



---

Cour I

Case postale  
CH-9023 St-Gall  
Téléphone +41 (0)58 465 25 02  
Fax +41 (0)58 465 29 80  
[www.tribunal-administratif.ch](http://www.tribunal-administratif.ch)

**Numéro de classement : A-2508/2021**  
pac/dej

## **Décision incidente du 21 juillet 2021**

---

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot, juge instructeur,  
Julien Delaye, greffier.

En la cause

---

Parties

**Commune de Jouxens-Mézery,**  
représentée par Maître Benoît Bovay, avocat,  
recourante,

contre

**Compagnie du chemin de fer  
Lausanne-Echallens-Bercher LEB SA,**  
représentée par Maître Alain Thévenaz, avocat,  
intimée,

**Office fédéral des transports OFT,**  
autorité inférieure,

---

Objet

Infrastructure ferroviaire ; approbation des plans d'un  
bâtiment de service,

**Faits :****A.**

Par décision du 26 avril 2021, l'Office fédéral des transports OFT (ci-après : l'OFT) a approuvé les plans concernant le projet, déposé par la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher LEB SA (ci-après : le LEB), d'un nouveau bâtiment de service sur la parcelle privée n° (...) située à proximité de la gare de Jouxten-Mézery, et déclaré sans objet l'opposition formée par la Commune de Jouxten-Mézery.

**B.**

La Commune de Jouxten-Mézery (ci-après : la recourante) a formé recours, le 27 mai 2021, contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral.

**C.**

Dans sa réponse du 1<sup>er</sup> juillet 2021, le LEB (ci-après aussi : l'intimée) a notamment requis la levée de l'effet suspensif au recours précité.

**D.**

L'OFT (ci-après aussi : l'autorité inférieure) s'est déterminée, le 7 juillet 2021, sur la requête de levée de l'effet suspensif. Elle s'en remet, en substance, à l'appréciation du Tribunal administratif fédéral.

**E.**

Dans ses déterminations du 15 juillet 2021, la recourante s'est, quant à elle, opposée à la levée de l'effet suspensif.

Les arguments avancés de part et d'autre au cours de la présente procédure seront repris plus loin dans la mesure où cela s'avère nécessaire.

**Droit :****1.**

La procédure devant le Tribunal administratif fédéral est régie par la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), sauf disposition contraire de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) ou d'autres lois spéciales.

## 2.

L'objet de la présente décision porte uniquement sur la requête de levée de l'effet suspensif formulée par l'intimée le 1<sup>er</sup> juillet 2021.

**2.1.** A l'appui de dite requête, l'intimée fait valoir que la réalisation du bâtiment de service serait nécessaire pour la mise en service du tunnel à double-voie sous l'avenue d'Echallens. En effet, le système actuel de contrôle de la marche des trains ne permettrait de répondre que partiellement aux exigences légales. Le projet de bâtiment de service découlerait, au surplus, de la charge 2.22 de la décision d'approbation des plans relative au tunnel. Compte tenu de l'avancement des travaux relatifs à ce tunnel, ce dernier devrait pouvoir être mis en exploitation fin 2022. Toutefois, en raison du retard engendré par le recours contre la construction du bâtiment de service litigieux, la mise en service du tunnel est déjà repoussée au mois de mars 2023. Il serait donc impératif que les travaux de construction de ce bâtiment de service puissent être entrepris le plus rapidement possible. La réalisation du tunnel correspondrait à un important enjeu d'intérêt public et le recours paraîtrait manifestement mal fondé. Par ailleurs, l'attitude de la recourante aurait été contradictoire au fil de l'élaboration du projet, causant de nombreux mois de retard. En particulier, elle aurait demandé d'examiner une variante consistant à implanter le bâtiment de service sur sa parcelle n° (...), pour ensuite refuser cette solution. Enfin, la recourante ne pourrait se prévaloir d'aucun intérêt privé ou public prépondérant.

