, les recourants 1 à 4 ont participé à la procédure pendant plus de 4 ans et demi (renonçant par ailleurs à se présenter à la séance de conciliation et parfois à se déterminer ; les recourants 1 et 2 se plaignant systématiquement de violations de leur droit d'être entendu en cours de procédure d'opposition mais ne se déterminant pas sur le fond) avant qu'une décision ne soit prononcée. Ils ont eu accès au dossier en cours de procédure

d'opposition (consid. 3 infra) et ne s'attaquent qu'à certains aspects du dossier. Dès lors, le fait que le budget du projet s'élevait à 1,25 milliard de francs n'était nullement un motif pour présenter un acte de recours aussi faiblement motivé (art. 52 PA ; consid. 2.4 infra) et requérir le dépôt d'un mémoire complémentaire (art. 53 PA). Preuve s'il en fallait, un tel reproche ne peut être fait au représentant du recourant 5 qui - malgré le même délai pour recourir contre la même décision et sur la base du même dossier - a déposé un acte de recours motivé dont la recevabilité est indiscutable. Enfin, quoiqu'en pensent les recourants 1 à 4, dans son pli du 8 août 2019, le Tribunal leur a clairement indiqué qu'ils étaient libres de déposer des observations spontanées, ce qu'ils n'ont pas fait. Le recours était dès lors à la limite extrême de la recevabilité.

### **E. 2.1**

La procédure est régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que le Tribunal définit les faits et apprécie les preuves d'office et librement (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 (ATF 135 I 91 consid. 2.1 ; ATAF 2014/24 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 4).

### **E. 2.2**

Les recourants peuvent invoquer devant le Tribunal la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents ainsi que l'inopportunité de la décision entreprise, sauf lorsqu'une autorité cantonale a statué comme autorité de recours (art. 49 PA). L'autorité de recours n'est pas liée par les motifs invoqués par les parties (art. 62 al. 4 PA), ni par les considérants de la décision attaquée (Moser et al., *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2ème éd., Berne 2013, n° 3.197). Aussi peut-elle admettre ou rejeter le pourvoi pour d'autres motifs que ceux invoqués.

#### **E. 2.3.1**

L'objet du litige est défini par les conclusions du recours, lesquelles doivent rester dans le cadre de l'acte attaqué. Partant, les recourants ne peuvent que réduire l'objet du litige par rapport à l'objet de la contestation, puisque son élargissement ou sa modification mènerait à une violation de la compétence fonctionnelle de l'autorité supérieure (ATF 136 II 457 consid. 4.2 ; ATF 136 II 165 consid. 5 ; arrêt du TAF A-6810/2015 du 13 septembre 2016 consid. 1.3 ; Moser et al., op. cit., n° 2.7 ss). A cela s'ajoute qu'en procédure fédérale d'approbation des plans, toutes les objections pouvant être formulées pendant la mise à l'enquête doivent être soulevées dans la procédure d'opposition, en l'espèce conformément à l'art. 18f de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101). Cela garantit, dans l'intérêt de la concentration des procédures, l'examen en même temps, par la même autorité, de toutes les objections au cours de l'élaboration de la décision d'approbation des plans (Message du Conseil fédéral du 25 février 1998 relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans [Message LCoord], FF 1998 III 2221, spéc. 2266 ; arrêt du TAF A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 2.1.2). L'objet du litige est ainsi limité aux griefs soulevés en procédure d'opposition et il ne peut plus être étendu dans la procédure contentieuse subséquente. En revanche, la motivation qui sous-tend les griefs peut quant à elle être modifiée, mais à la

condition qu'elle n'étende pas l'objet du litige (ATF 133 II 30 consid. 2.2 ; ATAF 2012/23 consid. 2.1 ; arrêts du TAF A-592/2014 précité consid. 2.1.2).

#### **E. 2.4.1**

Comme déjà mentionné, l'acte de recours des recourants 1 à 4 soulève de nombreux problèmes de motivation, dont certains ont été opportunément résolus grâce à leurs observations finales. Par exemple, dans leur recours, les recourants 1 à 4 reprennent les positions des autorités cantonales et fédérales exprimées lors de leurs premières déterminations pour fonder des griefs. Toutefois, ces prises de positions ont par la suite obtenu des réponses des CFF et/ou ont fait l'objet de mesures d'instruction (dont par exemple la modification du RIE pour prendre en compte la qualification d'installation commerciale à forte fréquentation [ICFF] au sens de la mesure D13 du plan directeur cantonal vaudois [PDCVD]). Or, suite à ces actes d'instruction, les autorités compétentes ont donné leur approbation, les pièces répondant à suffisance à leur interrogations, remarques et réserves ; certaines réserves fondant également des charges imparties par l'OFT. Dans leur recours, les recourants 1 à 4 ne prennent à aucun moment en considération les réponses amenées et présentent donc des arguments qui pouvaient s'avérer pertinents à un moment de la procédure d'opposition mais qui, suite aux différents actes de procédure, ne pouvaient plus être allégués tels quels. De même, leur acte de recours est parsemé de supputations et de suppositions alors que des pièces au dossier amènent des réponses concrètes.

#### **E. 2.4.2**

Les recourants 1 à 4 font grief à l'OFT d'avoir relevé des incohérences dans les systèmes statiques. Cependant, une lecture complète des phrases ou considérants de la DAP leur aurait permis de constater que les incohérences précitées ont systématiquement fait l'objet de charges, ceci pour les ouvrages d'art : Parking des Epinettes et soutènement des voies (DAP II.B.1.2.3.9 ; charges 7.1.73 à 2.1.81), Passage inférieur (PI) Avenue W. Fraisse (DAP II.B.1.2.3.10 ; charges 2.1.82 à 2.1.84), Galette et Front Sud (DAP II.B.1.2.3.11 ; charges 2.1.85 à 2.1.101), Marquise quai 1 et Marquise quai 5 (DAP II.B.1.2.3.12 et II.B.1.2.3.14 ; charges 2.1.102 à 2.1.107). Les recourants méprennent ainsi que des mesures ont été ordonnées - sous forme de charges - par l'OFT pour remédier aux incohérences précitées. Ainsi, dans la mesure où les recourants ne contestent pas la validité des charges, leur grief n'est pas motivé et est donc irrecevable.

#### **E. 2.5**

Au stade des observations finales, le recourant 5 élève un nouveau grief à savoir une violation de l'art. 18 al. 4 LCdF en ce sens que le bâtiment des Epinettes violerait le Code rural et foncier du 7 décembre 1987 (CRF, RS-VD 211.41). Il en va de même du non-respect d'une charge foncière grevant la parcelle du recourant 5 en faveur des CFF. Ces griefs n'ont pas été soulevés en procédure d'opposition, de sorte qu'ils sont irrecevables.

#### **E. 2.6**

Il ressort des actes de recours, confirmés lors de la vision locale, que les recourants 1 à 5 ne remettent nullement en cause la partie purement ferroviaire du projet, à savoir l'élargissement de la plateforme ferroviaire, la création d'un nouveau passage inférieur, etc. Ainsi, même si les recourants 1 et 2 contestaient par leur opposition du 13 décembre 2015 la nécessité de prolonger et élargir les quais, ces griefs n'ont plus à être traités. Dans la procédure de recours, les recourants 1 à 5 font valoir des griefs en lien avec la compétence

de l'OFT à approuver le parking/bâtiment des Epinettes et les surfaces commerciales, avec l'étendue desdites surfaces commerciales, avec le bruit des aérocondenseurs et avec le trafic routier et ses conséquences.

### **E. 3**

En premier lieu, les recourants 1 à 4 reprochent à l'OFT d'avoir violé leur droit d'être entendu, car ils n'auraient à leur sens pas eu un accès complet au dossier.

#### **E. 3.1**

Les buts de la mise à l'enquête sont de permettre à chacun de prendre connaissance du projet, de servir de point de départ de la procédure d'opposition et de permettre l'exercice du droit d'être entendu (ATF 143 II 467 consid. 2, 138 I 131 consid. 5 et 135 II 286 consid. 5). Ce processus de mise à l'enquête constitue en outre pour les intéressés un élément préalable nécessaire à leur protection juridique puisque seuls les opposants ont qualité pour recourir contre une autorisation de construire (art. 18f LCdF). En ce sens, il s'agit d'un moyen anticipé et formalisé de satisfaire aux exigences du droit d'être entendu. Au sens de l'art. 26 al. 1 PA, la partie ou son mandataire a le droit de consulter notamment les mémoires des parties et les observations responsives d'autorités, les actes servant de moyens de preuve au siège de l'autorité appelée à statuer ou à celui d'une autorité cantonale désignée par elle. L'accès au dossier, également protégé par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), ne comprend, en règle générale, que le droit de consulter les pièces au siège de l'autorité, de prendre des notes et, pour autant que cela n'entraîne aucun inconvénient excessif pour l'administration, de faire des photocopies (ATF 131 V 35 consid. 4.2 ; 122 I 109 consid. 2a ; arrêt du TF 8C\_809/2017 du 6 février 2018 consid. 2.1). En revanche, il ne confère pas le droit de se voir notifier les pièces du dossier (ATF 116 I 326 consid. 3d ; arrêt du TF 8C\_221/2018 du 4 juillet 2019 consid. 3.2; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7ème éd. 2016, n° 1020 ; Stephan C. Brunner, in : Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (VwVG), 2019, ch. marg. 21 ad art. 26; Waldmann/Oeschger, in : Waldmann/Weissenberger [éd.], Praxiskommentar VwVG, 2ème éd. 2016, ch. marg. 85 ad art. 26 PA).

