

**Jean-Claude Perroud**

Avocat

Grand-Chêne 4 et 8

CP 7283

1002 Lausanne

## RECOURS

adressé à la

**Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal**

par

1) ...

2) ...

...

89)...

dont les conseils sont les avocats Jean-Claude Perroud et Xavier Rubli, 4-8, rue du Grand-Chêne, case postale 7283, 1002 Lausanne,

contre

la décision rendue le 10 décembre 2012 par le Département de l'intérieur écartant leur opposition et approuvant le Plan d'affectation cantonal no 332 « Plate-forme Pôle muséal » ainsi que son règlement.

◇◇◇◇◇◇

◇◇◇

◇

## **I. RECEVABILITE**

La décision attaquée (voir **annexe 1**), datée du 10 décembre 2012, a été notifiée au conseil soussigné le 12 décembre (voir **annexes 2 et 3**).

Conformément à l'article 95 LPA-VD, le délai de recours devant la Cour de céans est de 30 jours. En l'espèce, compte tenu des fêtes (art. 96 LPA-VD), ce délai échoit le dimanche 27 janvier 2013. Cette échéance est toutefois reportée au lendemain, le lundi 28 janvier 2013, en vertu de l'article 19 alinéa 2 LPA-VD.

Déposé ce jour auprès d'un bureau de poste suisse, le présent recours est formé en temps utile. Il est en outre signé par un avocat inscrit au Registre cantonal qui produira une procuration à première réquisition. Il est dès lors recevable en la forme.

A toutes fins utiles, on relève que la plupart des recourants sont soit des voisins directs du projet contesté, soit des voisins proches ayant une vue directe sur celui-ci. A ce titre ils bénéficient à l'évidence de la qualité pour recourir.

## **II. BREF RAPPEL DES FAITS**

1. Après l'échec du projet d'implantation du musée cantonal des Beaux-Arts (MCBA) à Bellerive, un groupe cantonal d'évaluation des sites (GCES) a été mandaté avec pour mission de remettre au Conseil d'Etat un préavis sur le choix d'un nouveau site. Dans son rapport du 30 octobre 2009, le GCES a recommandé la proposition « Musée-Cité » - Riponne. A défaut, le groupe susmentionné a préconisé le site « Halle CFF aux locomotives » (voir **annexe 4**, p. 15).

2. Dans le cadre de la recommandation du GCES, il apparaissait par ailleurs clairement que le bâtiment de la halle CFF, si ce site était choisi, devait être maintenu (ibid.).

3. Le Conseil d'Etat a retenu la seconde option, à savoir le site « Halle CFF aux locomotives ». L'idée était clairement de conserver la halle et de la transformer pour accueillir le MCBA (ibid.). Après avoir estimé que le lieu choisi dépassait les besoins du seul MCBA, l'idée d'un « Pôle muséal » réunissant également le Musée de la photographie et le Musée du Design et de l'Art Contemporain (MUDAC) a germé.

4. Le 29 juin 2010, le Grand Conseil a accepté d'allouer un crédit de Fr. 13'870'000.-, afin notamment de financer la mise au concours d'un projet de « Pôle muséal ». Dans son rapport, la Commission du Grand Conseil chargée d'examiner l'octroi du crédit précité (et non d'analyser l'opportunité d'établir le MCBA à la gare plutôt qu'à la Riponne) a entre autres rappelé que le classement en note 2 de la halle CFF était « un

élément fixe pour le concours qui empêche la démolition du bâtiment » (voir **annexe 4bis**). Elle a ajouté, en insistant, que le programme du concours devait être clair sur « les éléments modifiables et les éléments totalement intouchables » (mis en évidence par le soussigné).

5. C'est finalement le projet d'un bureau d'architecte barcelonais (Barozzi & Veiga) qui a été choisi par un jury, nonobstant qu'il ne prévoit pas le maintien du bâtiment historique de la halle aux locomotives, contrairement aux recommandations du GCES et aux instructions de la Commission du Grand Conseil.

6. Par la suite, un plan d'affectation cantonal (PAC) a été élaboré par le bureau GEA vallotton & chanard SA puis mis à l'enquête publique du 24 août au 24 septembre 2012. Cette publication a déclenché de nombreuses oppositions dont celle des recourants, regroupés sous le nom « Collectif Gare » comptant 154 signataires.

