

Jean-Claude Perroud
Avocat au barreau

Recommandé
Département de l'intérieur
Place du Château 4
Château cantonal
1014 Lausanne

Lausanne, le 24 septembre 2012

Concerne : plan d'affectation cantonal no 332 « Plateforme Pôle muséal » - enquête publique du 24 août au 24 septembre 2012

Madame la Cheffe du Département,

Par la présente, j'interviens au nom et par mandat du Collectif Gare qui est un groupement réunissant des habitants concernés par les nombreuses modifications que va subir le secteur de la gare de Lausanne ces prochaines années. Vu que ce groupement n'est pas constitué en association et que ses membres entendent s'opposer fermement au projet mentionné sous rubrique, la présente **opposition** est déposée au nom des personnes directement intéressées qui sont les suivantes :

(...)

On précise ici que la plupart des opposants sont domiciliés à Lausanne et qu'on produira encore une liste comprenant leur adresse exacte.

Ainsi qu'on le démontre ci-après, le projet contesté viole plusieurs principes importants qui régissent l'aménagement du territoire, raison pour laquelle il doit être refusé.

I. Pesée d'intérêts déficiente

Parmi les nombreux intérêts qu'une autorité doit prendre en compte lors de la planification de constructions dans le territoire, il y a notamment celui de la protection du patrimoine bâti. Dans notre système fédéral, cette tâche incombe principalement aux cantons. Dans le canton de Vaud, elle a été concrétisée par la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS) dont l'article 49 prévoit que les monuments qui méritent d'être conservés en raison de leur intérêt historique sont mis à l'inventaire. Afin de déterminer quels bâtiments

méritent d'être mis à l'inventaire, le canton de Vaud a au préalable établi un recensement architectural qui constitue l'instrument central utilisé pour l'évaluation du patrimoine bâti. Dans le cadre de ce recensement, les bâtiments sont évalués selon un système de notation allant de 1 à 7, la note 1 étant attribuée aux monuments d'importance nationale et la note 2 aux monuments d'importance régionale. Selon le guide que le Département de l'économie a élaboré dans le cadre de l'application de l'article 81a LATC et dans lequel il est rappelé que le recensement architectural vaut aussi bien pour la zone à bâtir qu'à l'extérieur des zones constructibles, la note 2 a la signification suivante : « *L'édifice devrait être conservé dans sa forme et sa substance. A priori, le monument a une valeur justifiant un classement comme monument historique. En attendant l'éventualité de cette mesure, il est inscrit à l'inventaire* ».

Il se trouve qu'en l'occurrence le projet litigieux entre directement en conflit avec les exigences de la protection du patrimoine bâti, puisqu'il aurait pour effet de supprimer purement et simplement le dépôt des locomotives, soit une importante halle industrielle qui a été mise à l'inventaire afin d'assurer sa conservation. Ce seul motif doit conduire à refuser le projet et admettre l'opposition, tant il est manifeste qu'un projet qui a pour effet de purement et simplement raser un bâtiment qui doit être conservé s'inscrit en totale contradiction avec les exigences légales.

Cela étant, même si on admettait que le principe de protection n'est pas absolu et que la question du maintien ou non d'un bâtiment protégé peut faire l'objet d'une pesée d'intérêts, on aboutirait au même résultat. En effet, dans ce cas de figure, une pesée d'intérêts effectuée correctement devrait conduire à s'interroger sur les variantes permettant de sauvegarder l'objet protégé. Autrement dit, selon cette manière de raisonner, la suppression ne se justifierait que si des intérêts supérieurs rendaient cette solution inévitable et si par ailleurs il n'existait pas d'alternative permettant de conserver l'objet protégé.

Dans le cas particulier, on sait que, suite au rejet en votation populaire du projet de Bellerive, la question du choix du site pour l'implantation du musée cantonal des Beaux-Arts (MCBA), a fait l'objet d'un examen approfondi qui a été confié au groupe cantonal d'évaluation des sites (GCES). Au terme de son examen, cette commission est arrivée à la conclusion qu'il fallait recommander au Conseil d'Etat la proposition « Musée-Cité » consistant à implanter le MCBA à la Riponne. On peut relever au passage que le groupe d'évaluation repose sur une très large représentation, puisqu'il est aussi bien composé de représentants de la société civile que de spécialistes tant de la culture que de l'aménagement du territoire, soit notamment le Conservateur cantonal des monuments et sites, l'architecte cantonal *ad interim*, le directeur du MCBA, le chef du Service du développement territorial ou encore le directeur du Kunstmuseum du Liechtenstein.