L'autorité inférieure confirme que ce sont bien les équipements de commande d'un poste d'enclenchement qui sont prévues dans le nouveau bâtiment de service et que les travaux de réalisation du tunnel sont en cours. Elle rappelle que les synergies importantes entre ces deux projets expliquent les conséquences importantes qu'entraînerait un décalage des travaux du bâtiment de service. Elle rappelle que la position du bâtiment de service a été définie de façon à limiter les emprises sur la parcelle privée touchée, que ce bâtiment fera surtout face à un parking et une antenne de téléphonie mobile, que la recourante les a construits sur sa parcelle également sise en zone à bâtir et que toutes les variantes proposées par la recourante créeraient plus d'atteintes. Dans ce contexte, l'autorité inférieure estime que l'intimée n'a, de prime abord, plus de marge de manœuvre pour mettre en œuvre, sur une base seulement volontaire, les normes de police de construction applicables aux zones à bâtir.

La recourante s'oppose à la levée de l'effet suspensif. Elle rappelle que l'autorité inférieure n'a pas utilisé la possibilité qui lui était conférée par l'art. 55 al. 2 PA de priver un éventuel recours d'effet suspensif et que, si la construction du bâtiment avait réellement présenté une véritable urgence, cet aspect aurait été mentionné dans la décision. Elle se réfère ensuite à la situation concernant la construction du tunnel sous l'avenue d'Echallens. L'intimée aurait, à l'époque, invoqué l'urgence pour obtenir la levée de l'effet suspensif au recours pour des raisons de sécurité, d'accroissement du nombre d'usagers et de cadence des trains. Elle relève que, malgré la levée de l'effet suspensif à l'époque, le calendrier n'aurait pas été respecté dans la mesure où l'intimée évoque maintenant une mise en service du tunnel fin 2022. Elle conteste ainsi l'urgence de la construction du bâtiment de service. Elle rappelle ensuite qu'on ignore s'il y a un véritable lien entre le bâtiment technique et la mise en service du tunnel et que, quoi qu'il en soit, le calendrier pourrait être respecté. En effet, la recourante estime que l'intimée pourrait très bien réaliser les aménagements en amont de la construction du bâtiment de service. Elle relève enfin que la solution retenue serait préjudiciable pour la végétation existante, que son règlement communal aurait dû être respecté, qu'une veine d'eau a été balisée sur la parcelle où est prévu le projet et que des vérifications supplémentaires doivent être faites. Pour la recourante, cela démontrerait que son recours n'est pas d'emblée dénué de chances de succès.

**2.2.** Aux termes de l'art. 55 al. 1 PA, le recours a effet suspensif. Conformément à l'art. 55 al. 2 PA, sauf si la décision porte sur une prestation pécuniaire, l'autorité inférieure peut y prévoir qu'un recours éventuel n'aura pas d'effet suspensif ; après le dépôt du recours, l'autorité de recours, son président ou le juge instructeur a la même compétence.

**2.2.1.** Selon la jurisprudence, le législateur fédéral a fait du retrait de l'effet suspensif prévu à l'art. 55 al. 2 PA une règle exceptionnelle (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_88/2009 du 31 août 2009 consid. 3.1 ; décision incidente du TAF A-3224/2017 du 10 juillet 2017 du consid. 1.2). Une telle décision doit dès lors reposer sur des motifs clairs et convaincants, résultant d'une pesée des intérêts publics et privés en présence, sans que ne soit toutefois nécessaire la réalisation de circonstances extraordinaires (cf. arrêt du TAF A-828/2012 du 10 mai 2012 consid. 3.1). Dans ce cadre, l'autorité n'a pas à tenir compte de l'issue probable du recours, à moins qu'aucun doute n'existe à ce sujet (cf. ATF 130 II 149 consid. 2.2 ; 127 II 132 consid. 3 ; ATAF 2009/57 consid. 4.1.4.3) ; elle dispose d'un large pouvoir d'appréciation permettant

de tenir compte des circonstances du cas d'espèce (cf. ATAF 2009/57 consid. 4.1.4.1).