7. Une séance de conciliation a été mise sur pied le 5 novembre 2012, à la demande des recourants, mais sans qu'elle n'aboutisse.

8. Le 10 décembre dernier, le Département de l'intérieur a levé les oppositions et approuvé le PAC.

9. C'est à l'encontre de cette décision qu'est dirigé le présent recours.

### **III. MOYENS**

#### **A. La suppression d'un monument d'importance régionale**

1. Dans le canton de Vaud, la protection du patrimoine bâti 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 inventoriés, le canton de Vaud a au préalable établi un recensement architectural qui constitue l'instrument central utilisé pour l'évaluation du patrimoine bâti (voir les art. 30 et ss. du règlement d'application de la LPNMS).

2. 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 site de la section Monuments et Sites de l'Etat de Vaud, la note 2 a la signification suivante : « *L'édifice devrait être conservé dans sa forme et dans sa substance. Des modifications qui n'en altèrent pas le caractère peuvent être envisagées. (...) Le monument a une valeur justifiant un classement comme monument historique. En attendant l'engagement de cette mesure, il*

*est inscrit à l'inventaire*». La jurisprudence a confirmé dans de nombreux arrêts le bien-fondé de cette classification.

3. En l'espèce, le projet litigieux aurait pour effet de supprimer purement et simplement le dépôt des locomotives, soit une importante halle industrielle - créée entre 1909 et 1911 - à laquelle la note 2 a été attribuée et qui a été mise à l'inventaire afin d'assurer sa conservation. On relèvera encore que le bâtiment principal de la gare de la Lausanne ainsi que la couverture des quais et la marquise centrale bénéficient également d'une note 2, ce qui démontre, en tant que de besoin, l'importance de la halle des locomotives en tant que telle mais aussi pour l'environnement architectural dans lequel elle s'inscrit. C'est l'histoire de la ville de Lausanne et celle du canton qui sont en jeu.

4. Ce seul motif doit conduire la Cour de céans à admettre le présent recours, 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, ce d'autant plus qu'il ne respecte pas les instructions, exprimées sans détours, par la Commission du Grand Conseil qui a recommandé aux représentants du peuple vaudois d'octroyer un crédit d'étude de près de Fr. 14'000'000.- pour la mise en œuvre d'un concours d'idées et de projets.

\*

5. Ceci étant dit, 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 pourrait se justifier 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. Il convient d'insister ici sur le fait qu'en matière d'urbanisme et de planification, on est très souvent placé face à une alternative conduisant à devoir sacrifier un intérêt au détriment d'un autre d'égale valeur. Or, en l'espèce, cette problématique ne se pose pas, puisque les deux objectifs (le maintien des halles et la réalisation d'un musée) sont conciliables : il a été démontré que l'édification du MCBA pouvait se faire à un autre endroit, de surcroît jugé par les spécialistes comme le plus adéquat (voir **annexe 4**, p.15). En conséquence, la pesée des intérêts doit conduire à choisir le projet qui n'implique pas la destruction des halles.

6. Dans le cas particulier, on a vu ci-dessus que, suite au rejet en votation populaire du projet de Bellerive, la question du choix du site pour l'implantation du MCBA a fait l'objet d'un examen approfondi qui a été confié au GCES. Au terme de son examen, ce groupe d'évaluation est arrivé à la conclusion qu'il fallait recommander en priorité au Conseil d'Etat la proposition « Musée-Cité » consistant à implanter le musée des Beaux-Arts à la Riponne. Il sied de relever que le GCES reposait sur une très large représentation,

puisqu'il était composé de 32 membres provenant tant de la société civile que de spécialistes de la culture et de l'aménagement du territoire, soit notamment le Conservateur cantonal des monuments et sites, l'architecte cantonal *ad interim*, le directeur du musée des Beaux-Arts, le chef du Service du développement territorial ou encore le directeur du Kunstmuseum du Liechtenstein (voir **annexe 4**, pp. 3 et 15).

7. Il est ainsi établi qu'il existe une solution alternative (et plébiscitée par le GCES) pour l'implantation du MCBA permettant de sauvegarder un monument qui a été inventorié dans le but d'être conservé (voir ci-dessus). Plus encore, il est démontré 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.