Il est ainsi établi qu'il existe une solution qui permette de trouver un site approprié pour l'implantation du MCBA tout en sauvegardant un monument qui a été inventorié dans le but d'être sauvegardé. Plus encore, il est établi qu'au terme d'un examen particulièrement soigné et effectué par un groupe représentant les nombreux intérêts qui doivent être pris en compte, le site de la Riponne est celui qui s'impose en priorité. A partir de là, il ne fait aucun doute qu'une pesée consciencieuse des intérêts doit conduire à exclure un autre site où la réalisation du même projet nécessiterait de démolir un objet appartenant au patrimoine protégé.

Le véritable problème, dans ce dossier, réside dans le fait que le choix du site pour l'implantation du MCBA découle d'une décision politique qui a été prise en amont du processus d'aménagement du territoire. On sait en effet que suite au refus du projet de Bellerive en votation populaire et après avoir pris connaissance des recommandations du groupe cantonal d'évaluation des sites, le Conseil d'Etat a choisi le site de la halle aux locomotives de la gare CFF de Lausanne et, sur cette base, organisé un concours international. Et en dépit du fait que les architectes qui sont sortis en seconde position du concours ont proposé une solution compatible avec le maintien de la halle aux locomotives (!), c'est le projet prévoyant la destruction de cette halle qui a été retenu. Après cela, on peut s'étonner que le rapport fondé sur l'article 47 OAT explique que, compte tenu du programme du projet et des exigences techniques, il n'est pas possible de réhabiliter les halles existantes ! Toujours est-il que, au moment où le dossier a été confié aux planificateurs pour établir le plan d'affectation cantonal, il n'y avait déjà plus la possibilité d'effectuer une quelconque pesée d'intérêts : le choix du site était imposé par le Conseil d'Etat et le projet primé était celui consistant à démolir les halles. Cela empêche bien évidemment toute pesée d'intérêts, puisque l'option de sauvegarde est préalablement écartée.

Malgré cela, pour faire illusion, les auteurs du rapport selon l'article 47 OAT et les rédacteurs du règlement relatif au PAC 332 se livrent à toute une série de contorsions pour faire croire que le processus de planification en cours viserait à protéger le patrimoine bâti. Ainsi doit-on lire dans le règlement que le plan d'affectation litigieux a pour objectif de « pérenniser la valeur patrimoniale du lieu » (art. 2) et de « mettre en valeur les caractéristiques historico-ferroviaires du site » (art. 18). Or, en réalité, le projet va exactement en sens contraire, puisqu'il vise à supprimer le principal objet protégé sur le site, soit le dépôt des locomotives. Ce point fait d'ailleurs l'objet d'une obligation, puisque l'article 7 mentionne que les constructions figurées en hachuré jaune sur le plan de détail « sont à démolir en fonction des étapes de réalisation » (alinéa 1). Toujours pour faire illusion, l'article 5 mentionne que toute intervention concernant les constructions existantes et les aménagements extérieurs est soumise à l'autorisation préalable du conservateur cantonal des monuments et sites. Or tout le monde sait que, une fois le plan et le règlement approuvés, le conservateur n'aura plus de marge de manœuvre : il aura même l'obligation d'autoriser les démolitions prévues par le plan.

Afin de faire croire que les objectifs de conservation ont été dûment pris en compte, le projet prévoit néanmoins le maintien du front sud de la halle aux locomotives, en donnant l'impression que la nef centrale de l'ancienne halle permettrait de dégager une vue spectaculaire en direction du lac et des montagnes. Il s'agit là, plus probablement, aussi d'une illusion car, compte tenu des exigences de sécurité (implantation à proximité immédiate de la voie de chemin de fer), cette ouverture devra en réalité être murée.

* * *

Indépendamment du fait que le processus de planification est manifestement vicié du fait de l'absence de prise en compte de l'impératif de protection du patrimoine (voir ci-dessus), force est de reconnaître que les autres motifs avancés dans le rapport selon l'article 47 OAT pour justifier le projet ne convainquent pas. En substance, les arguments principaux résident dans l'accessibilité du site, l'opportunité de créer un pôle muséal, ce point étant lié à l'argument selon lequel le palais de Rumine (Riponne) serait trop exigü en fonction des surfaces dont le MCBA a besoin.