**2.2.2.** L'examen de la question de l'effet suspensif est une question qui doit être traitée *prima facie*, sur la base d'un examen du dossier en l'état et sans que ne soient nécessaires des mesures d'instruction particulières de la part de l'autorité de décision (cf. arrêt du TF 2C\_293/2013 du 21 juin 2013 consid. 3.3).

**2.2.3.** L'effet suspensif d'un recours ne peut concerner que l'objet du litige, lequel sera nécessairement délimité par les conclusions prises par les parties (cf. arrêt du TAF A-8333/2010 du 29 avril 2013 consid. 1.5).

**2.3.** A titre liminaire, il y a lieu de rappeler que l'autorité de recours n'est pas liée par le fait que l'autorité d'approbation des plans n'ait pas retiré l'effet suspensif à un éventuel recours dans le cadre de sa décision. Cela ressort clairement, et sans ambiguïté, du texte de l'art. 55 al. 2 PA.

**2.4.** Ceci étant dit, il sied d'examiner, en l'espèce, l'intérêt public à la levée de l'effet suspensif.

**2.4.1.** L'OFT a établi un standard contraignant pour le contrôle de la marche des trains des chemins de fer à voie métrique et à voie spéciale (Standard für die Zugbeeinflussung für Meter- und Spezialspurbahnen ZBMS). Ce standard est basé sur un système existant (ZSI 127) conçu à partir des composants standardisés en Europe. Il a pour objectif que l'exploitation des chemins de fer régionaux et suburbains reste sûre malgré une utilisation toujours plus intensive grâce à un système de contrôle de la marche des trains performant. Il vise également à créer des synergies pour les chemins de fer à voie métrique et à voie spéciale, à réduire les coûts et à unifier les systèmes (cf. [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Moyens de transport > Chemin de fer > Informations spécialisées > Contrôle de la marche des trains > ZBMS).

Le contrôle de la marche des trains doit assister les mécaniciens de locomotive dans le but d'éviter le dépassement de la vitesse maximale admissible. Cela vaut en particulier pour les points de contrôle critiques, tels que les emplacements des signaux, les passages à niveau, les seuils de vitesse ou les tronçons de ralentissement. Si nécessaire, le contrôle de la marche des trains doit avertir le mécanicien de locomotive et en cas de besoin, influencer le convoi directement dans le sens de la sécurité, ceci, en règle générale, au moyen d'un freinage. Le contrôle de la marche

des trains doit être mis en œuvre de façon à ce qu'il réduise à un niveau acceptable les risques qui découlent d'erreurs de manipulation des mécaniciens de locomotive. Le respect de ce standard est obligatoire pour tous les chemins de fer en Suisse qui ne migrent pas vers l'European Train Control System ETCS. Le standard ZBMS doit être appliqué dans le cadre des procédures d'approbation des plans des constructions et des installations, d'autorisation d'exploiter des installations ferroviaires et des véhicules, d'homologation de série pour les éléments des installations ferroviaires et des véhicules ou des éléments de véhicules, d'approbation des dérogations aux prescriptions suisses de circulation des trains, d'autorisation des installations annexes et d'autorisations de dérogations (cf. [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Moyens de transport > Chemin de fer > Informations spécialisées > Contrôle de la marche des trains > ZBMS > Informations complémentaires pour des professionnels > Standard national ZBMS v2 > Point 2, Champ d'application).

**2.4.2.** Il ressort d'un examen *prima facie* du dossier que le système actuel de contrôle de la marche des trains du LEB ne permet de répondre que partiellement aux exigences légales. Il existerait ainsi, avec le système actuel, des risques de collision ou de déraillement, liés notamment à des distances de glissement insuffisantes ou à l'absence de surveillance continue de la vitesse maximale. Le projet vise donc à assurer la migration du système de contrôle de la marche des trains au standard ZBMS (cf. annexe 20 du dossier de l'OFT, Rapport technique, pièce 2, page 1).