#### **E. 3.2.1**

Les recourants 1 et 2, dans leur opposition du 13 mai 2015, ont considéré que les CFF devaient mettre les pièces du dossier à l'enquête sous forme électronique. Dans leur pli du 14 septembre 2017, les recourants ont requis l'OFT de produire un certain nombre de pièces, ce qui a été fait par pli du 18 septembre 2017. Enfin, le 18 septembre 2018, les recourants 1 et 2 ont estimé que les CFF devraient mettre les pièces électroniques à l'enquête publique et se sont réservé le droit de requérir la production de pièces.

#### **E. 3.2.2**

Lors de la mise à l'enquête publique, les recourants 3 et 4 ont requis l'OFT de leur remettre une copie électronique complète du dossier des CFF par pli du 13 mai 2014 en raison de l'ampleur et de la complexité du dossier. Les opposants ont réitéré leur requête le 15 avril 2016. Le 22 mars 2018, les recourants 3 et 4 ont requis la production, sous format électronique des plans n° 05.03, 05.04 et 05.06. Ils ont également requis la production des pièces 07.01 et 07.02 dès qu'elles seraient définitives. Dans leur opposition du 18 septembre 2018, les recourants 3 et 4 se sont réservés "de solliciter, dans les prochains jours ou prochaines semaines, la transmission d'un document spécifique mis à l'enquête publique, et

de compléter [leurs] observations dans les meilleurs délais". Dans leur pli du 1er avril 2019, les recourants n'ont pas requis la production de pièces. Nonobstant que les recourants n'avaient, lors de la procédure d'opposition, aucun droit d'obtenir une copie électronique des pièces mises à l'enquête, ils ont obtenu de l'OFT les pièces dont ils ont demandé la production. Une violation de leur droit d'être entendu doit dès lors être écartée.

### **E. 3.3**

Dans leur recours du 4 juillet 2019, les recourants 1 à 4 n'ont ni allégué une violation de leur droit d'être entendu ni requis la production de pièces. Dans leurs observations du 22 juillet 2020, et bien qu'ayant déjà connaissance du délai pour déposer les observations finales depuis plus de deux semaines, les recourants se sont réservés le droit de requérir une prolongation de délai, sans toutefois demander la consultation du dossier et encore moins celui des CFF. Ce n'est que le 17 août 2020, soit plus d'une année après le dépôt du recours, que les recourants ont requis la production de pièces en lien avec le nombre de mètres carrés des surfaces commerciales et administratives, ou encore sur des conventions liant les CFF avec la ville de Lausanne, soit des documents qui ne sont pas sujet à approbation (art. 3 al. 2 de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires [OPAPIF, RS 742.142.1]) et ne figurent dès lors pas au dossier. S'agissant de la demande de produire des documents relatifs aux flux de passagers, un rapport de 166 pages (plan 02.03) sur cette thématique figure au dossier, de même que le rapport technique (plan 02.01) contient de nombreuses informations à ce propos. Une copie du dossier électronique des CFF leur a été remise, bien que les recourants ne l'aient pas demandée. Le 17 septembre 2020, les recourants ont fait remarquer qu'il manquait trois pièces (06.02, 06.03 et 20.01bis [résultant d'un problème de décompression des fichiers]), lesquelles leur ont été remises par pli du 22 septembre 2020. Dans ces circonstances, nonobstant que les recourants 1 à 4 n'ont toujours pas demandé une copie du dossier des CFF mais l'ont reçue à l'initiative du Tribunal alors qu'ils n'en avaient aucun droit, une éventuelle violation de leur droit d'être entendu a été guérie au-delà de ce qu'exigé par les recourants.

### **E. 3.4**

Il ressort de ce qui précède que le grief d'une violation du droit d'être entendu des recourants 1 à 4 doit être écarté.

### **E. 4.1**

Les principes de planification, de construction et d'exploitation des chemins de fer sont définis aux art. 17 ss 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 (art. 17 al. 1 LCdF). Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, ainsi que sur l'unité technique et l'admission à la circulation ferroviaire, compte tenu de l'interopérabilité et des normes de sécurité afférentes à chaque tronçon (art. 17 al. 2 LCdF). Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation (art. 17 al. 4 LCdF). Elles sont tenues de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers (art. 19 al. 1 LCdF).

#### **E. 4.2.1**

Au sens de l'art. 18 LCdF, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1 ; à noter qu'un alinéa 1bis est entré en vigueur le 1er janvier 2020 et n'est donc pas applicable à la présente procédure) ; l'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2) ; l'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3) ; aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire (al. 4) ; en règle générale, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel conforme à la LAT ait été établi (al. 5). Selon l'art. 18a LCdF, la procédure d'approbation des plans est régie par la LCdF et, subsidiairement, par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx, RS 711). Par opposition à l'art. 18 LCdF, l'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal au sens large ; l'accord de l'entreprise ferroviaire ou la consultation de l'OFT sont toutefois nécessaires dans certains cas (art. 18m al. 1 et 2 LCdF).

#### **E. 4.2.2**

Selon la jurisprudence, est considérée comme une installation servant exclusivement ou principalement le chemin de fer, celle qui présente, d'un point de vue matériel et spatial, un rapport nécessaire et étroit avec l'exploitation ferroviaire (ATF 145 II 218 consid. 4.1 ; 127 II 227 consid. 4 ; arrêts du TF 1C\_593/2019 du 19 août 2020 consid. 4.1 ; 1C\_32/2017 du 6 mars 2018 consid. 6.1). Servent toutefois simultanément l'exploitation ferroviaire et la circulation routière notamment les carrefours entre rail et route ; il s'agit de constructions mixtes qui contiennent régulièrement des éléments en lien avec l'exploitation ferroviaire et d'autres étrangers à ce domaine. En principe, une procédure unique d'approbation doit être suivie (ATF 145 II 218 consid. 4.1 ; 127 II 227 consid. 4a ; arrêt 1C\_463/2010 du 24 janvier 2011 consid. 2.2). L'art. 18 LCdF constitue une concrétisation du principe de coordination défini à l'art. 25a LAT. Si l'art. 25a LAT s'applique à la planification, il est concrétisé, s'agissant de la réalisation des projets planifiés, dans les bases légales spécifiques dont l'art. 18 LCdF. L'autorité porteuse du projet est désignée comme autorité unique ; elle est à ce titre chargée de rendre une décision globale, après avoir entendu les autres autorités spécialisées concernées et le canton du lieu d'implantation. Cette décision globale remplace tous les autres plans et autorisation (Marti Arnold, in : Commentaire pratique LAT : autorisation de construire, protection juridique et procédure, 2020, ad art. 25a p. 200). Cet impératif émane également du Message LCoord (FF 1998 III 2221, 2227). Une jurisprudence récente (arrêt du TF 1C\_593/2019 du 19 août 2020 consid. 4.5.5) semble remettre en cause le principe des procédures uniques en scindant une procédure d'approbation des plans en deux, l'une fédérale pour le rehaussement d'un pont routier au-dessus des voies de chemins de fer et l'autre cantonale pour les routes entourant ce pont. De même, cet arrêt contraint l'OFT à coordonner la procédure fédérale (dont les plans sont entrés en force) avec une procédure cantonale pas encore ouverte sur la base de l'art. 25a LAT, tout en reconnaissant que cette manière de procéder ne permet plus de respecter l'objectif de la LCoord (consid. 4.6). Selon l'objectif principal poursuivi par l'installation en

cause, celle-ci devra faire l'objet d'une procédure d'approbation relevant du droit ferroviaire ou, au contraire, être autorisée par le biais de la procédure cantonale applicable (ATF 145 II 218 consid. 4.1 ; 127 II 227 consid. 4). Comme précité, ce principe semble devenir caduc de par l'arrêt 1C\_593/2019 précité, lequel n'est toutefois pas prévu à la publication. Dans ce cadre, il ne s'agit pas seulement de se fonder sur l'ampleur des modifications projetées, sur le plan respectivement routier ou ferroviaire, mais essentiellement sur l'objectif principal poursuivi par le projet ; en d'autres termes, il convient, dans chaque cas particulier, de déterminer si la construction ou l'installation répond au premier chef aux besoins de l'exploitation ferroviaire ou à ceux de la circulation routière (ATF 145 II 218 consid. 4.1 ; 127 II 227 consid. 5 ; arrêts du TF 1C\_593/2019 du 19 août 2020 consid. 4.1 ; 1C\_32/2017 précité consid. 6.1).

#### **E. 4.3.1**

L'art. 1 al. 1 let. a de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF, RS 742.141.1) dispose que dite ordonnance régit la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et le démantèlement des ouvrages, des installations et des véhicules des chemins de fer. Elle vise notamment à assurer la sécurité des chemins de fer (al. 2) et s'applique à tous les chemins de fer soumis au régime de la LCdF et aux éléments électriques des trolleybus et des installations de trolleybus (al. 3).

#### **E. 4.3.2**

Selon l'art. 6 OCF, les plans de toutes les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) sont soumis à la procédure d'approbation selon l'art. 18 LCdF. Les plans des ouvrages indispensables à l'exploitation ferroviaire peuvent être implicitement approuvés, à savoir qu'il est facultatif de les faire figurer au dispositif de la décision et que la pose du tampon humide d'approbation de l'OFT sur les plans en papier les concernant est superflue (arrêt du TF 1C\_125/2018 du 8 mai 2019 consid. 3, non publié in ATF 145 II 218).

#### **E. 4.3.3**

La procédure d'approbation des plans est régie par l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF, RS 742.142.1 ; al. 1). En approuvant les plans, l'OFT constate que les documents approuvés permettent de construire les ouvrages et les installations conformément aux prescriptions (al. 2). L'OFT peut contrôler lui-même les documents ou les faire contrôler par des spécialistes compétents et indépendants (experts), ou encore exiger du requérant des attestations et des rapports d'examen d'experts (al. 3). Il peut, en approuvant les plans, déterminer les ouvrages, les installations ou les parties de ceux-ci pour lesquels des dossiers de sécurité selon l'art. 8a devront être remis (al. 4). Enfin, l'approbation des plans, des ouvrages et installations a valeur d'autorisation de construire (al. 6).

