

VD_OMNI AC.2013.0059 vom 26. November 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-11-26, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0059

FR: VD_OMNI AC.2013.0059 du 26 novembre 2013

IT: VD_OMNI AC.2013.0059 del 26 novembre 2013

Regeste

BURRI, DUFOUR, ABU OMAR, SCHWARZBOURG, COCHAND, FUKAMI, THURLER, MULLER, IMHOF, SEVERIN, VON MOOS, ALBRECHT, SOW, HUBLER, SILVA, MAGET, SCHOPFER, BONNEMAIN, ARNAUT, ZELLER, BEROUD, ARNAUT HUSEJNOVIC, HUSEJNOVIC, SCHARMAY, MEER, NICOLAY, DUPUIS, LOXTON, VOELKE, CAMPICHE, VOUGA, FOURNIER | Plan d'affectation cantonal élaboré pour permettre la création d'un pôle muséal comprenant le musée cantonal des beaux arts à proximité de la gare de Lausanne (PAC no 332). Le fait que les accès routiers sont engorgés à certaines heures n'implique pas que les exigences en matière d'accès résultant de l'art. 19 LAT ne sont pas remplies (consid. 4). Le fait de renvoyer dans le règlement du plan aux normes VSS pour ce qui est des places de parc est judicieux. Un parking de 97 places est conforme à ces normes. Compte tenu de la localisation du projet, il est admissible de ne pas prévoir de places de parc pour les visiteurs du musée (consid. 5). Le choix du site repose sur une pesée complète et correcte des intérêts en présence et sur un examen suffisant des variantes (consid. 6). L'impact du projet de pôle muséal n'est pas tel qu'il justifie son intégration préalable dans le plan directeur cantonal (consid. 7). Tous les griefs des recourants relevant de la légalité, la question de savoir si le tribunal doit étendre son examen à l'opportunité souffre de demeurer indéfinie (consid. 8). Les exigences en matière de motivation des décisions sont respectées (consid. 9). Il n'y a pas lieu de prévoir dans la réglementation sur les aménagements extérieurs une disposition permettant de garantir le maintien d'un droit de passage afin d'accéder à des places de parc existantes. Cas échéant, il appartiendra au nouveau propriétaire du site de décider s'il entend maintenir la convention permettant cet accès, un éventuel litige à cet égard relevant des tribunaux civils (consid. 10). Recours au TF rejeté par arrêt du 8 octobre 2014 (1C_15/2014).

Erwägungen

E. 1

Les recourants soutiennent que le PAC n° 332 n'aurait pas dû être approuvé dès lors qu'il prévoit la démolition de la halle aux locomotives qui est inscrite à l'inventaire et a reçu la note 2 au recensement architectural. Ils font valoir que la Commission du Grand Conseil qui avait examiné la demande de crédit pour le projet avait exigé le maintien de ce bâtiment. Ils relèvent également que aussi bien la Commune de Lausanne dans son dossier de candidature que la GCES dans son analyse comparative des sites préconisaient le maintien de la halle. Ils soulignent que le projet arrivé second du concours d'architecture permet son maintien. a) Aux termes de l'art. 78 al. 1 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst; RS 101), la protection de la nature et du patrimoine est du ressort des cantons. Dans le canton de Vaud, la LPNMS prévoit une protection générale des monuments historiques et des antiquités (art. 46 à 48 LPNMS) et deux types de mesures de protection dite spéciale :

l'inventaire des monuments et des sites (art. 12 à 19 et 49 à 51 LPNMS) et le classement comme monument historique ou antiquité (art. 22 à 28 et 52 à 54 LPNMS). Pour les objets soumis à la protection générale de l'art. 46 LPNMS, le département compétent peut ordonner des mesures conservatoires nécessaires à leur sauvegarde lorsqu'un danger imminent les menace (art. 47 LPNMS); mais ces mesures deviennent caduques si aucune enquête publique en vue du classement n'a été ouverte dans les trois mois dès la date des mesures conservatoires, délai qui peut être prolongé de six mois par le Conseil d'Etat (art. 48 LPNMS). La mise à l'inventaire oblige le propriétaire à annoncer les travaux qu'il envisage au département, qui peut soit autoriser les travaux annoncés, soit ouvrir une enquête en vue du classement de l'objet (art. 16 et 17 LPNMS, par renvoi de l'art. 51 LPNMS; 32 RLPNMS). L'annonce des travaux d'où part le délai pour le classement de l'objet correspond à la date du dépôt de la demande de permis de construire comportant toutes les pièces requises selon les art. 108 et 114 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) (art. 32 et 4 al. 2 RLPNMS). En cas de classement, aucune atteinte ne peut être portée à l'objet classé sans autorisation préalable du département (art. 23 et 54 LPNMS). L'objectif poursuivi par l'art. 23 LPNMS consiste dans la préservation du patrimoine classé, cela dans sa valeur historique, culturelle ou scientifique. L'autorité compétente a le pouvoir d'interdire les atteintes graves que pourraient entraîner les travaux, soit celles qui touchent à la substance même de l'objet ou à ses éléments essentiels; par ailleurs, elle a la faculté d'autoriser des travaux dont l'impact est moindre et qui peuvent être limités dans leurs effets, par le jeu de charges imposées au constructeur (arrêt AC.1998.0145 du 28 mai 1999 consid. 2a). Le recensement architectural n'est pas prévu dans la LPNMS. L'art. 30 RLPNMS dispose que le département établit le recensement architectural des constructions en collaboration avec les communes concernées. Selon l'art. 31 RLPNMS, le recensement architectural sert de base à l'inventaire prévu à l'art. 49 LPNMS. Le recensement architectural implique l'attribution de notes (v. à ce sujet " Recensement architectural du canton de Vaud ", plaquette éditée par la Section des Monuments historiques et archéologie du Service des bâtiments, novembre 1995 rééditée en mai 2002), qui sont les suivantes : "1": Monument d'importance nationale; "2": Monument d'importance régionale; "3": Objet intéressant au niveau local; "4": Objet bien intégré; "5": Objet présentant des qualités et des défauts; "6": Objet sans intérêt; "7": Objet altérant le site. Le recensement architectural ne se confond pas avec l'inventaire. Il couvre en principe tous les bâtiments (voir pour les détails la plaquette précitée, p. 6) et n'entraîne pas en soi de mesures de protection spéciale au sens des art. 16, 17 et 51 LPNMS (objets à l'inventaire) ou des art. 23 et 54 LPNMS (objets classés). b) Vu ce qui précède, le fait que la halle aux locomotives figure à l'inventaire prévu par les art. 49 ss LPNMS n'implique pas nécessairement son maintien. Il en va de même du fait qu'elle ait reçu la note 2 au recensement architectural. Cela étant, l'art. 2 RLPNMS prévoit que les autorités communales et cantonales doivent tenir compte des objets méritant d'être sauvegardés – soit soumis à la protection générale, soit inventoriés ou classés – en élaborant leurs plans directeurs ou d'affectation. Le fait que le PAC n° 332 implique la disparition d'un bâtiment figurant à l'inventaire avec une note 2 au recensement architectural doit par conséquent être pris en compte dans la pesée générale des intérêts (cf. art. 3 OAT), question qui sera examinée ci-dessous.