Au surplus, il apparaît que le bâtiment de service sera destiné à accueillir les installations de sécurité du tunnel à double-voie sur l'avenue d'Echallens. La recourante ne fait, en effet, qu'alléguer qu'il n'existe aucun lien entre le bâtiment technique et la mise en service du tunnel ou que d'autres solutions indépendantes de la construction de ce bâtiment permettrait d'assurer la sécurité du tunnel. Elle n'amène aucun élément qui abonderait en son sens, de sorte que le Tribunal ne voit, *a priori*, aucune raison de s'éloigner des déclarations de l'intimée selon lesquelles le bâtiment de service serait utilisé pour assurer la sécurité du tunnel à double-voie sous l'avenue d'Echallens.

**2.4.3.** Contrairement à ce que soutient la recourante, l'intérêt public à la construction du bâtiment de service apparaît donc, de prime abord, étroitement liée à l'intérêt public à l'exploitation et à la mise en service du tunnel à double-voie sous l'avenue d'Echallens. Au demeurant, il ressort

d'un examen *prima facie* des éléments apportés par l'intimée que, en cas de retard dans la mise en service du bâtiment de service, l'exploitation de la deuxième voie du tunnel ne pourra pas avoir lieu et le déploiement du système ZBMS sera retardé. A cet effet, le Tribunal relève qu'il est notoire que le projet de ce tunnel trouve son fondement premier dans les multiples accidents qui ont eu lieu sur le tracé mixte sur l'avenue d'Echallens, mêlant les trafics routier, ferroviaire et piétonnier. A cet égard, il y a lieu de relever que, si la grande majorité des accidents n'ont eu que des conséquences matérielles, plusieurs personnes ont perdu la vie. Ainsi, une collision mortelle a eu lieu entre le LEB et un piéton le 19 août 2019 et un autre piéton a perdu la vie le 18 octobre 2013. D'autres personnes ont été blessées, notamment le 5 septembre 2015, le 15 septembre 2015 et le 21 juin 2017. Le Tribunal administratif l'avait d'ailleurs déjà constaté à l'époque (cf. décision incidente A-3224/2017 du 10 juillet 2017 consid. 3.2.1). Pour pallier à des problèmes de sécurité récurrents, le choix de faire un tunnel est un choix politique de la ville de Lausanne et du Canton de Vaud dont il n'appartient pas au Tribunal d'examiner le bien-fondé, même sous l'angle de l'opportunité. Le Tribunal administratif fédéral n'est en effet pas une autorité de planification (cf. ATF 129 II 331 consid. 3.2). Il en va de même du choix de la Confédération d'adopter un standard national applicable au contrôle de la marche des trains.

Dès lors, l'intérêt public poursuivi par le projet de construction du nouveau bâtiment de service consiste à résoudre un problème de sécurité pour la mobilité, sous toutes ses formes terrestres, sur l'Avenue d'Echallens en particulier, de même que la protection des personnes et des biens qui l'empruntent.

**2.4.4.** Ainsi, l'intérêt du LEB de commencer les travaux le plus rapidement possible relève de l'intérêt public. Certes, les travaux ne feront pas diminuer les problèmes de sécurité susmentionnés dans l'immédiat. Toutefois, repousser les travaux revient également à repousser la mise en service du tunnel, et donc de la sécurisation de l'Avenue d'Echallens. La nécessité que les travaux du nouveau bâtiment de service puissent commencer rapidement est ainsi établie. Il ne serait, en effet, pas dans l'intérêt public que la mise en service de la deuxième voie du tunnel ne puisse avoir lieu en raison du blocage des travaux du bâtiment de service litigieux. Ainsi, contrairement à ce que soutient la recourante, il ressort d'un examen *prima facie* du dossier une certaine urgence à ce que les travaux du nouveau bâtiment de service puissent commencer le plus rapidement possible et on voit mal comment l'intimée

pourrait réaliser les différents aménagements internes, externes et de raccord aux différents réseaux sans avoir construit, en premier lieu, le bâtiment de service.