#### **E. 4.4**

L'OPAPIF régit la procédure d'approbation des plans des constructions et des installations, installations à courant fort et à courant faible comprises, qui servent de manière exclusive ou prépondérante à l'exploitation des installations ferroviaires (art. 1 al. 1). La demande d'approbation des plans doit fournir toutes les indications nécessaires à l'évaluation du projet (art. 3 al. 1), le deuxième alinéa de cette disposition listant les documents à produire.

## **E. 5.1**

En premier lieu, les recourants soulèvent des questions de compétences de l'OFT à approuver certains plans.

### **E. 5.1.1**

Les recourants 1 à 4 allèguent que l'OFT ne serait pas compétent pour approuver les plans relatifs aux surfaces commerciales, sans préciser lesquelles (recours p. 4) ni motiver ce grief.

### **E. 5.1.2**

Le recourant 5 (recours p. 8 à 10) fait en substance valoir que l'OFT ne serait pas compétent pour approuver les plans relatifs au parking des Epinettes. Selon lui, le parking des Epinettes prévoit la construction de 319 places de parcs, dont 150 seraient destinées à un usage public (dépose de voyageur et accès aux commerces) et 169 à un usage privé. Le nombre de places serait disproportionné car l'emplacement des déposes-minutes n'était pas encore défini. De plus, moins de la moitié des places de parc seraient publiques et elles ne serviraient dès lors pas à l'exploitation d'un chemin de fer. Dès lors, il ne s'agirait pas d'une installation ferroviaire au sens de l'art. 18 LCdF. Il peut toutefois être relevé que le passage de la DAP cité par le recourant se rapporte à la synthèse de ses arguments et non pas à l'évaluation de l'OFT. Dans ses observations finales, le recourant 5 fait encore valoir que le parking des Epinettes pourrait également être utilisé par des visiteurs du nouveau pôle muséal, la plateforme 10, car celui-ci est très proche du parking et ne dispose d'aucune place de parc.

### **E. 5.1.3**

Dans sa décision querellée, l'OFT a considéré être compétent pour approuver les plans des surfaces commerciales et du parking des Epinettes (DAP II.A.1.13.2). En substance, l'existence d'un parking est au moins partiellement nécessaire à l'exploitation de grandes gares et il est donc usuel qu'un parking soit structurellement intégré à une gare. Or, les modifications de la gare entraînent la suppression du parking du Simplon qui se trouve actuellement sis dans la gare et son remplacement est nécessaire. S'agissant des surfaces commerciales, l'OFT considère que l'art. 39 LCdF reconnaît un intérêt public à l'entreprise ferroviaire à en développer en zone de gare. Les nouvelles surfaces commerciales résultent de l'élargissement de la plateforme ferroviaire et du développement des passages souterrains. Enfin, la localisation et le dimensionnement des surfaces commerciales et du parking ont été étudiés en détail pour participer à la sécurité des voyageurs sur les quais en répartissant les flux de personnes de manière adéquate dans les accès souterrains aux quais. Les surfaces commerciales et le parking jouent en effet le rôle "d'attracteurs" pour les flux de passagers. Ainsi, l'OFT retient que le parking/bâtiment des Epinettes et les surfaces commerciales ne peuvent pas être réalisés pour eux-mêmes. Ils sont liés d'un point de vue structurel et de l'exploitation au reste du projet de renouvellement de la gare de Lausanne. Dès lors, seul l'OFT était compétent pour approuver les plans y relatifs.

### **E. 5.1.4**

Concernant la compétence de l'OFT à approuver le parking/bâtiment des Epinettes et les surfaces commerciales, l'intimé se réfère principalement la décision querellée et considère que l'OFT était compétent pour approuver tant le parking/bâtiment des Epinettes que pour les surfaces commerciales.

## **E. 5.2**

Le coeur du projet approuvé est l'agrandissement de la gare de Lausanne (en particulier de la plateforme ferroviaire [voies de chemin de fer, quais et installations y relatives], des surfaces de circulation pour les usagers (notamment pas la création d'un troisième passage inférieur [PI centre]) et du front sud et du bâtiment voyageur et du sous-sol de la place de la gare). L'aménagement du noeud de Lausanne est prévu par le plan sectoriel de des transports, partie infrastructure rail (état au 5 novembre 2018) de la Confédération. Il est incontestable que cette infrastructure porteuse relève de l'infrastructure ferroviaire et relève de la compétence exclusive de l'OFT au sens de l'art. 18 al. 2 LCdF. Ce principe n'est pas contesté par les recourants et il n'y a dès lors pas lieu de s'étendre sur cette question. Il peut donc ici être constaté que la décision d'approbation des plans n'a pas été prise en violation des règles sur la compétence sur les points fondamentaux précités du dossier et qu'une éventuelle irrégularité relative à la compétence de l'OFT sur une question secondaire serait de nature à n'entraîner qu'une annulabilité ou nullité partielle (Häfelin/Müller/ Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7ème éd. 2016, n° 1133 p. 422 ; Dubey/Zufferey, Droit administratif général, 2014, n° 1016 p. 354).

### **E. 5.3.1**

Le mur nord du parking/bâtiment des Epinettes, qui s'inscrit dans le prolongement du mur de soutènement des Epinettes, servira au soutènement des voies de chemin de fer, à savoir que les voies 8 et 9 et les quais 4 et 5 reposeront directement sur le bâtiment (rapport technique du parking des Epinettes, plan 20.01 ; voir les coupes des plans 05-08 et 20.14 à 20.19 et tous les autres plans cotés avec le chiffre 20 en particulier la note de calcul [20.22]). Autrement dit, les murs porteurs et pieux forés du parking/bâtiment des Epinettes permettront l'élargissement et l'allongement des quais 4 et 5 de même que des voies 8 et 9. Sans ces murs et pieux forés, la plateforme ferroviaire ne saurait être construite et le projet entrepris perdrait toute son essence. Il peut également être relevé que le parking/bâtiment des Epinettes aura également des fonctions de protection contre le bruit et ce dans la continuité de la paroi anti-bruit des Epinettes. De même, une surface de circulation piétonne (passerelle piétonne vers Galette sise au-dessus du PI William-Fraisse ; voir aussi le rapport technique du passage inférieur Av. W. Fraisse, plan 21.01) permettra aux usagers des trains, piétons ou motorisés, de rejoindre la gare depuis le parking et inversement.

### **E. 5.3.2**

Les surfaces commerciales seront installées sous la plateforme ferroviaire (soit la zone Galette inférieure), le Front sud, le bâtiment voyageur et sous la place de la gare.

#### **E. 5.3.2.1**

L'infrastructure porteuse de la plateforme ferroviaire servira non seulement à créer et organiser les surfaces de circulation (flux de passagers en particulier par les PI). A cet égard, la jurisprudence a déjà précisé que les surfaces de circulation dans les gares assurent la jonction entre l'espace public extérieur et les trains et, à ce titre, l'acheminement des usagers. C'est là leur affectation et leur utilisation ordinaire (ATF 138 I 274 consid. 2.3.3). De plus, la gestion des flux piétonniers est au coeur du projet (plan 02.01 p. 41 ss ; plan 02.03). Les surfaces commerciales bordent les surfaces de circulation (principalement dans les PI) et se situent entre les piliers/murs porteurs de l'infrastructure ferroviaire.

#### **E. 5.3.2.2**

Selon le rapport technique de l'interface multimodale du sous-sol de la Place de la Gare (plan 22.01, p. 3) et la convention d'utilisation - Lot sous-sol Place de la Gare (plan 22.13, p. 6), les infrastructures sur et sous la place de la gare de Lausanne ont pour objectif de gérer les flux piétons entre la gare ferroviaire, la station de métro actuelle, la nouvelle station de métro et les diverses circulations de surface (bus, véhicules, deux-roues ou piétons). De nouveaux espaces souterrains sont donc réalisés, comprenant des espaces de circulation pour les passagers, la nouvelle station de métro, des espaces commerciaux, une vélo-station ainsi que les locaux techniques afférents. La vocation du nouveau sous-sol de la place de la Gare est donc celle d'un espace de circulation et distribution pour connecter les différents moyens de transports publics autant entre eux qu'au réseau des rues avoisinantes. Les surfaces commerciales se greffent autour de dites surfaces de circulation.

### **E. 5.3.3**

Les plans approuvés et relatifs au parking/bâtiment des Epinettes, de la galette inférieure, du bâtiment voyageur et du sous-sol de la place de la gare et les surfaces commerciales sont sises dans le périmètre de la gare, résultent de l'agrandissement des installations ferroviaires et sont structurellement indissociables de l'infrastructure ferroviaire. Il résulte de ce qui précède qu'il existe un rapport nécessaire et étroit avec l'exploitation ferroviaire d'un point de vue spatial.