E. 2

Les recourants soutiennent que le projet n'est pas admissible sous l'angle de la sécurité. Ils critiquent la présence d'une paroi vitrée le long de la voie CFF et le fait que les voies de

fuite ne seraient pas adaptées, notamment pour les usagers à mobilité réduite. Ils critiquent l'analyse des risques liés aux accidents majeurs réalisée par le bureau Ernst Basler le 30 août 2012 (ci-après : l'étude Basler + Partner). Selon eux, celle-ci se fonde sur un nombre maximal de personnes présentes simultanément sur le site qui ne serait pas crédible compte tenu des chiffres annoncés dans le rapport 47 OAT pour ce qui est du nombre de visiteurs. L'étude ne tiendrait également pas compte de l'augmentation du transport de marchandises après 2020, qui pourrait accroître les risques d'accident. L'étude n'aurait également pas tenu compte du risque de catastrophe de grande ampleur telle que celle qui aurait pu avoir lieu en 1994 (wagon de chlorure de vinyle accidenté juste devant les halles CFF). Elle ne tiendrait en outre pas compte du fait que le projet concerne un pôle de 3 musées et non plus le seul MCBA. Les recourants s'inquiètent encore du fait que l'on annonce que la grande majorité des marchandises dangereuses passeront du côté opposé au projet. Ils relèvent ainsi que, pour diminuer les risques pour le pôle muséal, on va reporter les risques sur les habitations situées en aval de la gare. Ils soulignent que, selon l'étude Basler + Partner, le tronçon ferroviaire contigu au PAC est l'un des six plus dangereux de Suisse avec 1,7 millions de tonnes de marchandises dangereuses qui y passent chaque année. Les recourants font encore valoir que, en relation avec le risque d'accidents majeurs, le rapport 47 OAT préconise d'éviter les bâtiments de grande hauteur, exigence qui ne serait pas respectée. a) La planification du territoire doit être coordonnée avec la protection de l'environnement. Cela signifie que les questions et problèmes que pose la planification ne peuvent être résolus sans examiner conjointement leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement. La base constitutionnelle du droit de l'aménagement du territoire (art. 22 quater Cst.) est de même niveau que celle du droit de la protection de l'environnement (art. 24 septies Cst.); les mesures que les cantons sont appelés à prendre en vertu des dispositions fédérales adoptées en application de ces normes constitutionnelles doivent être harmonisées en vue d'arrêter les solutions qui sont le mieux à même de répondre aux intérêts complémentaires que chacune de ces législations défendent (Alfred Kutler, Protection de l'environnement et aménagement du territoire, mémoire ASPAN no 54 pp. 2 et 3; arrêt AC.2011.0214 du 31 juillet 2012 consid. 1b). Pour atteindre les buts fixés par ces deux législations sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, les cantons établissent des plans directeurs en veillant à définir le développement souhaité de manière à réduire à un minimum les atteintes à l'environnement (art. 6 al. 3 et 8 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT; RS 700]; art. 2 al. 1 let. d OAT; voir aussi l'ATF 116 Ib 268 consid. 4c). La mesure A33 du volet stratégique du plan directeur cantonal du 1^{er} août 2008 concernant les accidents majeurs prévoit que le canton tient à jour un cadastre des risques majeurs des entreprises stationnaires notamment. Il est en outre indiqué que le canton peut demander aux communes des mesures de restriction à l'utilisation du sol pour rendre les risques acceptables et économiquement supportables, lors de l'établissement d'une planification locale. L'art. 2 du décret portant adoption du plan directeur cantonal du 5 juin 2007 (DPDCn; RSV 701.412) précise que les éléments de ce plan qui lient les autorités sont le volet stratégique et la carte de synthèse. L'art. 10 al. 1 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) prévoit que quiconque exploite ou entend exploiter des installations qui, en cas d'événements extraordinaires, peuvent causer de graves dommages à l'homme ou à l'environnement, doit prendre les mesures propres à assurer la protection de la population et de l'environnement. Il y a notamment lieu de choisir un emplacement adéquat, de respecter les distances de sécurité nécessaires, de prendre des mesures techniques de sécurité,

d'assurer la surveillance de l'installation et l'organisation du système d'alerte.