8. Le véritable problème, dans ce dossier, réside dans le fait que le choix du site pour l'implantation du MCBA découle à n'en pas douter 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 GCES, 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. A cet égard, 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, comme recommandé par les GCES et exigé par la Commission du Grand Conseil précitée, c'est le projet prévoyant la destruction de cette halle qui a été retenu.

9. Devant un tel « choix », on ne s'étonne pas que le rapport fondé sur l'article 47 OAT (réalisé par le bureau d'architecte GEA vallonnet & chanard SA) explique que, compte tenu du cahier des charges et des exigences techniques du projet retenu (du bureau Barozzi & Veiga), il n'est pas possible de réhabiliter les halles existantes. Cela étant, une telle justification n'est pas admissible. En effet, il tombe sous le sens que si le projet retenu n'est pas compatible avec le site, cela doit conduire à en retenir un autre, et non à modifier le site pour le rendre compatible avec le projet retenu. Cette conclusion s'impose à tout le moins, dans le cadre d'une pesée des intérêts (voir ci-dessus), lorsqu'un autre site adéquat, permettant de conserver le bâtiment historique des halles, est disponible et recommandé. En définitive, force est d'admettre que la démarche suivie en l'occurrence par les autorités est non seulement contraire au droit, mais va en plus à l'envers du bon sens, puisqu'elle revient à détruire un objet culturel d'importance pour permettre à un autre de prendre sa place, alors qu'on sait qu'il est possible de concilier les deux.

10. Pour faire illusion, les auteurs du rapport selon l'article 47 OAT et les rédacteurs du règlement relatif au PAC se livrent à toute une série de contorsions destinées à faire croire que le PAC 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. L'article 7 du règlement du PAC mentionne clairement 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 dispose 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, en vertu notamment de l'article 7 précité.

11. 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. Or, selon les explications données par le Conservateur des monuments et sites, Laurent Chenu, lors de la séance dite de conciliation, cet aspect du projet, créant une ouverture sur le lac, est un des éléments essentiels pour sa « justification ».

\*

12. 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 et en partie repris dans la décision attaquée 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) et du développement de la gare.

13. 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 ; ceci sans compter les nombreux bus qui desservent la place de la Riponne. Pour les visiteurs qui viennent en voiture (même si on privilégie les transports publics il ne faut pas les oublier), ils peuvent se parquer dans le parking-relais de Vennes et emprunter le M2 jusqu'à la Riponne (le trajet est alors plus court que pour se rendre dans le quartier de la gare). 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.

14. Au surplus, c'est avec surprise que l'on apprend que le centre-ville de Lausanne se situe désormais vers la gare, ce qui serait un argument allant dans le sens du site de la halle CFF, alors que, pour tous les lausannois (y compris la commune, voir son site <http://www.lausanne.ch/view.asp?domId=62947&language=F> et **annexe 5**), il se trouve en réalité dans un espace allant de la Place Saint-François à celle de la Riponne, en passant par la place de la Palud et la rue de Bourg. Ce qui précède donne aux recourants la désagréable impression que tout sera fait et dit pour entériner une décision politique, mais non démocratique, prise il y a belle lurette sans tenir compte des impératifs de conservation du patrimoine bâti.

15. 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 trois musées (MCBA, Elysée et MUDAC) dépasse à peine 100'000 visiteurs par année au total. Et même si celle-ci peut certainement être améliorée, le projet restera à une échelle provinciale. Selon le site de l'Association des musées suisses ([www.museums.ch](http://www.museums.ch)), seul le Musée Olympique dépasse les 100'000 visiteurs à Lausanne. Ni le MCBA, ni le musée de l'Elysée ni le MUDAC ne sont donc à l'heure actuelle des musées d'importance nationale. En prétendant vouloir en faire des musées qui comptent sur le plan international, l'Etat de Vaud et les planificateurs non seulement poursuivent des chimères mais surtout induisent en erreur tant la population que nos élus.