**2.5.** De son côté, la recourante a déclaré que l'intérêt à la protection des eaux souterraines et des arbres serait prépondérant, vu les nombreuses possibilités à disposition du LEB pour installer un bâtiment de service. Elle estime ainsi que d'autres endroits plus sûrs et présentant moins de risques seraient possibles. Elle ne fait valoir, en revanche, aucun préjudice irréparable à son endroit et il ne ressort pas d'un examen sommaire du dossier que les considérations environnementales de la recourante n'auraient pas été prises en compte.

**2.6.** Partant, il peut être constaté que la pesée des intérêts est claire et que l'intérêt public, effectif et actuel, l'emporte sur les intérêts de la recourante.

### **3.**

Dans le cadre d'une révocation de l'effet suspensif d'un recours, le Tribunal, lorsqu'il est en mesure de le faire, tiendra également compte de l'issue probable du litige.

**3.1.** D'emblée, il y a lieu de relever que les griefs formulés par la recourante sont développés de manière particulièrement succincte. Ses griefs quant à la protection des eaux et des arbres – sur lesquels elle fonde pourtant l'essentiel de son argumentation en faveur d'un rejet de l'effet suspensif – tiennent, par exemple, sur moins de quinze lignes dans le cadre de son recours et satisfont à peine aux exigences de motivation de l'art. 52 PA. Si la recourante sollicite la possibilité de déposer un mémoire complémentaire une fois connues les différentes déterminations qui seront déposées par les autorités et l'intimée – ce que, soit dit en passant, son droit de répliquer lui permettrait en tout état de cause de faire –, et requiert qu'une inspection locale ait lieu, elle n'explique pas quelles circonstances de fait il y aurait lieu de clarifier, ni quels éléments de fait elle tient pour pertinents.

**3.2.** Ceci étant, la recourante invoque d'abord une violation du droit d'être entendu. Elle aurait, dans son opposition, fait valoir que le projet dérogerait aux dispositions de son règlement communal et que l'autorité inférieure n'aurait pas expliqué en quoi la prise en compte du droit communal entraverait l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire. Une lecture attentive de la décision attaquée permet toutefois

de constater que l'autorité inférieure a écarté l'application du règlement communal, dans la mesure où une installation ferroviaire ne peut pas être développée, de manière rationnelle, avec les mêmes standards que ceux qu'une commune adopterait pour la construction d'habitations. On ne saisit, de prime abord, pas en quoi l'autorité inférieure aurait violé le droit d'être entendu de la recourante. Enfin, même si tel devait être le cas, dite violation serait vraisemblablement réparée, dès lors que la recourante a pu saisir la portée de la décision attaquée et l'attaquer en connaissance de cause, malgré la motivation succincte de son recours.

**3.3.** La recourante se plaint également de ce que l'autorité inférieure n'aurait pas traité son grief par lequel elle estime que l'intimée aurait dû coordonner le projet litigieux avec le réaménagement de la gare de Jouxens-Mézery. Elle considère que l'autorité inférieure aurait violé son droit d'être entendu en ne motivant pas ce point et aurait, en tout état de cause, violé le droit fédéral. Là encore, il ressort pourtant de la décision attaquée que, selon l'art. 6 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, OCF, RS 742.141.1), l'OFT n'intervient qu'en tant qu'autorité statuant sur une demande d'autorisation de construire. Sa décision a pour objectif de constater qu'aucun intérêt public ne s'oppose à la construction du projet tel qu'il ressort des plans. Elle n'agit ainsi pas en tant qu'autorité de planification et ne peut se prononcer sur un éventuel projet de renouvellement de la gare que l'intimée aurait préféré réserver pour l'avenir. En tout état de cause, on peine à saisir, à première vue et à la lecture des griefs très sommaires de la recourante, en quoi le projet litigieux – lequel a pour objectif d'assurer la sécurité des installations du futur tunnel à double-voie sous l'avenue d'Echallens (cf. supra consid. 2.4.3) – serait dépendant de la mise en conformité de la gare aux normes prévues par la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand, RS 151.3). Certes, le rapport technique précise que ces projets sont connexes. Toutefois, une lecture sommaire du dossier permet de saisir que ces deux projets ne sont pas liés du point de vue de leur fonctionnement ou de leur exploitation. Leur seule proximité locale ne suffit, en effet, pas à conclure à un lien de dépendance. On ne saisit ainsi pas en quoi l'autorité aurait, au premier abord, violé le droit d'être entendu de la recourante ou violé le droit fédéral sur ce point.