L'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM; RS 814.012) a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs (art. 1 al. 1 OPAM). L'ordonnance s'applique aux entreprises dépassant les seuils quantitatifs des substances, des préparations ou des déchets spéciaux au sens de l'annexe 1.1 (art. 1 al. 2 let. a OPAM). Elle s'applique notamment aux installations ferroviaires au sens de l'ordonnance du 3 décembre 1996 relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installations à câbles (RSD; RS 742.412) ou au sens des accords internationaux en la matière. L'art. 11a OPAM prévoit que les cantons prennent en considération la prévention des accidents majeurs dans les plans directeurs et les plans d'affectation (al. 1). L'autorité d'exécution désigne, pour les entreprises, voies de communication et installations de transport par conduites, le domaine attenant où la réalisation de nouvelles constructions et installations peut conduire à une augmentation notable du risque (al. 2). Avant que l'autorité compétente décide d'une modification des plans directeurs ou des plans d'affectation dans un domaine selon l'al. 2, elle consulte l'autorité d'exécution pour l'évaluation du risque (al. 3). b) En l'occurrence, il a été procédé sur la base de l'étude Basler + Partner à l'analyse qui, en matière de coordination entre l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs, est requise par le guide de planification établi par les offices fédéraux du développement territorial et de l'environnement intitulé « Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs le long des installations ferroviaires significatives sous l'angle des risques » (ci-après : le guide de planification). La méthode de coordination proposée par le guide de planification comporte 5 étapes : 1) présélection sur la base du site; 2) présélection sur la base de la signification du risque; 3) évaluation des mesures; 4) pesée d'intérêts; 5) conclusion. Le résultat de cette analyse figure au chapitre 3.4.1 du rapport 47 OAT. Pour ce qui est du risque pour les personnes (étape 2, présélection sur la base de la signification du risque), il y a un risque significatif lorsque le nombre de personnes présentes dans le périmètre de référence est supérieur à 300. Pour ce qui est du pôle muséal, le nombre moyen de visiteurs présents simultanément sur le site serait compris entre 160 et 360 personnes, ce nombre de personnes devant être pondéré d'un tiers pour l'évaluation du risque collectif, soit 55 à 120 personnes pondérées (rapport 47 OAT p. 40). Le tribunal n'a pas de raison de mettre en cause ces chiffres qui, ainsi que cela ressort du rapport 47 OAT, prennent en considération le fait que le nombre annuel de visiteurs du Pôle muséal est estimé entre 175'000 et 400'000. Au regard de la fréquentation actuelle des trois musées, ces chiffres semblent d'ailleurs assez élevés. Compte tenu des mesures proposées par l'étude Basler + Partner (mesures constructives, techniques et organisationnelles), le niveau de risque est considéré comme acceptable, ceci aussi bien en ce qui concerne les dommages sur les personnes que les dommages matériels (rapport 47 OAT pp. 41-42). Dès lors que l'étude de risque a mis en évidence un risque acceptable, aucune mesure complémentaire ni pesée des intérêts n'est jugée nécessaire. Il résulte du rapport 47 OAT que, sous réserve de la réalisation des mesures indiquées à l'étape 3 (mesures préconisées dans l'étude Basler + Partner), le PAC n° 332 est conforme aux exigences de l'OPAM (rapport 47 OAT p. 42). Sur la base des résultats de l'étude de risques, le service cantonal spécialisé (SEVEN, actuellement DGE) a approuvé les conclusions du rapport 47 OAT quant à la prévention des accidents majeurs (cf. préavis des services cantonaux du 18 juillet 2012). c) Pour ce qui est des griefs formulés à l'encontre de l'étude Basler + Partner, on relève que celle-ci prend en considération les 3 musées, contrairement à ce que soutiennent les recourants. On relève

également que le fait de n'avoir tenu compte de l'évolution du trafic prévisible de marchandises que jusqu'en 2020 ne prêle pas le flanc à la critique, l'évolution au-delà de 2020 s'avérant trop incertaine. Pour ce qui est de l'estimation des risques, l'étude Basler + Partner utilise une méthode (dite « screening ») qui a été développée par les offices fédéraux de l'environnement et des transports avec la participation des CFF (cf. étude Basler + Partner p. 8). Le tribunal n'a pas de raison de mettre en cause cette méthode. Le fait que, selon les recourants, on aurait fait abstraction de l'accident de 1994 n'est dès lors pas déterminant. Pour ce qui est de la future construction, l'étude Basler + Partner met en évidence le fait que les personnes et les biens séjournant dans le MCBA (soit le bâtiment le plus proche des voies et par conséquent le plus exposé) seront généralement bien protégées, ceci en raison notamment du fait que la façade contiguë à la voie ferrée aura dans sa plus grande partie un mode de construction massif. Le tribunal n'a également pas de raison de mettre en cause cette appréciation. Au moment de la réalisation des constructions, il appartiendra au surplus au constructeur de prévoir la mise en oeuvre des mesures préconisées par l'expert pour remédier aux points faibles (par exemple la réalisation de portes coupe-feu). Le moment venu, l'efficacité et l'adéquation de ces mesures devront être examinées par le service cantonal spécialisé. Il en va de même en ce qui concerne l'organisation des voies de fuite, qui devront notamment tenir compte des personnes à mobilité réduite. d) De manière générale, on relèvera que, lorsqu'il s'agit d'examiner des questions de nature technique, le tribunal s'impose une certaine retenue, notamment à l'égard des préavis de services cantonaux spécialisés, assimilés dans une large mesure à des avis d'experts. Le tribunal ne peut s'écarter de l'avis du service spécialisé que pour des motifs convaincants; il en est de même en ce qui concerne les constatations de fait qui fondent cet avis (arrêt TA AC.2006.0131 du 13 juillet 2007 consid. 6c et références; en matière d'études d'impact: Théo Loretan/Klaus Vallender/Jean-Baptiste Zufferey, La loi sur la protection de l'environnement; Jurisprudence de 1990 à 1994, DEP numéro spécial mai 1996, p. 27 et jurisprudences citées). En l'occurrence, s'agissant du risque d'accident majeur, le tribunal n'a pas de raison de mettre en question l'appréciation du service cantonal spécialisé selon lequel le projet est admissible, étant précisé que, conformément à ce qui était demandé par le SEVEN (cf. rapport d'examen préalable du 18 juillet 2012), l'art. 28 du règlement du PAC reprend les exigences mentionnées au ch. 3.4.6 du rapport 47 OAT pour limiter les conséquences d'un accident majeur. Pour ce qui est de la hauteur des bâtiments, ces exigences sont également respectées puisque aucun bâtiment n'aura une hauteur à la corniche supérieure à 22,5 m. L'appréciation du service cantonal spécialisé et du bureau Basler + Partner ne saurait notamment être remise en cause par l'expertise privée produite par les recourants, émanant d'un ancien cheminot chef du matériel remorque du 1^{er} arrondissement des CFF, à la retraite depuis 18 ans. e) On relèvera encore que le grief des recourants selon lequel le projet de Pôle muséal aurait pour conséquence de reporter les risques sur les habitations situées en aval de la gare, du côté Sud des voies de chemin de fer, n'est pas fondé. Ainsi que cela ressort des explications fournies par le représentant des CFF lors de l'audience, le projet de Pôle muséal n'a en effet aucune incidence sur l'utilisation des voies pour le transport des marchandises dangereuses, qui est dictée par la destination de ces marchandises. f) Vu ce qui précède, il n'y a pas lieu de donner suite à la requête des recourants tendant à ce qu'une nouvelle étude de risques soit réalisée. De même, il n'y a pas lieu de donner suite aux requêtes tendant à ce qu'un document attestant de la conformité du projet litigieux à l'OPAM soit produit et à ce que l'Office fédéral des transports soit interpellé.