### **E. 5.4.1**

Le parking des Epinettes, qui prévoit 319 places de parcs pour véhicule léger en remplacement des 400 actuelles du parking du Simplon et 109 pour les deux-roues motorisés (en remplacement des 160 places actuelles), est principalement destiné aux usagers du trafic ferroviaire et aux personnes indispensables à son exploitation. Ainsi, à titre d'usage public, 150 places seront réservées aux usagers des trains, ce qui fait par ailleurs l'objet de la charge 2.20 (DAP p. 151) ; 20 places seront dédiées au service de partage de voiture Mobility, lequel n'est toutefois pas ouvert aux seuls usagers des trains, mais dont l'emplacement s'impose de par la destination de tels services ; 30 seront des compensations de places de riverains ; et 10 seront destinées aux visiteurs des locaux loués du bâtiment des Epinettes. A titre d'usage privé, 40 sont destinées aux employés CFF et aux employés du "centre sécuritaire" regroupant la police cantonale, la police communale, la police ferroviaire et des douanes. L'utilisation de ces locaux administratifs sis dans le parking/bâtiment de Epinettes par le "centre de sécuritaire" relève également de l'exploitation ferroviaire (art. 36 al. 1 OCF). Le recourant 5, dans ses observations finales, allègue que les CFF auraient pour projet de délocaliser par la suite ces emplois dans la Rasude. Toutefois, une telle intention ne ressort pas du dossier. La répartition des places de parc à titre privé diffère un peu dans la "Notice technique Gare de Lausanne - Complément d'étude de circulation périmètre gare de Lausanne (pièce 16B du dossier de l'OFT ; ci-après : rapport Transitec du 31 janvier 2017)", puisque selon dite étude 16 places sont dévolues à titre de Réserve pour le centre sécuritaire, 13 aux employés des Epinettes et 80 constituent des places privées CFF. En tout état de cause, la répartition précise des places devra être transmise au canton de Vaud avant le début des travaux (charge 2.20 précitée). Ainsi, la majorité des places de parc sont d'ores-et-déjà attribuées à des usages ferroviaires ou en lien avec l'exploitation ferroviaire. Il relève en effet de l'exploitation ferroviaire de s'assurer que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire puisse faciliter l'accès aux trains et favoriser la mobilité, la complémentarité des moyens de transport et la connexion entre ces derniers. De même, sans les employés des CFF, les infrastructures ferroviaires ne peuvent pas être

exploitées. Les CFF doivent définir eux-mêmes leurs besoins en matière de parcage. Les autorités communales/cantoniales doivent examiner si ce besoin est compatible et s'insère dans leurs propres projets de mobilité et de parcage. Il incombe en effet aux autorités de coordonner le développement de leur territoire et non pas au CFF de coordonner ce développement. En ce sens, les autorités n'ont exprimé aucune réserve sur les 319 places de parcs projetées par les CFF.

#### **E. 5.4.2**

Le parking des Epinettes vise en premier lieu à remplacer celui du Simplon qui sera supprimé et qui permet déjà actuellement d'accéder aux commerces actuels de la gare de Lausanne aux non usagers des trains. L'utilisation du parking des Epinettes par des usagers des seules surfaces commerciales a été pris en considération par le rapport de Transitec du 31 janvier 2017 (p. 5) qui souligne que les usagers de ces commerces seront néanmoins en immense majorité des utilisateurs des transports publics ou de la mobilité douce. Le fait que des visiteurs de la plateforme 10 puissent éventuellement utiliser le parking des Epinettes ne figure pas dans le rapport précité, sans que cela ne soit en défaveur du recourant (consid. 8 infra) ou encore qu'il en serait autrement si le parking du Simplon existait encore. De la sorte, l'utilisation du parking des Epinettes sera la même que celle du Simplon, même eu égard aux projets indépendants du canton et de la commune, et le fait que des usagers des surfaces commerciales puissent également l'utiliser a été pris en considération. Il n'empêche que son public primaire et principal est constitué des usagers des trains et le personnel nécessaire à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

#### **E. 5.4.3**

Il ressort de ce qui précède que le parking/bâtiment des Epinettes poursuit principalement un objectif de desserte des installations ferroviaires. Or, l'on peine à percevoir comment la gare de la 4<sup>ème</sup> ville de Suisse pourrait fonctionner sans parking. A cet égard, il s'agit non seulement de répondre aux besoins actuels mais surtout de prévoir les besoins pour les décennies à venir en matière d'utilisation de l'infrastructure. Il existe ainsi un rapport nécessaire et étroit d'un point de vue matériel avec l'exploitation ferroviaire. A toutes fins utiles, il peut être relevé que le dimensionnement du parking des Epinettes, plus petit que celui du Simplon, prend en considération le d'autres projets comme celui de la Rasude (consid. 7 infra). La commune de Lausanne semblerait, selon les allégations des recourants, avoir l'intention de mettre en place des dépose-minute supplémentaires dans les alentours de la gare. D'une part, il relève des compétences élémentaires des communes de gérer leur territoire. D'autre part, cela ne révélerait aucune lacune au dossier, aucun élément dans les arguments des recourants laissant penser qu'il s'agirait d'installations ferroviaires et soumises à la procédure d'approbation des plans.

#### **E. 5.4.4.1**

Les surfaces commerciales constituent des entreprises accessoires ou annexes au sens de l'art. 39 LCdF (à ne pas confondre avec les utilisations accessoires ou annexes régies par l'art. 18b de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs [LTV, RS 745.1] ; voir arrêt du TAF A-6478/2016 du 22 novembre 2017 consid. 6.2.1.2). Au sens de cette disposition, l'entreprise ferroviaire qui gère l'infrastructure est autorisée à installer des entreprises accessoires à but commercial dans le périmètre des gares, pour autant que ces entreprises répondent aux besoins de la clientèle des chemins de fer (al. 1). L'exploitation d'une gare fait partie des tâches fondamentales du gestionnaire de l'infrastructure, lui seul

doit avoir le droit d'installer des exploitations annexes ou accessoires dans les gares (Message du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer 2 [FF 2005 2269, 2369]).

#### **E. 5.4.4.2**

Les recourants 1 à 4 citent l'arrêt 2A.256/2001 du 22 mars 2002, dans lequel le Tribunal fédéral avait formulé plusieurs critères restrictifs concernant l'assortiment et la surface de vente des magasins afin que ces derniers répondent à la définition d'entreprises de services aux voyageurs de l'ordonnance 2 du 10 mai 2000 relative à la loi sur le travail (OLT 2, RS 822.112). Cette jurisprudence examinait donc la notion de besoins des voyageurs (art. 26 al. 4 OLT 2) ou besoins de la clientèle des chemins de fer (art. 39 LCdF) sous l'angle du droit du travail et non pas de l'approbation de plans. Suite à cet arrêt précité (et le 2A.255/2001 de la même date mais concernant l'aéroport de Zurich), une initiative parlementaire (02.422) a été déposée pour modifier l'art. 27 al. 1ter de la loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (Loi sur le travail ; LTr, RS 822.11). Par cette révision la notion de magasins situés dans des grandes gares qui peuvent occuper du personnel le dimanche sans autorisation ne se définit plus qu'en fonction de leur situation géographique et non plus selon les besoins des voyageurs et, partant, selon l'offre de marchandises et de prestations comme l'art. 26 al. 4 OLT 2 le faisait (avis du Conseil fédéral du 5 mars 2004 sur le rapport du 17 février 2004 de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national [FF 2004 1493, 1495]). Cette modification législative a été approuvée en votation populaire le 27 novembre 2005.

#### **E. 5.4.4.3**

Dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans, il n'est nullement question de définir quels types de commerces seront installés et encore moins quels produits seront vendus. Il s'agit de respecter la liberté contractuelle des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, laquelle est dans tous les cas déjà restreinte par le cadre légal des art. 39 LCdF et 26 al. 4 OLT 2 et soumise à la surveillance de l'OFT (art. 40 al. 1 let. e LCdF) et des cantons/communes (art. 39 al. 3 LCdF). Tant que les surfaces commerciales projetées se situent dans le périmètre de la gare, elles présentent un rapport nécessaire et étroit d'un point de vue matériel avec l'exploitation ferroviaire et sont soumises aux restrictions relatives à l'assortiment destiné à la clientèle des usagers du train (art. 39 LCdF et 26 al. 4 OLT 2). Dans la présente procédure, la connexité spatiale des surfaces commerciales avec le périmètre de la gare n'est pas contestée. Ainsi, il s'agit de retenir l'existence d'un rapport nécessaire et étroit d'un point de vue matériel avec l'exploitation ferroviaire. Enfin, les recourants contestent sans conviction que les surfaces commerciales puissent être considérées comme des installations ferroviaires. Ils se plaignent bien plutôt de surfaces, à leur sens, trop importantes et de nature à générer du trafic routier et les nuisances qui en découlent. Ceci relève toutefois d'un examen de la proportionnalité du projet et non pas de la compétence de l'OFT (consid. 7.4 infra).

#### **E. 5.5**

Il ressort de ce qui précède que tant les surfaces commerciales que le parking/bâtiment des Epinettes présentent un rapport étroit et nécessaire, d'un point de vue spatial et matériel, avec l'exploitation ferroviaire. L'OFT était donc compétent en vertu de l'art. 18 al. 1 LCdF pour approuver les plans y relatifs.

#### **E. 6**

Il sied ensuite de traiter les griefs du recourant 5 pourtant sur une constatation inexacte ou incomplète des faits par l'OFT.

### **E. 6.1**

S'agissant des garages du recourant 5, il n'est plus contesté qu'il s'agit bien de garages et non pas de couverts à voitures comme retenu par l'OFT. Le vocabulaire choisi est toutefois sans conséquence. En effet, il sied de relever que l'intimé a choisi une méthode de construction qui permettra de démolir le mur sis sur sa parcelle et sur lequel reposent - ou à tout le moins sont contigus - actuellement les garages du recourant sans s'immiscer sur la parcelle du recourant. De plus, en cours de procédure, l'intimé a donné toutes les garanties nécessaires pour préserver l'intégrité des garages du recourant, à procéder à un constat avant et après travaux et à effectuer aux réparations qui seraient éventuellement nécessaires en cas de dommage (voir notamment observations finales des CFF du 13 août 2020). Dès lors, la qualification de garage ou couvert à voitures est d'une pertinence toute relative et n'est en tout cas pas propre à entraîner l'admission du recours.