Il est pourtant évident que, par rapport au site de la Riponne, les arguments précités ne sont nullement déterminants. En effet, depuis que le M2 a été construit, la place de la Riponne est idéalement desservie par les transports publics. Tout visiteur qui arrive de l'extérieur en prenant le train peut relier la place de la Riponne en quelques minutes, sans effectuer le moindre effort. Lorsqu'on lit le dossier et que l'on constate que les autorités insistent lourdement sur une implantation à côté de la gare pour des impératifs liés à la mobilité, on en vient à se demander si elles n'ont pas déjà oublié que le contribuable vaudois a dépensé plus de Fr. 700'000'000.- pour relier efficacement la gare aux autres points névralgiques de la ville.

L'argument du pôle muséal n'est guère plus convaincant. Tout d'abord, les exemples cités dans le rapport OAT sont ceux de capitales européennes, soit Berlin ou Vienne, qui n'ont pas grand-chose à voir avec la ville de Lausanne et ne peuvent dès lors guère servir d'éléments de comparaison. On peut relever dans ce contexte que la fréquentation actuelle des 3 musées (MCBA, Elysée et MUDAC) dépasse à peine 100'000 visiteurs au total. Et même si celle-ci peut certainement être améliorée, le projet restera à une échelle provinciale. Mais surtout, toujours en comparaison avec le site de la Riponne, les auteurs du projet font totalement abstraction du fait que celui-ci se prêterait parfaitement à la réalisation d'un pôle muséal, dès lors que plusieurs autres musées se trouvent dans un périmètre restreint (Espace Arlaud, MUDAC, zoologie, etc.). De plus, le projet fait abstraction du fait qu'en écartant le site de la Riponne, on gaspille une occasion unique de valoriser la place du même nom. Cela fait en effet de nombreuses années que tout le monde s'accorde à dire que la place de la Riponne mériterait d'être mieux mise en valeur. Vu sous cet angle, on voit tout l'intérêt que représente le projet « Musée-Cité » : les visiteurs se rendant au MCBA découvrirait une véritable place au centre de Lausanne, place enfin revalorisée ; ils visiteraient un musée des Beaux-Arts situé dans un bâtiment emblématique de Lausanne ; ils pourraient poursuivre leur itinéraire en visitant les autres musées se trouvant dans le même périmètre, tout en étant à quelques pas de la vieille-ville, avec son château et sa cathédrale. Par comparaison, on se rend aisément compte que l'implantation d'un pôle muséal à proximité immédiate de la gare n'inciterait guère à découvrir les autres endroits intéressants de la ville, surtout du fait que le lieu du projet est cloisonné entre les voies de chemin de fer et le front bâti de Ruchonnet. Vu ce qui précède, il est particulièrement surprenant que le rapport OAT insiste sur l'intérêt touristique du projet, tout en taisant l'intérêt que représenterait l'alternative que constitue le site de la Riponne.

Le rapport OAT indique également que, prétendument, le palais de Rumine serait trop exigü pour répondre aux besoins du MCBA. Cet argument est beaucoup trop simpliste. Car, ce qui est déterminant, ce n'est pas la seule capacité du Palais de Rumine, mais le potentiel de l'ensemble du site de la Riponne. A la connaissance des opposants, cette question a été très précisément examinée, ayant même fait l'objet d'une étude spécifique. Et c'est précisément parce que le potentiel du site de la Riponne a été jugé excellent que le groupe d'évaluation a recommandé le projet « Musée-Cité » en priorité. Ce projet tient compte de la possibilité de construire un nouveau bâtiment en face du Palais de Rumine, ce qui souligne encore une fois le potentiel de la place.

Enfin, le rapport OAT comporte une autre lacune importante. On n'y trouve en effet pas la moindre évaluation comparative entre les coûts qu'impliquerait le projet litigieux (et le pôle muséal dans son ensemble) et ce que coûterait la réalisation du projet « Musée-Cité ». Pourtant, c'est un élément essentiel qui devrait guider les autorités dans leur choix, sachant que l'utilisation mesurée des deniers publics coïncide avec un intérêt public important.

II. Intégration dans le site et prise en compte des intérêts du voisinage

Sous cet angle également, les arguments consignés dans le rapport OAT ne sont pas du tout convaincants.