E. 3

LAT reconnaît aux autorités communales dans ce domaine et n'intervenir que si le projet est clairement contraire aux principes d'intégration (cf. ATF 132 II 117 consid. 6.2). En l'occurrence, les parcelles comprises dans le PAC ne se trouvent dans aucun site protégé qui mériterait une protection particulière au regard de l'art. 3 al. 2 let. b LAT. Dès lors que le projet a l'aval de l'autorité communale, il ne peut être remis en cause par l'autorité de recours que s'il est clairement contraire aux principes d'intégration, ce qui n'est pas le cas pour les motifs expliqués plus haut. Partant, les griefs des recourants relatifs à l'esthétique, aux dimensions et à l'intégration des constructions permises par le PAC doivent être écartés.

E. 4

Les recourants relèvent que les accès routiers au site sont surchargés et que l'on se trouve au carrefour de routes présentant une déclivité importante. Ils soutiennent ainsi que les accès au site, aussi bien à pied qu'en voiture, seront très difficiles. a) En vertu de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi de manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage (ATF 119 Ib 480 consid. 6a p. 488; ATF 1C_328/2012 du 31 janvier 2013 consid. 3.1; André Jomini, Commentaire LAT, art. 19 N. 20). Pour qu'une desserte routière soit adaptée à l'utilisation prévue, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (ATF 1C_36/2010 précité consid. 4.1). Selon la jurisprudence du Tribunal administratif et de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (cf. notamment arrêt AC.2012.0083 du 27 novembre 2012 et les références). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) qui sont prises en considération comme un avis d'expert (cf. arrêt AC.2006.0265 du 28 septembre 2007 consid. 2a, résumé in RDAF 2008 p. 241 et les références), étant précisé que ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (ATF 1P_157/2008 du 10 juillet 2008 consid. 2.1; ATF 1P.124/1977 du 15 novembre 1978 consid. 3b, in ZBl 1979 p. 223; sur l'ensemble de ces questions, voir aussi DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1981, §§ 12-14 ad art. 19, p. 236 s.; André Jomini,

Commentaire LAT, art. 19 N. 18 ss; Piermarco Zen-Ruffinen/ Christine Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, n. 700 ss, p. 324-328; Waldmann/Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, n. 21 ad art. 19). Une zone ou un terrain n'est également équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480 consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159; CDAP, arrêt AC.2010.0311 du 21 décembre 2011 consid. 3b). Lorsqu'un plan d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les problèmes de trafic, il est conforme au principe de la coordination que la question de l'équipement soit résolue au stade de l'adoption du plan d'affectation et non au stade ultérieur de l'autorisation de construire (ATF 120 Ib 436 consid. 2d/bb p. 452; ATF 1C_328/2012 du 31 janvier 2013 consid. 3.1; Robert Wolf, Kommentar zum Umweltschutz, n. 92 ad art. 25 LPE). b) En l'espèce, le site choisi offre une excellente accessibilité par les transports publics (train, métro, bus). Il dispose également d'accès routiers suffisants puisque, comme le relève le rapport 47 OAT, il est connecté directement au réseau principal lausannois. On ne saurait au surplus déduire du fait que ces accès sont engorgés à certaines heures que les exigences posées à l'art. 19 LAT ne sont pas respectées. On relève au demeurant que les visiteurs venant de l'extérieur et devant utiliser leurs véhicules privés pourront utiliser les parkings relais entourant Lausanne et se rendre sur le site avec les transports publics (notamment le métro M2). Pour ce qui est des piétons, les accès prévus sont également adéquats, notamment l'accès à pied depuis les arrêts de transports publics, soit essentiellement depuis la gare de Lausanne où se trouve également une station de métro. On relève à cet égard que depuis la gare, on se trouve de plain pied pour se rendre sur le site. Les recourants ne sauraient ainsi être suivis lorsqu'ils soutiennent que les accès piétonniers seront malaisés en raison de la configuration des lieux. Tout au plus peut-on relever, notamment en relation avec la volonté de désenclaver le site, qu'il serait judicieux de réaliser l'accès envisagé depuis le Nord en face des escaliers menant au parking de Montbenon. Dans le même ordre d'idée, on peut regretter qu'on ait apparemment renoncé à un accès direct depuis le Sud par un passage sous-voies du côté Ouest de l'avenue Fraisse. Ceci ne signifie toutefois pas les exigences de l'art. 19 LAT en matière d'accès ne sont respectées.