**3.4.** La recourante estime aussi que l'autorité inférieure aurait dû tenir compte de son règlement communal, que ce dernier n'entraverait pas de

manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire, que l'esthétique du projet ne serait pas en harmonie avec l'espace environnant et les caractéristiques architecturales du secteur et que d'autres endroits aurait été plus appropriés. En l'état, il y a lieu de rappeler que, de façon générale, l'OFT n'a pas à se prononcer sur le choix du projet et l'opportunité d'une variante. Ainsi, il n'existe pas un droit général à un examen complet de la viabilité économique d'un projet. Les variantes qui présentent un lourd désavantage ou aucun avantage significatif peuvent être éliminées sur la base d'un examen sommaire et le droit fédéral n'exige pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle effectuée pour le projet lui-même (cf. ATF 139 II 499 consid. 7.3.1 et 124 II 146 consid. 30 ; arrêts du TF 1C\_648/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1, 1C\_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1 et 1C\_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 5.2). La recourante se contente d'alléguer que d'autres variantes seraient possibles. L'autorité inférieure a toutefois mis en exergue les différents aspects pour lesquels il y avait lieu d'écarter les variantes examinées par l'intimée. A cet effet, il ressort également du dossier que la recourante a proposé que le bâtiment soit enterré sur sa parcelle, pour des raisons esthétiques. Il existe toutefois une antenne de téléphonie mobile au milieu de la parcelle communale et l'intimée a évité de donner un aspect visuel purement fonctionnel au bâtiment, en y prévoyant une toiture à deux pans. On peine dès lors à saisir en quoi, les griefs de la recourante ne seraient autres qu'appellatoires, la recourante se contentant, là encore, d'une motivation quelque peu sommaire. Elle ne produit d'ailleurs aucune pièce à l'appui de son recours ou de ses allégations.

**3.5.** La recourante fait encore valoir que projet prévoirait de porter atteinte au cordon boisé situé derrière la gare actuelle et que la réglementation communale et le droit forestier cantonal n'auraient pas été respectés. Elle n'indique toutefois pas en quoi tel serait le cas, ne cite aucune disposition de son règlement communal ou du droit cantonal, et n'apporte aucune précision de fait ou de droit.

Ceci dit, il y a lieu de relever que, à la demande de l'Office fédéral de l'environnement OFEV, l'intimée s'est engagée, dans le cadre de son projet, à ce que, si des travaux sont prévus, elle reconstruira la haie derrière la gare à la fin des travaux ou, si cela n'est pas possible, prévoira une compensation sur un autre endroit à proximité avec la même valeur écologique et d'une surface équivalente. Le projet est, au surplus, autorisé au sens de l'art. 17 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (loi sur les forêts, LFo, RS 921.0) avec la charge suivante :

l'intimée réalisera les travaux en lien avec la dérogation à la distance minimale par rapport à la forêt en ménageant l'aire forestière à proximité ; elle veillera à ce qu'il soit en particulier interdit d'y installer des baraques de chantier ainsi que d'y déposer des matériaux d'excavation, des véhicules et des matériaux de toutes sortes ; pendant les travaux, elle prendra toutes mesures utiles pour éviter des dommages à la forêt, aux arbres et au sol, de manière à ne pas compromettre les fonctions de la forêt ; enfin, elle matérialisera la lisière sur le terrain par une barrière rigide et clairement visible.

La recourante n'explique pas en quoi l'autorité inférieure aurait violé le droit fédéral en procédant de la sorte. Partant, ses griefs apparaissent purement appellatoires et il n'y aurait, au premier abord, pas lieu de les examiner davantage.