### **E. 6.2**

Le recourant 5 conteste l'appréciation de l'OFT selon laquelle "par ailleurs il s'avère que les impacts du déplacement du parking ne provoquent pas de modification du trafic substantielle sur les axes importants", car le RIE prévoit une augmentation de 70% sur le chemin des Epinettes. A la lecture du plan directeur communal de la commune de Lausanne de 1996 (PDCom-96) actuellement en vigueur, le chemin des Epinettes (pour sa partie entre l'avenue William-Fraisse et l'intersection entre les Avenues du Mont-d'Or et de Milan) est classé comme réseau principal B (PDCom-96 p. 128). Le réseau principal poursuit le but d'assurer les liaisons avec les communes de l'intérieur de l'agglomération, voire celles immédiatement en bordure de celle-ci (PDCom-96 p. 127). Dès lors, il peut être constaté que selon la planification communale actuellement en vigueur, une partie du chemin des Epinettes constitue un axe important. Toutefois, la DAP repose sur le RIE (DAP III.1 Plan 06.01) qui constate une augmentation de 70% du trafic routier sur le chemin des Epinettes (RIE p. 29). A cet égard, l'OFT constate que "Concernant le bruit provoqué par la circulation routière, avec ou sans projet, la situation est relativement dégradée" (DAP II.B.5.19.3.1.1) mais que le recourant 5 "n'aura pas à subir de dépassement des valeurs limites pertinentes" (DAP II.B.5.19.3.1.2) se référant explicitement au RIE par son renvoi au ch. II.B.2.6.2 de la DAP (Protection contre le bruit routier). De la sorte, l'augmentation du trafic sur une partie du chemin des Epinettes n'a en rien été ignorée par l'OFT et la mauvaise constatation des faits s'agissant de la qualification d'une partie du chemin des Epinettes est sans conséquence. Enfin, il peut être relevé que selon le projet du 19 février 2019 de plan directeur communal de la commune de Lausanne (PDCom-19) actuellement en consultation, la partie du chemin des Epinettes actuellement classée comme réseau principal B ne sera plus classée du tout pour le trafic routier (PDCom-19 p. 112 et 113) mais devrait servir au réseau cycliste (PDCom-19 p. 109 et 110). Toutefois, ce plan directeur n'est pas encore approuvé ni entré en vigueur, de sorte que des modifications ne sont pas à exclure, sans que cela n'ait d'influence sur le projet ici contesté.

### **E. 6.3**

S'agissant du dernier grief du recourant 5 relatif à la constatation des faits portant sur les surfaces à disposition des CFF pour construire un parking, celui-ci sera traité dans les considérants qui suivent. En effet, l'argumentaire du recourant ne relève pas de la

constatation des faits mais bien plutôt d'un examen à son sens insuffisant d'une alternative au projet approuvé (considérant suivant).

### **E. 7.1**

Les recourants soutiennent en substance qu'un projet alternatif aurait dû être étudié et retenu, à savoir renoncer à la construction du parking des Epinettes et localiser toutes les places de parc de la gare à la Rasude. Les recourants semblent également reprocher à l'OFT (ou aux CFF selon la formulation de certains griefs) de ne pas avoir coordonné le développement de la mobilité par trafic motorisé individuel (TIM) avec les autres projets d'infrastructures en ville de Lausanne dont le t1.

#### **E. 7.1.1**

En vertu de l'art. 2 al. 1 let. b OAT, lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité, quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte. Bien que certains choix de l'autorité soient guidés par une logique de l'action ou de l'opportunité, la concrétisation d'un projet doit quant à elle toujours s'inscrire dans un cadre juridique, qui peut impliquer une réflexion sur les variantes à envisager (arrêt du TF 1C\_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1 ; Anne-Christine Favre, L'examen des variantes d'un projet en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement - entre opportunité et légalité, in : Mélanges Pierre Moor, 2005, p. 691 s).

#### **E. 7.1.2**

D'une manière générale, le principe de proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.), qui vaut pour l'ensemble de l'activité étatique, peut commander l'examen de variantes au regard de la pesée des intérêts qui lui est inhérente. Ce principe est notamment concrétisé dans de nombreuses dispositions en matière d'aménagement du territoire, du droit de l'environnement ou de la protection de la nature (arrêts du TF 1C\_32/2017 du 6 mars 2018 consid. 7.1.2 ; 1C\_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1 ; Favre, op. cit., p. 690). Le droit fédéral n'exige cependant pas une analyse des variantes aussi circonstanciée que celle qui est faite pour le projet lui-même (arrêts du TF 1C\_32/2017 précité ibid. ; 1C\_15/2014 précité ibid.). L'autorité d'approbation doit en particulier n'examiner plus en détail que les variantes entrant sérieusement en considération ; les options présentant des désavantages ou aucun avantage important peuvent en revanche être écartées sur la base d'un examen sommaire (ATF 139 II 499 consid. 7.3.1 ; arrêt 1C\_648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1).

#### **E. 7.1.3**

Même lorsqu'il dispose d'un plein pouvoir d'examen, le juge doit respecter la latitude de jugement dont dispose l'instance précédente dans le cadre d'une pesée des intérêts en présence. Il doit certes rectifier une décision erronée, mais peut s'en remettre au choix de l'autorité inférieure entre plusieurs solutions appropriées (ATF 136 I 184 consid. 2.2.1 ; arrêt du TF 1C\_15/2014 précité ibid.).

### **E. 7.2**

En matière de planification de la mobilité dans la ville de Lausanne, il convient de relever que le PDCOM-96 est certes dépassé par les projets d'envergure menés par le canton (not. le tram t1, les bus à haut niveau de service [BHNS], etc.) ou par les CFF (Léman 2030). Cependant, le PDCOM-19 (A5) prend en considération tous ces projets. Le PDCOM-19 n'est pas encore définitif ni entré en vigueur, il ne saurait donc lier les autorités (art. 9 al. 1 LAT

et 19 al. 3 de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [LATC, RS-VD 700.11]). S'agissant du périmètre de la gare et de ses environs immédiats, le PDCom-19 le qualifie de site majeur de mutation urbaine et le considère comme le territoire "Pôle Gare" (A.5, p. 75 s). Dans ce Pôle Gare, figurent tant le parking des Epinettes projeté par les CFF que le projet de la Rasude. De même, le PDCom-19 distingue les trois projets contigus dans cette zone, à savoir le pôle muséal, la gare de Lausanne et la Rasude. Les recourants n'ont nullement allégué avoir contesté la nécessité des deux parkings lors de la consultation publique (art. 17 al. 3 LATC) du PDCom-19. Le PDCom-19 met par écrit la coordination entre du projet de la gare avec tous les grands projets concernant la commune de Lausanne comme le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM ; PDCom-19, A.5, p. 73 s) auquel appartiennent les axes forts, lesquelles intègrent notamment le t1, les BHNS et le m3. Dans les faits, cette coordination par la commune de Lausanne est déjà effective depuis le début de la procédure. La coordination entre les CFF, la commune, le canton et les autres acteurs ressortait également clairement du rapport technique sur la gare de Lausanne (plan 02.01 not. p. 37) mis à l'enquête en 2015. A titre de preuve que la coordination est effective, les plans de la nouvelle gare contiennent déjà des ouvrages anticipant la construction du m3 alors que l'autorisation de construire de cette nouvelle ligne n'est pas encore délivrée. De même, le recourant 5, en produisant le préavis n° 2015/79 du 19 novembre 2015 de la municipalité de Lausanne démontre que la ville coordonne le projet de la Rasude et celui de la gare. Enfin, cette coordination est également représentée graphiquement sur les plans approuvés, puisqu'y figurent les logos des CFF, de la ville de Lausanne, des Transports publics de la région lausannoise SA (tl) et du canton de Vaud. Ainsi, le projet présenté par les CFF et approuvé par l'OFT est conforme à l'intention de la planification communale. La commune a non seulement été consultée en cours de procédure d'approbation des plans (entre autre par l'exercice de son droit d'opposition conformément à l'art. 18f al. 3 LCdF [DAP I.2.1.17, I.2.8.2 et I.2.9.2] et par des groupes de travail idoines) et a donc pu coordonner ce projet avec les autres projets la concernant ([www.lausanne.ch](http://www.lausanne.ch) > Officiel > Grand projet > Pôle Gare ; site consulté le 8 octobre 2020) et souvent pilotés par d'autres autorités (Canton et Confédération) ou institutions (CFF). Certes, l'adoption des instruments de planification a pris un peu de retard sur leur réalisation ; cela étant, une coordination a été mise en place à tous les niveaux. D'une part, il appartient à la commune de Lausanne de gérer et de coordonner sa mobilité de même que ses places de parcs, ce n'est ni la tâche de l'OFT ni celle des CFF ; d'autre part, cette coordination a lieu tant en matière de planification qu'au niveau de la réalisation. Enfin, sous un angle un peu plus politique, de par les objectifs qui leur sont impartis par le Conseil fédéral, les CFF se doivent de développer les gares en collaboration avec les cantons et les communes (consid. 7.4.2 infra). Le grief d'un défaut de coordination entre les différents projets sur la commune de Lausanne doit dès lors être rejeté.