E. 5

Les recourants invoquent une violation des dispositions de la LATC, du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1) et du RPGA relatives au nombre minimal de places de parc. Ils mentionnent plus particulièrement une violation de l'art. 40a RLATC et relèvent que les parkings proches de la gare (Montbenon et Simplon) sont saturés. a) Pour ce qui est du stationnement, l'art. 23 al. 3 RPAC prévoit que le nombre de places se calcule conformément à la norme VSS en vigueur lors de la demande du premier permis de construire. Cette référence aux normes VSS est judicieuse puisque la Commune de Lausanne se trouve dans le périmètre du Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges (ci-après "Plan des mesures OPair"), qui renvoie en particulier à ces normes s'agissant du dimensionnement de l'offre en places de stationnement (cf. notamment arrêts AC.2012.0053 du 14 décembre 2012; arrêt AC.2007.0110 du 21 décembre 2007, consid. 12b/bb). L'art. 24 RPAC prévoit qu'un parking souterrain d'une capacité maximale de 97 places, majoritairement destinées aux activités CFF, peut être réalisé en sous-sol. On relève que l'application de la norme en vigueur (VSS 640'281) aboutit, compte tenu notamment de la desserte en transports publics, à un besoin de 25 places. Finalement, il a été décidé de ne réaliser que 6 places pour les

besoins du personnel, les 19 places exigées pour les besoins des visiteurs étant reporté sur l'offre en stationnement public du secteur (cf. rapport 47 OAT p. 27). Compte tenu de la nécessité de remplacer 83 places existantes pour les activités des CFF et 6 places de parc existantes pour les riverains et de la nécessité de créer 2 places pour les personnes à mobilité réduite, on parvient aux 97 places prévues en sous-sol, aucune place de stationnement de véhicules automobiles n'étant autorisée en surface, à l'exception des places destinées aux véhicules de service et d'entretien (cf. art. 23 et 24 RPAC). b) Compte tenu de la localisation du projet au centre de Lausanne, de l'excellente desserte en transports publics et de l'existence de parkings publics dans les environs, le fait de ne pas prévoir de places de stationnement pour les visiteurs des musées est admissible. S'agissant des possibilités de stationnement, il y a lieu de prendre en compte les parkings tout proches de Montbenon et du Simplon (potentiellement remplacé par le futur parking des Epinettes), ainsi que ceux existants sur l'axe du métro M2, notamment le parking de Vennes. Est également admissible pour les mêmes motifs le fait de ne prévoir que 6 places de stationnement pour les employés (soit une place pour 8 emplois, cf. rapport 47 OAT p. 27). Il n'y a au surplus pas lieu d'examiner la conformité du projet au regard de l'art. 40a RLATC dès lors que, dans un arrêt du 4 novembre 2010 (AC.2009.0064), le Tribunal cantonal a constaté que cette disposition ne reposait pas sur une base légale suffisante.

E. 6

Les recourants soutiennent que le choix du site de la halle CFF aux locomotives ne repose pas sur une pesée adéquate des intérêts en présence. Selon eux, si une pesée correcte des intérêts avait été effectuée, c'est le site de la place de la Riponne qui aurait été choisi. Ils relèvent que ce site est très bien desservi par les transports publics, qu'il se situe au cœur de la ville à proximité des autres centres d'intérêts de Lausanne et des commerces du centre ville au cœur d'un dense réseau culturel, qu'il accueille historiquement le MCBA, que, selon le rapport du GCES, le projet engendrerait une nouvelle délimitation spatiale de la place de la Riponne qui correspondrait, dans ses dimensions, à de prestigieuses places urbaines en Europe (Piazza San Marco, Piazza Navona, esplanade de Beaubourg) et qu'il existe des synergies avec les projets de réhabilitation de la place du Tunnel. Pour ce qui est du site choisi, ils relèvent que le projet pourrait empêcher le développement de la gare vers l'Ouest et mettre à contribution des terrains idéalement placés et stratégiques pour le développement des transports publics. Ils relèvent sur ce point que la zone des halles est stratégique pour le futur des transports publics lausannois, notamment pour permettre le raccordement direct du métro M1 à la gare. Ils relèvent également que le projet est prévu à un endroit qui pourrait accueillir des logements. Ils invoquent à cet égard une violation des planifications directrices (plan directeur cantonal et projet d'agglomération Lausanne-Morges) puisque ces dernières demandent une densification des villes et la création de logements. Ils relèvent en outre que le site choisi est trop grand, ce qui a nécessité l'adjonction au projet d'autres musées (musée de l'Elysée et MUDAC), sans qu'aucune raison ne justifie leur déplacement. Dans la pesée des intérêts, il n'aurait pas été suffisamment tenu compte du fait que le projet retenu implique la disparition d'un bâtiment inventorié et des problèmes de sécurité que pose le site en raison de sa proximité des voies de chemin de fer. Sur ce dernier point, ils font valoir que la sécurisation du site impliquera des coûts excessifs compte tenu de l'emplacement du projet et de l'importance des façades exposées aux voies de chemin de fer et que la demi-nef sur la façade côté voies ne pourra pas être maintenue alors que son maintien serait un élément décisif en faveur du projet selon l'autorité intimée. Dans la pesée des intérêts, on aurait en outre dû tenir compte du fait que

le site choisi est certainement un site contaminé au sens des dispositions sur la protection de l'environnement. Le dossier ne contiendrait aucune information à ce sujet, alors qu'un besoin d'assainissement pourrait entraver très sérieusement la mise en œuvre du plan ou compromettre la réalisation du projet en raison de coûts d'assainissement qui pourraient s'avérer prohibitifs. Les recourants soutiennent encore que l'avenue Ruchonnet ne peut supporter aucun trafic supplémentaire et que les problèmes de circulation, d'accès, de sécurité et de stationnement n'ont pas été suffisamment pris en compte dans la pesée des intérêts, notamment l'accès avec des camionnettes et des camions de 40 tonnes. Ils soutiennent enfin que les nuisances sonores induites par le projet ainsi que les problèmes de sécurité liés à la création d'un parc ouvert à proximité de la gare n'ont pas été pris en compte. Les recourants soulignent que le Conseil d'Etat a pris sa décision quelques heures après avoir reçu les recommandations du GCES. Selon eux, il s'agissait par conséquent d'une décision politique et non pas d'une décision prise sur la base d'une pesée soignée des intérêts en présence. Ils soutiennent que le Grand Conseil a été trompé dès lors qu'il a voté le crédit sur la base d'un projet qui prévoyait le maintien de la halle aux locomotives et d'assurances qui avaient été données selon lesquelles le projet choisi ne prêterait pas le développement du palais de Rumine. Ils font valoir que le processus de sélection des sites a été faussé puisqu'il a été effectué en fonction du seul MCBA et non pas d'un pôle de trois musées et qu'aucune étude de variantes n'a été faite s'agissant d'un site destiné à accueillir un pôle muséal. Selon eux, le dossier ne comprend aucune comparaison et aucune analyse multicritères des avantages et inconvénients des différents sites. Ils demandent qu'une telle analyse soit effectuée, incluant la question des coûts.