A l'examen des plans, on constate que le seul bâtiment A constituerait une barre d'une longueur supérieure à 150 mètres (!), auquel s'ajouterait le bâtiment B dans sa continuité, de sorte que les voisins situés à l'arrière se retrouveraient face à un mur de plus de 200 mètres, éventuellement interrompu par une césure de 12 mètres (article 12 RPAC). Mais surtout, ce projet s'inscrit en totale rupture avec le bâti existant puisque, comme on le voit sur les différentes coupes, la hauteur des nouveaux bâtiments serait supérieure au double de celle des halles existantes. Ainsi, le projet en cause, du point de vue de sa hauteur, rompt complètement un équilibre qui existe depuis des décennies et porte gravement atteinte aux intérêts des voisins situés à l'arrière. Certes on nous répondra qu'il n'y a pas de droit à la vue. Il existe néanmoins un principe juridique qui vise à garantir la stabilité des plans et à éviter que les règles du jeu soient modifiées uniquement à l'avantage d'un propriétaire, pour les besoins d'un projet qu'il ne pourrait pas autrement réaliser.

Il est à cet égard important de relever que les parcelles concernées par le PAC appartiennent à la zone mixte de forte densité selon le règlement du plan général d'affectation de la ville de Lausanne (RPGA). Pour ce qui est de la hauteur, l'article 108 RPGA impose une hauteur maximale des façades de 14 mètres 50. Cette réglementation est récente, puisqu'elle a été approuvée en juin 2006. Cela signifie donc que, du point de vue des autorités de planification et selon une réévaluation qui a été effectuée récemment, une hauteur limitée à 14 mètres 50 se concilie parfaitement avec la réalisation d'un programme de forte densité, ce qui correspond à une utilisation intensive du territoire. On peut raisonnablement considérer que cette règle n'a pas été fixée par hasard et tient compte de la nécessité de protéger équitablement les voisins. On ne voit pas pour quel motif il se justifierait aujourd'hui, soit seulement six ans après la révision du plan d'affectation, de déroger à cette règle. C'est ce que le Tribunal fédéral a jugé dans un arrêt récent du 9 février 2011 en la cause 1c_172/2010 qui concernait un cas presque similaire, puisque la réglementation en cause avait été adoptée en septembre 2006. Il est intéressant de souligner que, dans cet arrêt, le Tribunal fédéral a insisté sur le fait que l'autorité de planification n'est pas fondée à user de ses prérogatives pour privilégier ses intérêts de propriétaire sans que cela ne soit justifié par les exigences de la législation sur l'aménagement du territoire (considérant 5.2.2, page 10). Or, en lisant le préavis no 2011/46 que la Municipalité de Lausanne a adressé le 5 octobre 2011 au Conseil communal, on a bien le sentiment qu'on se trouve dans ce cas de figure. Celle-ci explique qu'elle a jeté son dévolu sur les parcelles des CFF pour augmenter ses chances dans la compétition l'opposant à d'autres communes qui lorgnaient sur le projet (notamment la ville d'Yverdon-les-Bains). Et on comprend aussi, à la lecture de ce préavis, que pour intéresser les CFF, la municipalité leur a promis, en échange de leur terrain, d'autres parcelles sur lesquelles elle s'engage à leur octroyer des droits de construire par le biais d'un nouveau plan partiel d'affectation. C'est précisément de tels procédés que le Tribunal fédéral a voulu éviter en admettant le recours dans le cadre de l'arrêt précité.

Outre les aspects liés à la mobilité et à la notion de pôle muséal, le rapport OAT justifie le projet par un objectif de mixité et la prétendue nécessité de désenclaver le site, en réalisant des liaisons piétonnes. Là également, on peine à comprendre ces arguments. Il suffit d'habiter

à proximité de la gare pour comprendre qu'il s'agit d'un secteur emprunt d'une importante mixité. En outre, le projet ne présente que peu d'intérêt du point de vue des liaisons, tant Nord-Sud qu'Est-Ouest. Au contraire, du point de vue de la liaison Nord-Sud, il ne fait que confirmer la césure qui existe actuellement du fait de la voie CFF. Quant à la liaison Est-Ouest, elle correspond grosso modo à celle qui existe déjà du fait de la présence de l'avenue Ruchonnet. On peut relever également que la place projetée, dont la caractéristique essentielle serait d'être à l'ombre (et donc au froid durant la plus grande partie de l'année), ne débouche sur aucun autre espace public. Les utilisateurs de cette place, après l'avoir visitée, ne pourront que rebrousser chemin, étant précisé que le secteur situé à l'ouest du projet correspond à un quartier d'habitation. Par comparaison, on constate là aussi que la place de la Riponne aurait un tout autre rayonnement pour un musée cantonal.