16. De plus, les auteurs du projet font totalement abstraction du fait que le site de la Riponne 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.). En écartant le site de la Riponne, on gaspille en outre une formidable occasion de valoriser la place du même nom où le MCBA est installé depuis plus d'un siècle (1906). 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 (le vrai centre-ville, pas le « nouveau » inventé par le Département de l'intérieur), place enfin revalorisée ; ils visiteraient un MCBA situé pour partie 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. Ils apporteraient en outre aux commerçants du centre-ville une manne bienvenue, ce d'autant plus que ces derniers se plaignent depuis de nombreuses années

des problèmes de délinquance et de toxicomanie qui règnent dans ce quartier et qui leur causent du tort sur le plan économique. Il sied encore de relever que la ville de Lausanne a l'intention de réhabiliter prochainement le quartier de la place du Tunnel qui jouxte celle de la Riponne. Les synergies possibles entre ces deux projets sont évidentes. Enfin, dans le cadre de son analyse, le GCES avait indiqué que la création d'un nouveau MCBA sur la place de la Riponne était d'autant plus convaincante qu'elle permettrait à celle-ci de correspondre dans ses dimensions à de prestigieuses places urbaines en Europe comme la Piazza San Marco, la Piazza Navona ou l'Esplanade de Beaubourg. Cela démontre, si cela était encore nécessaire, l'importance et la pertinence du projet Riponne. Mais il y a plus : le rapport du GCES insiste sur le fait que l'un des principaux avantages du site de la Riponne est qu'il s'inscrit dans le contexte d'un réseau culturel (**annexe 4**, p. 14), autrement dit, un « pôle ». Il s'ensuit que, dans la pesée des intérêts, l'argument du « pôle muséal » à proximité de la gare n'offre aucun avantage, bien au contraire.

17. 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 l'avenue Louis-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.

18. Le rapport OAT indique également que, prétendument, le palais de Rumine serait trop exigu pour répondre aux besoins du MCBA. Cet argument est simpliste. En effet, 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. Cette question a au demeurant fait l'objet d'une étude spécifique du groupe RSVP reprise par le GCES dans son rapport (voir **annexe 4**). 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 sur le parking de la Riponne en face du Palais de Rumine, ce qui souligne encore une fois le potentiel de la place. A toutes fins utiles, on relèvera ici que les structures du parking sont susceptibles d'être renforcées « dans des conditions raisonnables » selon les ingénieurs consultés, ce qui répond aux « inquiétudes » du Département de l'intérieur concernant l'importance des dépenses qu'engendrerait un tel projet (voir **annexe 4**, p. 14 et décision attaquée, p. 8).

19. On s'étonne également que le Département de l'intérieur ait favorisé un projet à la gare de Lausanne alors qu'il admet que celle-ci va devoir accueillir 40 millions de voyageurs par année dès 2030. L'agrandissement de la gare semble inévitable, de sorte que le site retenu pourrait, à court ou moyen terme, avoir une importance essentielle (voir ci-dessous, § C). Or si l'on bloque à l'Ouest le développement de la gare, on voit mal comment les futurs voyageurs vont pouvoir être accueillis. Les recourants sont surpris que ni le Département de l'intérieur dans sa décision ni le rapport OAT ne tiennent



compte de ce facteur ô combien important pour l'avenir de Lausanne et du canton de Vaud.

**20.** Le rapport OAT auquel se réfère à l'envi la décision attaquée 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. A cet égard, la réponse du Département de l'intérieur, consistant à dire qu'une estimation est impossible, n'est pas satisfaisante. On lit d'ailleurs dans le rapport de la Commission du Grand Conseil de juin 2010 que le SIPAL avait déjà effectué une évaluation des coûts du projet, ceci bien avant la mise au concours, estimée à Fr. 75'000'000.-. Il semble toutefois que ce chiffre ne concerne que le MCBA et non l'ensemble du « Pôle muséal » dont la réalisation s'élèverait à plusieurs centaines de millions de francs. A cet égard, une estimation précise et sérieuse des coûts est indispensable, ne serait-ce que dans la pesée des intérêts qu'il s'agit d'effectuer (voir ci-dessus).