a) Selon la jurisprudence relative au contrôle de l'autorité de recours exerçant un libre pouvoir d'examen (art. 33 al. 3 let. b LAT), le rôle spécifique de l'autorité de recours ne se confond pas avec celui de l'organe compétent pour adopter le plan. L'autorité de recours doit ainsi préserver la liberté d'appréciation dont celui-ci a besoin dans l'accomplissement de sa tâche (art. 2 al. 3 LAT). Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également convenable (ATF 134 II 117 consid. 6.1). Vu ce qui précède, il appartient au tribunal de céans de vérifier si la mesure de planification que constitue le PAC n° 332 est appropriée. Il ne lui appartient en revanche pas d'effectuer une comparaison avec les autres sites examinés par le GCES afin de déterminer si un autre aurait dû être choisi, notamment celui préconisé par les recourants. Il n'appartient également pas au tribunal de céans de se prononcer sur la procédure qui a abouti à l'octroi du crédit d'étude de 13'870'000 fr. par le Grand Conseil et sur les « errements démocratiques » invoqués par certains recourants en relation notamment avec les informations qui avaient été données au Grand Conseil. Ces éléments ne font en effet pas partie de l'examen que l'autorité judiciaire doit effectuer dans le cadre de la procédure de recours prévue par l'art. 33 LAT en matière de plans d'affectation puisqu'ils n'ont aucun lien avec les exigences posées par la LAT en matière d'aménagement du territoire.

b) Selon la jurisprudence fédérale, l'adoption d'un plan d'affectation doit résulter d'une pesée de l'ensemble des intérêts qui apparaissent pertinents, notamment les intérêts visés aux art. 1 et 3 LAT (ATF 118 Ia 504 ss). S'agissant d'une activité ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'art. 1 al. 2 let. b OAT, l'autorité de planification doit notamment procéder aux différents examens prévus par l'art. 2 al. 1 OAT, en particulier étudier les possibilités et variantes qui entrent en ligne de compte (let. b) et vérifier si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, relatives à l'utilisation du sol, en

particulier les plans directeurs (let. e). L'autorité d'approbation du plan doit procéder à une pesée globale des intérêts en jeu, requise par l'art. 3 OAT, en assurant la coordination de l'ensemble des dispositions légales qui entrent en ligne de compte (art. 25a LAT). Elle doit notamment prendre en considération les intérêts privés des propriétaires en ce qui concerne les empiétements sur leur fonds et l'expropriation qui en serait la conséquence. Il en va de même des intérêts de la protection de la nature et du paysage qui doivent faire l'objet d'une pesée complète dans le cadre de la procédure d'élaboration et d'adoption du projet définitif (ATF 118 Ia 504 consid. 5a et b p. 507). c) Pour ce qui est de la pesée des intérêts, il résulte de la décision d'approbation du PAC n° 332 que le site a notamment été choisi en raison de sa très bonne accessibilité multimodale. Il ressort en outre de la décision relative à la levée des oppositions que le développement de la gare de Lausanne, qui est appelée à accueillir 40 millions de voyageurs par année dès 2030, assurera au Pôle muséal une position urbaine exceptionnelle avec côte à côte un important pôle de transports publics et un important pôle culturel. Le site présente en outre l'avantage de permettre la mise en valeur d'une friche industrielle. Pour ce qui est des éléments négatifs mis en avant par les recourants, il résulte de la prise de position des CFF et des explications fournies en audience, dont le tribunal n'a pas de raison de s'écarter, que le projet ne préterite pas le développement futur de la gare, du réseau ferroviaire et des transports publics lausannois. Le fait que le projet implique la disparition d'un bâtiment figurant à l'inventaire constitue un élément négatif. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, cet élément n'est toutefois pas déterminant compte tenu des avantages que présente le projet. Il convient d'ailleurs de relever que le service cantonal spécialisé en matière de protection du patrimoine bâti (SIPAL) a admis la pesée d'intérêts effectuée sur ce point. La dangerosité du site n'est également pas un élément susceptible de remettre en question le PAC n° 332. On l'a vu, cet aspect a fait l'objet d'une étude approfondie par un bureau spécialisé, approuvée par le service cantonal spécialisé, établie sur la base des directives fédérales en la matière. Certes, les risques d'accident ferroviaire ne doivent pas être minimisés, mais comme l'a relevé l'autorité communale dans sa réponse aux demandes d'information formulées par le GCES (annexe 6 au rapport du GCES), les employés et les visiteurs du pôle muséal ne seront pas soumis à d'autres risques que les pendulaires qui transitent quotidiennement par la gare de Lausanne, auxquels on peut ajouter les nombreux habitants du secteur. Pour ce qui est des constructions sises à l'arrière, le bâtiment du MCBA pourrait d'ailleurs constituer une protection intéressante. Il convient également de relever la tendance à éviter la dispersion des constructions et à articuler urbanisation et transports publics, cette tendance répondant notamment à l'objectif consistant à assurer une utilisation mesurée du sol (cf. art. 1 LAT). On sait ainsi que les secteurs de friches à proximité des gares offrent un potentiel particulièrement intéressant, que de nombreuses villes s'attachent aujourd'hui à développer. Le fait d'avoir choisi un site proche d'une gare importante, et par conséquent des voies CFF, s'inscrit dans cette tendance et ne prête dès lors pas le flanc à la critique. Contrairement à ce que soutiennent certains recourants, le coût des mesures de sécurisation liées à la proximité des voies CFF n'a au surplus pas à être pris en considération dans le cadre de l'examen du PAC par le tribunal de céans. Il s'agit en effet d'un élément qui doit être pris en compte dans l'appréciation politique du projet et non pas d'un élément pertinent dans le cadre d'un recours contre un plan d'affectation. On relève sur ce point que la question des coûts des mesures d'aménagement n'est pas mentionnée dans les buts et principes régissant l'aménagement au sens des art. 1 et 3 LAT. Le même constat peut être fait en ce qui concerne les coûts éventuels d'une décontamination du site, étant précisé que, selon la réponse de l'autorité