### **E. 7.3**

La gare de Lausanne se situe en pleine ville, au milieu du patrimoine bâti et souvent protégé. Les alternatives sont ainsi de facto très limitées. L'alternative "pas de parking des Epinettes, tout à la Rasude" voulue par les seuls recourants était en quelque sorte la seule alternative envisageable, d'ailleurs ils n'en font pas valoir d'autres. Toutefois, cette alternative, en sus d'être contraire aux intentions du planificateur communal, ne poursuivrait rien d'autre que la protection d'intérêts privés, à savoir reporter le trafic routier sur les seuls riverains au nord de la gare de Lausanne. Par cette variante, les recourants méprennent

toutefois les intérêts privés des riverains de la Rasude qui auraient à supporter les nuisances d'une telle variante et les besoins de la mobilité. En effet, si le parking des Epinettes servira avant tout à attirer le TIM provenant de l'ouest, celui de la Rasude poursuivra le but d'attirer celui provenant de l'est, permettant ainsi d'éviter un trafic est-ouest important par le délestage de la Place de la Gare, de la rue du Simplon, du boulevard de Grancy et de l'avenue Edouard Dapples (rapport Transitec du 31 janvier 2017 p. 7). Finalement, les pièces au dossier démontrent que toutes les valeurs légales (bruit, etc.) sont respectées concernant les recourants, de sorte que leurs intérêts privés, bien que très compréhensibles pour le recourant 5, à une telle alternative sont ténus, voire inexistantes pour les recourants 1 à 4. Au surplus, le projet de la Rasude n'est en rien ferroviaire si ce n'est sa proximité avec la gare de Lausanne (voir [www.rasude.ch](http://www.rasude.ch), site consulté le 13 octobre 2020). Il est en effet porté par des investisseurs privés, soit Mobimo Management SA et CFF Immobilier (qui n'agit pas au bénéfice de la concession ferroviaire). Or, de tels projets ne sauraient entrer dans le cadre d'une approbation des plans ferroviaires. En effet, Mobimo Management SA n'est pas au bénéfice d'une concession ferroviaire et ne saurait dès lors être considéré comme un gestionnaire d'infrastructures ferroviaires. De plus, ce projet intégrera des places de parking, mais visera avant tout la création de surfaces d'activités, de logements et des espaces dédiés aux commerces et aux loisirs (plan 01.02 p. 49) et il fait l'objet d'un projet de plan partiel d'affectation, ce que ne requièrent pas les installations ferroviaires (art. 18 al. 4 LCdF). Enfin, il sied de relever que l'argumentaire des recourants est très contradictoire puisqu'il revient à dire que l'OFT n'était pas compétent pour approuver les plans du parking des Epinettes mais qu'il le serait pour les plans de la Rasude. Il ressort de ce qui précède que l'alternative souhaitée par les recourants pouvait sans autre être écartée, ce que l'OFT a fait (DAP II.B.5.16.2.2 p. 116). Elle ne défend que très peu d'intérêts privés et ce au déficit d'autres intérêts privés et de l'intérêt public à une mobilité cohérente.

#### **E. 7.4**

Les recourants 1 à 5 allèguent que le projet prévoit trop de surfaces commerciales, lesquelles engendreront des nuisances liées à une hausse du trafic (bruit et pollution). Dans leurs observations finales, les recourants 1 à 4 prétendent que plus de 90 commerces allaient s'installer dans la gare de Lausanne.

##### **E. 7.4.1**

Les surfaces commerciales ont été approuvées par le canton de Vaud et la commune de Lausanne. Le canton a requis les CFF de compléter le dossier d'approbation sur la génération du trafic induite par les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) et ceci afin de respecter la mesure D13 du PDCVD (let. F supra). En cours de procédure, les autorités ont donc déjà considéré que les surfaces commerciales étaient suffisamment importantes pour constituer une ICFF, sans que le bien-fondé des dites surfaces ne soit contesté, bien au contraire. Selon la mesure D13 précitée, l'implantation des ICFF de grande taille à l'intérieur des périmètres compacts des agglomérations doit être favorisée. Dans ce cas, l'implantation des ICFF est ciblée dans les zones les plus adaptées à chaque type de commerce à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération. A cet égard, la mesure D13 préconise, d'une part, d'implanter les IFF dans les centres, soit à proximité des bassins de population et des transports publics dans une optique d'utilisation optimale du sol, d'accessibilité multimodale de qualité et de limitation des nuisances liées au trafic individuel motorisé. D'autre part, il s'agit d'orienter plus spécifiquement l'implantation des ICFF afin que ces installations participent à la vitalité des centres et la renforcent. Il peut

donc être constaté que l'implantation d'une ICFF visant en premier lieu les usagers des trains (l'assortiment des commerces de gare étant limité aux besoins des usagers du train [consid. 5.4.4.3 supra]), au coeur de Lausanne, par une implantation souterraine, à un endroit où se croisent des lignes de chemin de fer, de bus et de métros et répond à tous les critères pertinents pour l'implantation d'une ICFF telle que voulue par le planificateur cantonal. Dès lors, l'implantation d'une ICFF sous la gare de Lausanne répond également aux exigences de la planification cantonale.

#### **E. 7.4.2**

Il ressort des plans approuvés (en particulier les plans 05.02, 05.03, 05.04, 05.13 et 05.15) qu'entre les suppressions de surfaces actuelles et de la création de nouvelles surfaces, la gare de Lausanne aura une soixantaine de surfaces commerciales. De même, des surfaces de bureaux au premier étage du Bâtiment voyageurs (not. plan 23.12 p. 21) et dans le bâtiment/parking des Epinettes - visant à réaliser des surfaces locatives administratives et/ou commerciales afin d'optimiser l'investissement de CFF Immobilier (plan 20.01 p. 20) - seront créées. Comme le relève le rapport technique de la gare (plan 02.01, p. 62), les grandes gares en Suisse ne représentent plus seulement d'importants noeuds de circulation : elles se transforment aujourd'hui en véritables hubs de vie attractifs, nouveaux microcosmes urbains où s'installent de multiples activités de tous types, où trouvent place des pratiques sociales diverses et où s'entrecroisent toutes sortes de rythmes de vie. Cette évolution résulte d'une forte volonté politique. Ainsi, le Conseil fédéral impartit des objectifs aux CFF, desquels il ressort notamment que les CFF doivent gérer et aménager leurs gares de manière attrayante afin d'en faire des centres de prestations de services conviviaux répondant à la demande, et poursuivent leur développement ou afin d'en faire des plaques tournantes de la mobilité contribuant à la plus-value des biens-fonds et du portefeuille immobilier grâce à une gestion active et au développement ciblé des aires ferroviaires. Enfin, CFF Immobilier - qui valorise les surfaces commerciales - doit reverser 150 millions par année à CFF Infrastructures (voir les Objectifs stratégiques assignés aux CFF SA par le Conseil fédéral pour les années 2007 à 2010 [FF 2006 403 ch. 3.4 et 4.5], 2011 à 2014 [FF 2011 4465 ch. 1.12, 1.13 et 2.8], 2015 à 2018 [FF 2014 2917 ch. 1.12, 1.13 et 2.1] et 2019 à 2022 [FF 2018 7921 ch. 1.8 et 2.1]). Dès lors, cette valorisation des surfaces dans les gares CFF répond à un fort intérêt public. En effet, il ne s'agit pas de créer des surfaces générant un maximum de bénéfices qui profiteraient à quelques actionnaires, mais bien plutôt que les CFF dépendent moins des deniers publics pour financer leurs infrastructures et leur entretien.

#### **E. 7.4.3**

En 2019, la fréquentation de la gare de Lausanne était de 152'000 usagers/jour (<https://company.sbb.ch> > Entreprise > Profil > Faits et chiffres > Gares, site consulté le 14 octobre 2020) et est appelée à être doublée d'ici 2030 (notamment RIE, plan 06.01, p. 12). A titre de comparaison, la fréquentation quotidienne d'autres grandes gares en 2019 peut ainsi être résumée : Zürich HB 461'000, Berne 330'000, Genève Cornavin 177'000, Lucerne 167'000, Basel SBB 136'000 et Winterthur 128'000. Le nombre de surfaces commerciales, nonobstant les rubriques "CFF Services" et "WCs", de ces grandes gares est de (<https://www.sbb.ch> > Gare et Services > Nos Gares > Gare de [nom de la gare] > Shopping, site consulté le 13 octobre 2020) : Zürich HB 175, Berne 88, Genève [Cornavin] 52, Lucerne 55, Basel SBB 44 et Winterthur 46. Ainsi, la gare de Lausanne prévoit un rapport d'une soixantaine de surfaces commerciales pour 152'000 usagers/jours. Or, à

l'achèvement des projets composant Léman 2030, ce rapport devrait être d'environ 300'000 usagers pour une soixantaine de commerces, ce qui est bien plus faible que ce que certaines gares connaissent actuellement. En ce sens, le nombre de surfaces commerciales n'est en rien extraordinaire eu égard à l'évolution dans la conception moderne des grandes gares. Au surplus, l'essence du projet approuvé est de prévoir les besoins de demain et non pas d'examiner les besoins actuels.

#### **E. 7.4.4**

Le positionnement du "food leader" près du parking des Epinettes sert, selon les CFF, à la gestion des flux d'usagers en faisant office d'attracteur des usagers vers la sortie sud-ouest, soit du côté du parking des Epinettes. Etant donné que la sortie des Epinettes n'offre guère d'accès aux autres transports publics, l'argumentation des CFF peut être sujette à caution. A l'instar de ce qu'allèguent les recourants, la proximité du parking des Epinettes semble bien plutôt avoir été déterminante pour cette localisation, sans pour autant que ceci n'exclue tout besoins de gestions des flux. Comme déjà relevé, cette utilisation a été prise en compte (consid. 5.4 supra) dans l'utilisation du parking. De plus, placer le "food leader" ailleurs engendrerait de la circulation piétonne (générée par le TIM utilisant le parking des Epinettes à cette fin) supplémentaire dans les PI, de sorte qu'à des fins sécuritaires, sa localisation n'est pas inopportune.