**21.** Enfin, il est important de relever que le GCES n'aurait vraisemblablement pas recommandé le site de la halle CFF s'il avait su que le projet finalement retenu aurait pour conséquences la destruction du dépôt de locomotives. Aussi, on ne résiste pas à s'interroger sur l'utilité du préavis demandé au GCES, si le Conseil d'Etat estime qu'il est de toute manière plus compétent que 32 spécialistes pour choisir un site approprié destiné à accueillir le MCBA. La démarche du Conseil d'Etat est d'autant plus incompréhensible que, selon ce qui a été rapporté par la presse, sa décision officielle a été communiquée seulement 2 heures (!) avant la réception de la recommandation du GCES. On peut donc légitimement se demander comment le Conseil d'Etat a fait pour lire le rapport, délibérer et surtout se donner le temps de la réflexion pour écarter la recommandation des spécialistes qu'il avait consultés. De même, c'est à tort que le Département de l'intérieur prétend que le Grand Conseil a ratifié le choix du site de la gare en accordant un crédit d'étude. On l'a vu ci-dessus, le Grand Conseil n'a octroyé ce montant qu'en partant de l'idée que la halle CFF serait préservée. Or, tel n'est pas le cas puisque le Département de l'intérieur a opté pour un projet la supprimant, nonobstant que le projet arrivé deuxième du concours et recevant les louanges du jury conserve la halle intacte. Manifestement, le cuisant échec subi par l'Etat dans le cadre du projet de Bellerive n'a pas servi de leçon.

**22.** Il ressort de ce qui précède que, dans l'hypothèse où la Cour de céans devait considérer que le principe de protection d'un bâtiment classé en note 2 n'était pas absolu, la décision du Département de l'intérieur devrait de toute manière être réformée (dans le sens d'un refus de l'approbation) ou annulée, une pesée des intérêts non arbitraire conduisant à l'évidence au choix du site de la Riponne, non seulement compte tenu de ses nombreux avantages mais aussi et surtout parce qu'il permet de sauvegarder un bâtiment qui doit être conservé, ce qui n'est pas le cas du projet retenu. A cela s'ajoute

que le maintien de la halle CFF aurait à l'extrême rigueur pu se faire sur le site de la gare en optant pour un projet conservant le dépôt de locomotives, ce que le Département de l'intérieur - se reposant sur des arguments vaseux et privilégiant des arguments architecturaux discutables à la préservation du patrimoine historique du canton - a préféré rejeter d'un revers de main.

## **B. Intégration du projet dans le site et prise en compte des intérêts du voisinage**

1. A l'examen des plans, on constate que le seul bâtiment A constituerait une barre d'une longueur supérieure à 150 mètres (!) s'élevant à une hauteur de 22 mètres 50, 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 ses dimensions, rompt complètement un équilibre qui existe depuis des décennies et porte gravement atteinte aux intérêts des voisins situés à l'arrière. Certes, il n'y a pas de droit à la vue mais il existe 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.

2. Pour ce qui est de la hauteur du musée projeté (22 m 50), il est encore 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). Dans cette zone, l'article 108 RPGA impose une hauteur maximale des façades de 14 mètres 50. Quant à la longueur, le bâtiment A projeté est plus de quatre fois supérieure (si l'on tient compte des constructions A et B qui se chevauchent la longueur est cinq fois supérieure) à la limite fixée à l'article 107 RPGA, à savoir 36 mètres. Par ailleurs, l'ordre non contigu est obligatoire dans la zone où le PAC est projeté (art. 105 RPGA). Or la création de deux bâtiment sur une longueur de près 200 mètres qui s'élèverait à plus de 20 mètres interdirait tout dégagement pour les voisins dont on peut imaginer le sentiment d'« étouffement » qu'ils ressentiraient.

3. On peut raisonnablement considérer que les règles précitées du RPGA n'ont pas été fixées par hasard et tiennent 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 ces dispositions. 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 (voir **annexe 6**). 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). On comprend aussi, à la lecture de ce préavis, que pour intéresser les CFF, la Municipalité de Lausanne 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.