communale aux questions posées par le GCES, le site ne nécessiterait aucun assainissement ni aucune surveillance (cf. annexe 6 au rapport du GCES) et que, cas échéant, les coûts d'assainissement seront pris en charge par les CFF (cf. observations des CFF du 20 septembre 2013). Pour ce qui est des accès, la proximité de la gare et l'excellente desserte en transport public constituent des éléments positifs. Au surplus, le fait que les accès routiers puissent être engorgés (notamment l'avenue Ruchonnet) est inhérent au choix d'un site au centre-ville. Il en va de même des problèmes de stationnement invoqués par certains recourants, étant précisé que l'option choisie consiste à inciter les visiteurs à utiliser les transports publics, cas échéant en laissant leurs véhicules dans les parkings relais situés en périphérie de la ville. Le fait que l'on utilise un site qui aurait également pu être affecté au logement est également lié au choix d'un site au centre-ville. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, on ne saurait y voir une violation du plan directeur cantonal (PDCn). Au contraire, l'implantation d'un pôle muséal comprenant le MCBA au cœur du centre d'importance cantonale que constitue Lausanne à proximité de la gare est conforme à plusieurs des stratégies, lignes d'action et mesures prévues par le PDCn (voir sur ce point rapport 47 OAT pp. 63 et 64). Le fait que, vu la taille du site, on ait prévu finalement la création d'un pôle muséal regroupant trois musées et non plus le seul MCBA présente un certain nombre d'avantages, notamment en matière d'accès, de visibilité et de synergie, et ne devrait par conséquent pas être considéré comme un élément négatif dans la pesée des intérêts. Les craintes en matière de bruit et de sécurité en relation avec la création d'un parc public formulées par certains recourants ne sauraient également remettre en cause le projet. Si ces craintes devaient s'avérer fondées, il appartiendra aux autorités de police compétentes de prendre les mesures requises. Parmi les éléments positifs du projet, on peut relever la synergie entre le site choisi et la gare CFF, qui va encore s'accroître avec le développement de cette dernière. Ceci implique notamment un potentiel de visiteurs très important. Dans son dossier d'évaluation des sites (annexe 3 au rapport du GCES), le groupe d'experts du GCES relève en outre que le projet bénéficie d'un environnement économique dense, d'une centralité et d'une visibilité exceptionnelle (ch. 4.2.1), qu'il bénéficie de l'infrastructure et du réseau touristique lausannois, qu'il est relié par sa centralité au réseau de toutes les régions (ch. 4.2.1) et que l'impact des déplacements en voiture devrait être faible grâce à l'utilisation massive des transports publics. Pour ce qui est des visiteurs qui utiliseront leur voiture, il relève encore la bonne centralité cantonale (distance moyenne parcourue en voiture inférieure à 20 km depuis les 10 districts du Canton de Vaud) (ch. 5.1.3). d) On peut partir de l'idée que les éléments mentionnés ci-dessus ont, en tous les cas implicitement, été pris en compte par le Conseil d'Etat dans la pesée d'intérêts à laquelle il a procédé pour le choix du site du futur MCBA. Le Conseil d'Etat pouvait également se fonder sur l'analyse faite par le GCES. Même s'il n'a pas opté au final pour le site recommandé en 1^{er} choix par le GCES mais pour celui arrivant en 2^{ème} position, il s'agit dans les deux cas de sites de qualité répondant au mieux aux critères définis pour l'évaluation. Comme relevé ci-dessus, il n'appartient au surplus pas au tribunal de céans de se prononcer sur le choix fait par le Conseil d'Etat entre les différents sites. Vu ce qui précède, il y a lieu de constater que le choix du projet litigieux repose sur une pesée complète correcte des intérêts à prendre en compte. e) S'agissant de l'examen des variantes qui est exigé par l'art. 2 al. 1 let. b OAT, le droit fédéral n'oblige pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même (cf. ATF 1C_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 9.4; 1A.1/1998 du 22 décembre 1998 publié in RDAF 1999 I 371 consid. 4c). En

l'occurrence, plusieurs variantes ont fait l'objet d'un examen approfondi par le GCES, qui avait été constitué par le Conseil d'Etat afin de conduire une procédure de recherche et d'évaluation des sites susceptibles d'accueillir le MCBA. Les exigences posées à cet égard par l'art. 2 al. 1 let. b OAT ont par conséquent été respectées. Certes, cette étude de variantes a été effectuée pour un projet limité au MCBA et non pas pour un pôle muséal. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, cet élément ne constitue toutefois pas une modification du projet telle qu'elle justifie une nouvelle procédure d'évaluation des sites. L'examen des variantes devait en effet être effectué principalement afin de choisir un site susceptible d'accueillir le MCBA, ce qui a été le cas en l'espèce. Le fait que la taille du site sélectionné ait permis de compléter ultérieurement le projet avec l'accueil des deux autres musées ne saurait remettre en cause la pertinence et la validité de la procédure suivie jusque-là. On ne saurait dès lors suivre les recourants lorsqu'ils soutiennent que le choix du site a été biaisé et qu'aucune comparaison n'a été faite entre les avantages et les inconvénients des différents sites. Il n'y a par conséquent pas lieu de donner suite à leur requête tendant à ce que le dossier soit retourné au département afin qu'il soit procédé à une nouvelle évaluation des sites susceptibles d'accueillir le pôle muséal sur la base d'une analyse multicritères.