**3.6.** Il en va de même des griefs formés par la recourante en matière de protection des sources. La recourante précise uniquement, en à peine trois lignes, que le projet « se situe dans un important secteur de sources et risque de porter atteinte à leur captage », qu'aucune mesure « n'est prévue pour garantir la pérennité de ces sources » et que le projet « doit être complété sur ce point ». De tels griefs, sans aucune précision supplémentaire, ni référence à un état de fait ou à quelque disposition légale pertinente sont *prima facie* purement appellatoires.

Nonobstant, il ressort du dossier que, après avoir été consulté par l'autorité inférieure, le canton de Vaud a confirmé que, moyennant l'application des normes pertinentes, le projet litigieux n'était pas de nature à porter préjudice aux eaux souterraines de boisson. L'intimée a, d'ailleurs, rappelé que le dossier de plans tient déjà compte des prescriptions mentionnées par le canton de Vaud et a détaillé les connaissances hydrologiques passées et actuelles de la zone, la nature des travaux projetés et les mesures prévues pour suivre ce volet du projet. Ces mesures, présentées par l'intimée, pour garantir la pérennité des sources ont été actées par l'autorité inférieure et font partie intégrale du dossier de plans approuvés, de sorte qu'on ne saisit pas, à première vue, en quoi le projet devrait être complété.

**3.7.** Dès lors, force est de constater qu'en sus d'un intérêt public, effectif et actuel, à la levée de l'effet suspensif, qui l'emporte sur les intérêts de la recourante, le recours n'a, au terme d'un examen *prima facie*, guère de chance de succès.

**4.**

Au vu de ce qui précède, l'intérêt public à la poursuite de la planification de la construction du nouveau bâtiment de service ne s'aurait être contesté. Quant à l'intérêt de la recourante, il est très tenu. De plus, l'issue du recours est, *a priori*, claire.

Dès lors, un report des travaux du nouveau bâtiment de service aurait pour conséquence de reporter la mise en service du tunnel à double-voie sous l'avenue d'Echallens, ce qui – vu notamment les problèmes de sécurité existants, l'absence d'intérêt prépondérant de la recourante et l'issue hautement vraisemblable du recours – ne se justifie pas.

En conséquence, il y a lieu d'admettre la requête de l'intimée du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et de retirer l'effet suspensif au recours dans son intégralité.

**5.**

Le sort des frais et dépens liés à la présente décision incidente sera réglé dans le cadre de l'arrêt final.

**Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :**

**1.**

La requête de levée de l'effet suspensif de l'intimée du 1<sup>er</sup> juillet 2021 est admise.

**2.**

L'effet suspensif au recours du 27 mai 2021 est retiré.

**3.**

Une copie des déterminations de l'autorité inférieure du 7 juillet 2021 est portée à la connaissance de la recourante et de l'intimée, pour information.

**4.**

Une copie des déterminations de la recourante du 15 juillet 2021, et de leur annexe, est portée à la connaissance de l'intimée et de l'autorité inférieure, pour information.

**5.**

Les frais et dépens relatifs à cette décision seront réglés dans l'arrêt final.

**6.**

La présente décision incidente est adressée :

- à la recourante (recommandé avec avis de réception ; annexe : cf. chiffre 3)
- à l'intimée (recommandé avec avis de réception ; annexes : cf. chiffres 3 et 4)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. [...]); recommandé avec avis de réception ; annexe : cf. chiffre 4)

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

La juge instructeur :

Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot

Julien Delaye

**Indication des voies de droit :**

Pour autant que les conditions au sens des art. 82 ss, 90 ss et 100 ss LTF soient remplies, la présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification. Ce délai est réputé observé si les mémoires sont remis au plus tard le dernier jour du délai, soit au Tribunal fédéral soit, à l'attention de ce dernier, à La Poste Suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse (art. 48 al. 1 LTF). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains de la partie recourante (art. 42 LTF).

Expédition :