4. Dans la décision attaquée, le Département de l'intérieur invoque vainement que, selon le RPGA, la hauteur des façades de 14 mètres 50 peut être augmentée de la hauteur de deux attiques, de sorte qu'un bâtiment pourrait atteindre 22 mètres 50. C'est une interprétation à la limite de la bonne foi de l'article 109 RPGA qui dispose que « *le gabarit des toitures et des attiques (voir art. 23) ne peut dépasser, sur chacune des façades, un arc de cercle de 8,00 mètres de rayon et un plan tangent aux arcs de cercle* ». Le renvoi à l'article 23 RPGA permet de comprendre que le point de départ de l'arc de cercle est fixé à 1 mètre en dessous de la corniche, de sorte que le faite du toit ne se trouvera jamais à 22 mètres 50 comme le prétend l'autorité intimée. Par ailleurs, la figure 3 (annexe au RPGA) à laquelle se réfère l'article 23 RPGA démontre que l'idée n'est pas, comme le laisse entendre le Département de l'intérieur, d'ajouter deux étages de plus à la hauteur de la façade mais bien de créer un toit. A cela s'ajoute que l'article 23 alinéa 2 RPGA autorise la Municipalité à exiger un abaissement du toit notamment « *pour des raisons d'intégration* ». On peut donc raisonnablement partir de l'idée que, si les parcelles litigieuses restaient colloquées en zone mixte de forte densité, les autorités communales feraient en sorte d'éviter que les bâtiments construits « étouffent » et bloquent totalement la vue des immeubles situés au Nord, comme ce serait le cas si le PAC n'était pas refusé.

5. Outre les aspects liés à la mobilité et à la notion de « Pôle muséal », le rapport OAT, que reprend à son compte l'autorité intimée dans sa décision, 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 empreint 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 Louis-Ruchonnet.

6. On peut relever enfin 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 de cette importance.

7. Pour les raisons évoquées ci-dessus, la décision attaquée devrait être réformée ou annulée.

### **C. Coordination et prise en compte des intérêts à moyen et long terme**

1. 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. La décision attaquée (reprenant 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.

2. 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 de transport public 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 gare.

3. Du point de vue de la planification à long terme, ce serait donc une erreur capitale pour la ville et le canton 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.

4. A cet égard, la décision entreprise ne répond pas de manière satisfaisante aux motifs évoqués ci-dessus et déjà relevés par les recourants dans leur opposition. Invoquer que « *la zone ne fait pas partie de la stratégie de développement de la gare de Lausanne à l'horizon 2050* » pour justifier de la destiner au projet de MCBA est d'une légèreté confondante.

5. Il découle de ce qui précède que pour ces raisons également, le PAC projeté doit être refusé par la Cour de céans.

#### **D. Sécurité et accès**

1. 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 (en juin 1994) qui a nécessité l'évacuation de plus de 1'500 nombreuses personnes et qui aurait pu provoquer des dégâts considérables, y compris sur le plan humain (plusieurs wagons d'un convoi transportant des produits chimiques ont déraillés provoquant la suite de plusieurs centaines de litres produit chimique toxique ; voir **annexe 7**). On s'étonne donc que la décision attaquée, à l'instar du rapport OAT, indiquent que les risques seraient maîtrisés, ceci sur la base d'une étude de risque dont on ne sait rien et notamment pas si elle a été effectuée avant ou après le dépôt du projet de MCBA sur le site de la halle CFF. On précise ici que selon les renseignements obtenus auprès d'un mandataire spécialisé, la présence d'une paroi vitrée est incompatible en bordure d'une voie de chemin de fer supportant un trafic de marchandises.

2. En tout état de cause, le rapport OAT 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 (p. 41), ce qui va exactement dans le même sens que la préoccupation des voisins opposants (voir ci-dessus).

3. 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 « Pôle muséal ». Or, de l'avis du mandataire technique que les recourants ont consulté, il est rigoureusement impossible qu'un camion de cette importance puisse rebrousser chemin après avoir effectué une livraison à l'endroit prévu.

4. Pour ces raisons encore, le recours doit être admis.

#### **E. Principe de stabilité des plans**

1. Enfin, comme on l'a vu plus haut, le RPGA lausannois date de l'été 2006, soit il y a un peu plus de 6 ans. Il a donc été adopté très récemment, de sorte qu'on peut raisonnablement se demander si sa modification, par le biais de l'approbation du PAC

litigieux, est conforme aux exigences de stabilité des plans garantie par l'article 21 alinéa 2 LAT. A ce titre, force est d'admettre que la réponse est négative.