III. Coordination et prise en compte des intérêts à moyen et long terme

Il ressort du dossier que le secteur de la gare appartient à un territoire qui va subir d'importantes mutations à moyen et long terme. Le rapport OAT mentionne notamment que la fréquentation de la gare va doubler d'ici à l'année 2030. On sait également qu'aussi bien le front nord (place) que le front sud vont devoir être réaménagés. Cela signifie que, de manière générale, les besoins liés à la gestion de la mobilité vont croître de manière importante. Sous cet angle, le projet querellé apparaît contraire aux intérêts de l'aménagement du territoire. En effet, d'une part, en prévoyant l'implantation d'un bâtiment collé aux voies de chemin de fer existantes, il exclut tout développement futur des infrastructures ferroviaires au nord de celles-ci. Or tout le monde sait que l'une des grosses problématiques à laquelle sont confrontés les gestionnaires de la mobilité a trait à la présence de bâtiments le long des tracés qui doivent être élargis ou sur les nouveaux tracés qui devraient être réalisés. C'est tellement vrai que, tout récemment, la Régie fédérale a été confrontée à des problèmes qui ont été résolus à grand-peine et qui ont nécessité des compromis, dans le cadre de l'extension qui devait être réalisée dans la partie sud de la voie existante. Du point de vue de la planification à long terme, ce serait donc une erreur capitale que de « fermer » la voie de chemin de fer au nord. De plus, les besoins liés à la plateforme de transport que constitue la gare de Lausanne ne se limitent pas au transport ferroviaire. Il faut y ajouter les infrastructures dont ont besoin les autres transports qui aboutissent à cet endroit. Sous cet angle, la prudence voudrait également que les parcelles litigieuses, idéalement placées à côté de la gare, soient vouées à un autre but que celui d'un musée, à défaut de quoi on risque de regretter amèrement ce choix, à moyen ou long terme.

IV. Sécurité et accès

Du point de vue de la sécurité, il convient de rappeler que la gare de Lausanne est un site sensible qui a déjà connu un accident majeur (explosion en 1994 qui a nécessité l'évacuation de nombreuses personnes et qui aurait pu provoquer des dégâts considérables, y compris sur le plan humain). On s'étonne donc que le rapport OAT indique que les risques seraient maîtrisés. En tous les cas, ce rapport insiste sur la nécessité de prévoir des chemins de fuite qui permettent de s'éloigner de la voie de chemin de fer. Le projet est problématique sous cet angle, puisque le principal chemin de fuite est celui qui va en direction de la gare, donc sans protection par rapport à la voie de chemin de fer. Il existe certes d'autres chemins de fuite en

direction du nord, mais ceux-ci peuvent difficilement être pris en compte pour les usagers à mobilité réduite, vu la pente importante. On a en outre remarqué que le rapport OAT préconise d'éviter de construire des bâtiments de grande hauteur (page 41), ce qui va exactement dans le même sens que la préoccupation des voisins opposants (voir ci-dessus). Pour ce qui est de l'accès, le rapport indique en page 31 que les grandes livraisons (semi-remorques, 40 tonnes) se feraient à l'angle nord-est du MCBA. Or, de l'avis du mandataire technique que les opposants ont consulté, il est rigoureusement impossible qu'un camion de cette importance puisse rebrousser chemin après avoir effectué une livraison à l'endroit prévu.

V. Mesures d'instruction

Vu le caractère hors norme du projet, on sollicite la mise en œuvre d'une inspection locale et la pose de gabarits. Conformément à l'article 73 alinéa 2bis LATC, les opposants sollicitent par ailleurs d'être entendus par la cheffe du département.

Il importe également que rapport du jury se rapportant au concours qui a donné lieu à la sélection du projet contesté soit versé au dossier.

* * *

Au bénéfice des explications qui précèdent, je vous prie dès lors de bien vouloir admettre les oppositions et refuser le plan, ainsi que le règlement qui lui est associé.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, je vous prie de croire, Madame la Cheffe du Département, à l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Claude Perroud, av.