#### **E. 7.4.5**

Il ressort de ce qui précède que l'intérêt public au développement de la gare de Lausanne, contesté par les recourants, est très fort et n'est pas le propre du présent projet. De même, l'on ne saurait considérer, eu égard à ce qui a déjà été fait dans d'autres gares, que l'OFT aurait approuvé un projet disproportionné s'agissant des surfaces commerciales prévues.

#### **E. 7.5**

Les recours sont rejetés en tant qu'ils allèguent que le projet présentait des lacunes de planification et de coordination et que les surfaces commerciales seraient exagérées.

#### **E. 8**

Le recourants font finalement valoir divers griefs d'atteintes à l'environnement en raison du bruit.

##### **E. 8.1.1**

Au 1er janvier 1985 est entrée en vigueur la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Celle-ci a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 1 al. 1 LPE). Selon l'art. 4 al. 1 LPE, les prescriptions relatives aux atteintes à l'environnement par - entre autres - le bruit qui se fondent sur d'autres lois fédérales doivent être conformes au principe de la limitation des émissions (art. 11), aux valeurs limites d'immissions (art. 13 à 15), aux valeurs d'alarme (art. 19) et aux valeurs de planification (art. 23 à 25). Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (art. 11 al. 1 LPE). Les émissions correspondantes doivent être limitées dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (principe de prévention ; art. 11 al. 2 LPE). S'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes, les émissions doivent être limitées davantage (art. 11 al. 3 LPE).

### **E. 8.1.2**

Aux fins d'assurer la protection contre le bruit causé par de nouvelles installations fixes et en vue de la planification de nouvelles zones à bâtir, le Conseil fédéral établit des valeurs limites de planification (VP) inférieures aux valeurs limites d'immissions (VLI ; art. 23 LPE). Les VLI s'appliquant au bruit sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Les valeurs d'alarme (VA) sont des valeurs fixées par le Conseil fédéral pour permettre à l'autorité d'apprécier l'urgence des assainissements (art. 19 LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 al. 1 LPE). Les VLI s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). En principe, de nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si elles respectent au niveau du bruit les valeurs de planification (VP ; qui sont inférieures aux VLI ; art. 23 LPE) dans le voisinage (art. 25 al. 1 LPE). Des allègements sont possibles lorsque l'observation des VP représente une charge disproportionnée et que l'installation présente un intérêt public prépondérant. En tous les cas, les VLI doivent être respectées (art. 25 al. 2 LPE). Si ce n'est pas le cas et que les VLI sont dépassées malgré l'application de mesures à la source, les immeubles touchés par le bruit doivent être protégés par des fenêtres anti-bruit ou par d'autres aménagements similaires, aux frais du propriétaire de l'installation (art. 25 al. 3 LPE).

### **E. 8.1.3**

Les installations fixes qui, lors de l'entrée en vigueur de la LPE, ne satisfont pas aux prescriptions de cette loi, doivent être assainies (art. 16 al. 1 LPE). Les mesures à prendre en matière de protection contre le bruit sont réglées de manière détaillée dans l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41 ; art. 16 al. 2 LPE). D'après cette ordonnance, les installations fixes qui contribuent de manière notable au dépassement des VLI doivent être assainies (art. 13 al. 1 OPB), dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (principe de prévention ; art. 13 al. 2 let. a OPB) et de telle façon que les VLI ne soient plus dépassées (art. 13 al. 2 let. b OPB).

### **E. 8.1.4**

L'art. 7 al. 1 OPB dispose que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution : dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (let. b). Lorsqu'une installation fixe déjà existante est modifiée, le principe de prévention s'applique également, c'est-à-dire que les émissions de bruit des éléments modifiés doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan technique et économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE et art. 8 al. 1 OPB ; ATF 124 II 293 consid. 17 ; arrêt du TAF A-7744/2015 du 29 novembre 2017 consid. 5.3). Toutefois, en cas de modification notable, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront être limitées de façon à ne pas dépasser les VLI (art. 8 al. 2 OPB). Enfin, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (art. 9 let. a OPB) ou la perception d'immissions de bruit plus

élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b)

#### **E. 8.1.5**

Au sens de l'art. 40 al. 1 OPB, l'autorité d'exécution évalue les immissions de bruit extérieur produites par les installations fixes sur la base des valeurs limites d'exposition selon les annexes 3 et suivantes. Selon le deuxième alinéa, les valeurs limites d'exposition sont aussi dépassées lorsque la somme des immissions de bruit de même genre, provenant de plusieurs installations, leur est supérieure. Ce principe n'est pas valable pour les valeurs de planification de nouvelles installations fixes (art. 7 al. 1).

#### **E. 8.1.6**

Un cadastre du bruit a été établi et celui-ci détermine des degrés de sensibilité (DS) au bruit par zone. Il existe quatre DS différents (DS I à IV ; art. 43 OPB) établis en fonction de l'affectation du sol au sens de l'art. 14 ss de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT, RS 700). Les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques, relèvent du degré de sensibilité II (art. 43 al. 1 let. b OPB). Le degré de sensibilité III comprend dans les zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes) ainsi que dans les zones agricoles.

#### **E. 8.2.1**

Les aérocondenseurs (aussi appelés aérorefroidisseurs) constituent une installation nouvelle et industrielle. En tant que nouvelle installation, ils doivent respecter les VP (art. 7 OPB) et les valeurs limites d'exposition suivantes s'appliquent pour les DS II et III (annexe 6 OPB) :  
Valeurs limites d'exposition en dB(A) DS VP VLI VA Jour Nuit Jour Nuit Jour Nuit II 55  
45 60 50 70 65 III 60 50 65 55 70 65

#### **E. 8.2.2**

Suite aux échanges avec les voisins de l'installation en cours de procédure d'opposition, les CFF ont revu leur projet et produit le plan 20.01bis qui a été approuvé par l'OFT. Selon ce plan (p. 12), les mesures de limitation du bruit à la source (changement de l'équipement en usine, ajout de mesures acoustiques, réorientation des flux, etc.) ont permis d'abaisser le bruit initialement prévu de 19 dB(A). De la sorte le principe de limitation du bruit à la source (art. 11 LPE) a été mis en oeuvre.

#### **E. 8.2.3**

La propriété du recourant 5 se trouve en zone de degré de sensibilité III. A plein régime, le bruit perçu depuis la propriété du recourant 5 variera de 36 à 42 dB(A) le jour et de 41 à 46 dB(A) la nuit (plan 20.01bis p. 13). Dès lors, l'utilisation à plein régime respectera les valeurs de planification définies par l'OPB. Ceci ne signifie pas que le recourant 5 ne subira pas de nuisances, mais que le bruit restera dans les normes légales. Ce d'autant plus que l'étude souligne qu'en réalité les équipements ne tourneront jamais à plein régime et en permanence. Si des pics d'utilisation de jour menant à une utilisation à plein régime sont imaginables, la nuit et durant la période estivale, l'utilisation rationnelle des aérocondenseurs est estimée à 40% de leur régime (plan 20.01bis p. 14). S'agissant de la nuit (les valeurs du jour restant calculées sur l'utilisation à plein régime), les valeurs retenues pour une utilisation à 40% varieront de 28 à 34 dB(A). Le bruit des

aérocondenseurs a été calculé pour chacun des étages de la propriété du recourant 5 et ce en deux points (est-ouest). Bien que l'intéressé requière une expertise pour déterminer l'impact en matière de bruit (recours ch. 5), il n'expose pas en quoi le plan 20.01bis et les calculs effectués seraient incomplets, erronés ou contraires aux normes en vigueur. Ce d'autant plus que l'OFEV, sur la base des mêmes éléments, s'est spécifiquement déterminé sur cette modification du projet et a constaté que les normes légales seront respectées (courriel de l'OFEV à l'OFT du 25 avril 2019, pièce 038A du dossier OFT). Enfin, l'OFEV a exigé que les CFF produisent avant le début des travaux des informations complémentaires sur les calculs effectués (en raison d'une marge de 5 dB(A) qui ne figurait pas dans les premiers calculs) et ce à des fins de transparence, ce qui fait l'objet de la charge 2.9 (DAP p. 150 et ch. B.2.7 p. 84). S'agissant de la localisation des aérocondenseurs, dans leur pli du 5 avril 2019, les CFF ont expliqué les raisons de leur choix, à savoir : l'amélioration de l'intégration paysagère de l'installation demandée par la Ville en diminuant la hauteur et le volume extérieur du bâtiment (ce qui ressort également préavis n° 2015/79 du 19 novembre 2015 de la municipalité de Lausanne p. 11) ; l'amélioration des compensations écologiques en permettant une augmentation de la surface prévue pour l'aménagement de toitures végétalisées de qualité ; la diminution de la nuisance sonore pour une partie des bâtiments du quartier, le bruit des aérorefroidisseurs n'impactant plus qu'environ 5 bâtiments au lieu d'une dizaine ; et l'accès facilité aux aérorefroidisseurs pour l'exploitation et la maintenance.

#### **E. 8.2.4**

Les propriétés des recourants 1 à 4 se trouvent en zone de degré de sensibilité II, mais ne figurent pas dans les 5 bâtiments impactés par le bruit. Le plan 20.01bis n'a pas pris en considération dites propriétés et les calculs du bruit n'ont donc pas été spécifiquement calculés pour celles-ci. Cela étant, leurs propriétés sont éloignées d'environ 150m par rapport aux aérocondenseurs et de nombreux écrans acoustiques, formés par le patrimoine bâti, se dressent entre leurs propriétés et la source du bruit. Dès lors, il était fondé de ne pas procéder à des calculs pour leurs propriétés et de considérer que les normes seraient respectées les concernant.

#### **E. 8.3**

Les recourant font ensuite valoir l'impact du bruit généré par la hausse du trafic routier.