2. En effet, il n'y a en l'occurrence aucune nécessité impérative de modifier le plan d'affectation communal puisque l'accueil du « Pôle muséal » peut se faire dans d'autres lieux que l'on sait au demeurant plus appropriés (dans de tels cas, le TF impose une pesée des intérêts, qui n'a en l'espèce pas été effectuée, voir ATF 131 II 728 consid. 2.4. et ci-dessus §A).

3. Par ailleurs, lorsqu'on sait que l'un des objectifs majeurs de l'aménagement du territoire dans les communes urbaines est de densifier la ville et de créer de nouveaux logements (voir entre autres le projet d'agglomération Lausanne-Morges, PALM et le Plan directeur cantonal dont la ligne d'action A1 est de localiser l'urbanisation dans les centres et de valoriser le potentiel inutilisé en zone à bâtir), on peut voir une atteinte crasse à ces buts lorsque toute une zone de la ville, qui aurait pu, tout en préservant le patrimoine bâti, accueillir des bâtiments d'habitations, se voit soudain destinée à la création d'un musée.

4. On a donc plutôt le sentiment que le PAC est destiné, non pas à corriger des erreurs d'aménagement du plan d'affectation communal de 2006, mais bien plutôt de permettre aux autorités cantonales de conjurer le sort qui les avaient vues désavouées en 2006 dans le cadre du projet de Bellerive.

5. Au surplus, on ne résiste pas à l'envie d'évoquer à nouveau le site de la Riponne qui permettrait de concilier les objectifs visant à densifier les centres et à créer des logements, à protéger le patrimoine, ainsi qu'à développer l'offre et l'accès la culture dans notre région. Il suffirait en effet de conserver le MCBA à la Riponne (en créant un nouveau volume sur le parking), de transformer les halles CFF en un centre culturel (à l'instar de la Lokremise de Saint-Gall) et de construire des logements autour de la dite halle comme le permet déjà le RPGA.

6. En tenant compte également de l'atteinte que le PAC va causer au voisinage au vu notamment des dimensions des bâtiments projetés, il ressort de ce qui précède que c'est en violation de l'article 21 alinéa 2 LAT que le PAC a été approuvé par le Département de l'intérieur. Partant, pour ce motif supplémentaire, le recours doit être admis.

\*\*\*

\*



#### **IV. MESURES D'INSTRUCTION**

1. Les recourants sollicitent la tenue d'une inspection locale et la pose de gabarits.
2. Ils requièrent par ailleurs la possibilité de déposer des observations complémentaires après le dépôt des réponses adverses et du dossier de la cause.
3. En outre, les recourants demandent la production au dossier des documents suivants *a priori* en mains du Département de l'intérieur :
  - rapport de synthèse de l'examen préalable du 10 juillet 2012 (contenant notamment un préavis du Service de l'environnement et de l'énergie cité dans la décision attaquée);
  - étude du groupe RSVP en lien avec le projet « Musée-Cité » (mentionnée dans l'annexe 4 produite);
  - documents attestant de la conformité du projet litigieux, en particulier sa partie vitrée donnant sur la voie CFF, à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Il apparaît en outre nécessaire que l'Office fédéral des transports (OFT) soit interpellée sur cette question ;
  - analyse détaillée et sérieuse des coûts qu'engendreront la réalisation du « Pôle muséal » ainsi qu'une estimation des coûts de la réalisation du projet dit « Musée-cité ». Au besoin, le Département de l'intérieur pourra se renseigner auprès du GCES et/ou du collectif RSVP.

#### **V. CONCLUSIONS**

Fondés sur ce qui précède, les recourants ont l'honneur de conclure, avec suite des frais et dépens, à ce qu'il plaise à la Cour de céans prononcer :

*Principalement :*

- I. Le recours est admis
- II. La décision rendue le 10 décembre 2012 par le Département de l'intérieur écartant leur opposition et approuvant le Plan d'affectation cantonal no 332 « Plate-forme Pôle muséal » ainsi que son règlement est réformée en ce sens que l'approbation est refusée.

*Subsidiairement*

- I. Le recours est admis
- II. La décision rendue le 10 décembre 2012 par le Département de l'intérieur écartant leur opposition et approuvant le Plan d'affectation cantonal no 332 « Plate-forme Pôle muséal » ainsi que son règlement est annulée.

Lausanne, le 28 janvier 2012

Pour les recourants :

Jean-Claude Perroud, av.