##### **E. 8.3.1**

En matière de bruit routier, les valeurs limites d'exposition suivantes s'appliquent pour les DS II et III (annexe 3 OPB) : Valeurs limites d'exposition en dB(A) DS VP VLI VA Jour Nuit Jour Nuit Jour Nuit II 55 45 60 50 70 65 III 60 50 65 55 70 65

##### **E. 8.3.2**

S'agissant du chemin des Epinettes, le rapport Transitec du 27 janvier 2019 (p. 13) prévoit une augmentation de 72.2% (passant de 2'439 véhicules par jour à 4'200) du trafic routier à cet endroit. Le bruit routier en émanant ne résulte non pas d'une installation nouvelle mais de l'utilisation accrue d'une voie de communication (art. 9 OPB) - à raison d'une augmentation des émissions 1.0 dB(A) (addenda au RIE du 31 janvier 2017 [pièce 16A du dossier OFT] p. 6) - déjà existante et propriété de la commune de Lausanne. Cette augmentation résulte de l'exploitation d'une nouvelle installation fixe, soit le parking des Epinettes. Cette analyse de bruit ne prend pas en compte l'utilisation possible du parking des Epinettes par des visiteurs du nouveau pôle muséal, la plateforme 10. Cela étant, le taux de rotation quotidien retenu pour les places privées CFF (1.75) n'est pas contesté par les

recourants, de sorte que la prise en compte de cette éventuelle utilisation du parking des Epinettes est sans influence sur les mouvements journaliers calculés.

### **E. 8.3.3**

La propriété du recourant 5 se trouve en zone de degré de sensibilité III. Selon le RIE (plan 06.01, Annexe C, p. 166), le bruit généré de jour par le trafic routier sur le chemin des Epinettes sera de 51 à 61.1 dB(A) selon les étages de la propriété du recourant 5 et leur orientation et celui de nuit sera de 42.7 à 53.1 dB(A). Les VLI sont donc respectées, contrairement aux VP (RIE, p. 56). Les autorités spécialisées ont toutefois requis le prononcé de mesures supplémentaires de limitation du bruit à la source, en particulier la pose de revêtement phono-absorbant présentant au minimum un effet de -4 dB(A) en fin de vie acoustique à 50km/h sur le Chemin des Épinettes (mesure Br9, RIE p. 71, 139). De la sorte, avec cette mesure de limitation du bruit à la source, les VP seront respectées. Enfin, la pose d'environ 11 fenêtres anti-bruit sur les faces sud-est de la propriété du recourant 5 donnant sur le chemin des Epinettes, certes fondée à des fins de protection contre le bruit du chantier mais dont les bénéfices perdureront lors de la phase d'exploitation, est ordonnée (mesure Br3, RIE p. 67 et 138).

### **E. 8.3.4**

S'agissant des recourants 1 à 4, leurs propriétés se trouvent en zone de degré de sensibilité II. Ils ne sont pas riverains du chemin des Epinettes, mais sont concernés par une augmentation de 3% (RIE p. 29) ou 2.6% (rapport Transitec du 27 janvier 2019 p. 13) du trafic routier sur l'Avenue de Mont-d'Or. Cette augmentation ne constitue pas une utilisation accrue d'une voie de communication au sens de l'art. 9 OPB (addenda au RIE du 31 janvier 2017 [pièce 16A du dossier OFT] p. 6). Enfin, selon l'intimité nuisances sonores devraient même très légèrement baisser sur l'avenue du Mont-d'Or en raison du projet (RIE p. 15). Qu'une étude constate que le quartier sous-gare est l'un des quartiers où l'on dort le moins bien à Lausanne ne saurait être ignoré. Toutefois, cette étude prend en compte la situation actuelle. Or, des mesures de protection prévues (notamment la paroi anti-bruit des Epinettes, déplacement du lieu de charge des TGV) réduiront les nuisances liées à l'exploitation ferroviaire. De plus, s'agissant du bruit routier, il sied de prendre en considération que la limitation de la vitesse à 30 km/h la nuit (22h à 6h) semble être l'une des mesures les plus à même de concrètement améliorer la situation des habitants. A cet égard, la ville de Lausanne, ayant déjà mené des tests fructueux veut étendre cette mesure nocturne à toute la ville. La municipalité a déjà voté un crédit de près de 4,5 millions de francs à cette fin et une seule opposition a été élevée contre ce projet (site internet : [www.30kmhdenuit.ch](http://www.30kmhdenuit.ch) > Actualité ; articles des 28 novembre 2019 [Lausanne octroie un crédit pour le déploiement du 30 km/h de nuit] et 13 mars 2020 [Un recours à l'issue de la mise à l'enquête], site consulté le 21.10.2020). De la sorte, les calculs du RIE, se fondant sur les limitations de vitesse en vigueur en 2015 et 2018, soit 50 km/h, sont par nature bien plus pessimistes que ce qui pourrait effectivement être le cas lorsque les installations seront construites et fonctionnelles. De plus, la commune de Lausanne prend ses responsabilités pour régler des problèmes de sa compétence.

### **E. 8.3.5**

Enfin, les recourants déplorent que les études de trafic se focalisent sur le périmètre (au sens large) de la gare et ne prennent à leur sens pas en comptes les autres projets relatifs à la mobilité dans la ville de Lausanne.

#### **E. 8.3.5.1**

S'agissant des modifications du trafic induites par les projets du t1 et des BHNS et étant donné la proximité des lieux et leur liaison directe (notamment par l'Avenue Louis-Ruchonnet) avec le périmètre de la gare, les projets du t1 et des BHNS sont en effet susceptibles d'avoir un impact sur la circulation autour de la gare de Lausanne. Le RIE souligne que ces projets ont été pris en compte (plan 06.01, p. 26), de sorte que le grief des recourants tombe à faux. Au surplus, c'est la même entreprise qui avait déjà procédé aux examens du trafic dans les projets précités.

#### **E. 8.3.5.2**

Toutefois, depuis l'élaboration de ces études, la situation a quelque peu évolué. En effet, le Tribunal fédéral a déclaré que la liaison Vigie-Gonin (une mesure d'accompagnement routière des projets t1 et BHNS) était indispensable - suivant en ceci l'avis des t1 représentant le gouvernement vaudois - au projet (arrêt du TF 1C\_125/2018 du 8 mai 2019 consid. 4). Suite au prononcé de l'arrêt du TAF A-2229/2019 du 19 février 2020 qui prenait acte du caractère indispensable de cette liaison et jugeait de ses conséquences, le gouvernement vaudois a organisé une conférence de presse pour déclarer renoncer à construire la liaison routière dont il avait lui-même fait constater le caractère indispensable. Depuis cette modification cantonale du projet approuvé par les autorités administrative et judiciaire fédérales, aucun projet alternatif n'a été publiquement présenté. Ainsi, malgré l'évolution de la situation, l'on ne saurait attendre des CFF qu'ils procèdent à des études divinatoires de la circulation. Il n'y a donc pas lieu de leur faire grief d'avoir pris en considération les projets effectivement approuvés. Il appartiendra au contraire aux autorités vaudoises de donner suite à leurs déclarations et d'exercer leurs compétences en matière de gestion de la mobilité routière.

#### **E. 8.4**

Selon les modélisations réalisées, la propriété du recourant 5 ne sera pas affectée par le bruit de la trémie du parking. Les calculs effectués pour la propriété sise entre la trémie du parking et la propriété du recourant 5 démontrent (RIE, p. 59) que les valeurs de planification seront largement respectées la pose d'un revêtement phono-absorbant sur la trémie du parking des Epinettes ne visant qu'à réduire le bruit sur un autre immeuble (mesure Br7, RIE p. 58 s, 70 et 138).

#### **E. 8.5**

Les recourants considèrent que les différents bruits auraient dû être additionnés et non pas être calculés séparément. Comme il ressort de ce qui précède, le bruit des aérorefroidisseurs et le bruit routier sont calculés de manière différente, dits calculs étant déterminés par des normes différentes (annexes respectivement 3 et 6 OPB). Il en va de même du bruit ferroviaire (annexe 4 OPB). Ainsi, il ne s'agit donc pas de bruits de même genre provenant de plusieurs installations au sens de l'art. 40 al. 2 OPB. De plus, les autorités spécialisées, cantonales et fédérales, ont suivi de près cet aspect du dossier, requis des mesures de protection supplémentaires auxquelles il a été donné suite et ont donné leur aval tant aux calculs faits qu'à leur appréciation.

#### **E. 8.6**

Il résulte de ce qui précède que le projet approuvé n'entraîne pas de dépassement des normes visant à protéger du bruit.

### **E. 9.1**

Les recours des recourants 1 à 5 sont rejetés dans la mesure de leur recevabilité.

### **E. 9.2**

Conformément à l'art. 63 al. 1 PA, les frais de procédure sont mis à la charge des parties qui succombent. Dans le cas présent, les recourants 1 à 5 doivent être considérés comme succombant en leurs conclusions.

#### **E. 9.2.1**

Les recourants 1 à 4 supportent des frais de procédure pour 2'000 francs. Ce montant sera prélevé sur l'avance de frais versée le 31 juillet 2019 d'un montant équivalent.

#### **E. 9.2.2**

Le recourant 5 supporte des frais de procédure pour 1'500 francs. Ce montant sera prélevé sur l'avance de frais versée le 19 juillet 2019 d'un montant équivalent.

### **E. 9.3.1**

Les recourants 1 à 5, succombant dans leurs conclusions, n'ont pas droit à des dépens (art. 64 al. 1 PA en relation avec l'art. 7 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2] a contrario).

### **E. 9.3.2**

L'intimé, représenté par son propre service juridique, n'a pas droit à des dépens. (dispositif à la page suivante)

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