E. 7

Les recourants soutiennent que, dès lors que le projet de pôle muséal exerce des effets considérables sur le territoire et l'environnement, il devrait figurer dans le PDCn, ce qui n'est pas le cas. Ils se réfèrent à cet égard à un arrêt du Tribunal fédéral du 8 mars 2011 (1C_382/2009). a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, un plan directeur devrait faire mention des projets spécifiques lorsqu'ils ont des effets importants sur l'organisation du territoire, par exemple parce qu'ils présentent une emprise au sol importante, qu'ils sont sources d'immissions considérables ou encore qu'ils génèrent un fort trafic et requièrent un équipement lourd. Tel est notamment le cas des grands domaines skiabiles, des terrains de golf, des grands stades ou des pistes de motocross. Ces projets à incidence spatiale déploient des effets extraordinaires sur le régime d'affectation du sol, l'équipement et l'environnement. Ils doivent dès lors être abordés dans le processus de la planification directrice lorsqu'ils remplissent l'un des critères suivants : sur le plan spatial, l'activité aura des effets étendus et durables sur le développement territorial, en particulier sur l'utilisation du sol, l'urbanisation ou l'environnement; sur le plan organisationnel, l'activité est liée à d'autres activités à incidence spatiale ou nécessite la participation de plusieurs acteurs dont les intérêts diffèrent; sur le plan politique, l'activité est appelée à se déployer sur le long terme, elle mobilise d'importantes ressources financières, ne peut être évaluée avec certitude quant aux effets ou apparaît, pour une raison ou pour une autre, controversée (ATF 137 II 254 consid. 3.3 et les références citées). Les plans directeurs qui ne disent rien au sujet des grands projets à incidence spatiale prévisibles sont lacunaires. Un plan d'affectation qui autoriserait malgré tout un grand projet à incidence spatiale contreviendrait à l'obligation d'aménager le territoire défini à l'art. 2 LAT (ATF 137 II 254 consid. 3.4 et les références citées). b) En l'occurrence, le PAC n° 332 permet la construction de bâtiments avec une affectation conforme à ce que prévoit le plan général d'affectation. Malgré les dimensions relativement importantes du bâtiment prévu pour le futur MCBA, on ne se trouve pas en présence d'un projet ayant des effets importants sur l'organisation du territoire. On constate en outre que le projet n'implique pas d'immissions importantes et que, compte tenu du recours aux transports publics, il ne générera pas un fort trafic. On ne saurait dès lors considérer qu'il s'agit ainsi d'un projet déployant des effets

étendus ou durables sur le développement territorial, l'équipement ou l'environnement justifiant son intégration préalable dans le PDCn .

E. 8

Les recourants mettent en cause l'impartialité de l'autorité intimée dès lors que celle-ci est également promoteur du projet de construction du pôle muséal. Ils soutiennent que le Département de l'intérieur ne saurait être considéré comme une autorité indépendante au sens de l'art. 33 LAT et que le Tribunal cantonal doit par conséquent examiner le recours avec un plein pouvoir d'examen. En matière de plans d'affectation cantonaux, l'art. 33 al. 2 LAT dispose que le droit cantonal prévoit au moins une voie de recours contre les décisions et les plans d'affectation fondés sur cette loi et sur les dispositions cantonales et fédérales d'exécution. Selon l'art. 33 al. 3 let. b LAT, le droit cantonal doit prévoir qu'une autorité de recours au moins ait un libre pouvoir d'examen. Le législateur, lorsqu'il a adopté l'art. 73 al. 4 LATC dans sa teneur actuelle, a considéré que la procédure selon laquelle le département statue sur les oppositions à un plan d'affectation cantonal avec un plein pouvoir d'examen respectait l'exigence de l'art. 33 LAT, dans la mesure où il est indépendant de l'autorité qui a établi le plan (BGC janvier-février 2003, p. 6571). Partant, saisi d'un recours contre cette décision, le pouvoir d'examen du Tribunal administratif, tout comme désormais celui du Tribunal cantonal, ne devait pas s'étendre à l'opportunité (idem, p. 6581). La cour de céans se limite par conséquent à exercer un contrôle en légalité (arrêts AC.2009.0144 du 5 octobre 2010 consid. 2; AC.2007.0200 et AC.2005.0118 du 14 septembre 2007 consid. 1c; AC.2007.0132 du 19 février 2008 consid. 5). Dans une affaire concernant une procédure d'adoption d'un plan routier pour une route cantonale, le Tribunal fédéral a admis que, même si le Service des routes est rattaché au Département cantonal des infrastructures, la solution consistant à charger un organe inférieur de l'établissement du plan, puis un organe supérieur, dirigé par un Conseiller d'Etat, de statuer sur les oppositions en prenant en compte des motifs d'opportunité, n'était " pas nécessairement exclue par le droit cantonal " (ATF 1C_348/2007 du 21 décembre 2007 consid. 4.3.2). On relève que les jurisprudences mentionnées ci-dessus concernaient notamment d'importants projets de routes cantonales qui avaient certainement fait l'objet de décisions politiques de principe en amont. Le fait que, en l'espèce, le choix du site litigieux ait été fait par le Conseil d'Etat ne justifie par conséquent pas de s'écarter du principe selon lequel le pouvoir d'examen de la cour est limité à un contrôle en légalité. Cela étant, on note que tous les griefs invoqués par les recourants relèvent de la légalité et non pas de l'opportunité. La question de savoir si l'autorité intimée a effectué une pesée correcte des intérêts en présence et l'examen du respect des principes d'aménagement du territoire s'inscrit notamment dans le cadre du contrôle de la légalité (examen du respect des art. 1 et 3 LAT et 3 OAT; cf. ATF 134 II 117 consid. 6.2). Dans ces conditions, la question de savoir si le tribunal doit étendre son examen à l'opportunité souffre finalement de demeurer indécise.

E. 9

Les recourants soutiennent que la décision rendue par le Département est insuffisamment motivée et invoquent une violation de leur droit d'être entendu. a) Le droit d'être entendu tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 de la Confédération suisse (Cst.; RS 101) implique notamment pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision. Cette garantie tend à éviter que l'autorité ne se laisse guider par des considérations subjectives ou dépourvues de pertinence; elle contribue ainsi à prévenir une

décision arbitraire. L'objet et la précision des indications à fournir dépendent de la nature de l'affaire et des circonstances particulières du cas; néanmoins, en règle générale, il suffit que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. L'autorité n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais elle peut au contraire se limiter à ceux qui lui paraissent pertinents (ATF 138 I 232 consid. 5 et les références citées). b) En l'espèce, on constate à la lecture des décisions sur opposition rendues par l'autorité intimée que celle-ci s'est prononcée sur chacun des griefs formulés dans les oppositions. Même si ses réponses sont parfois succinctes, elles respectent les exigences minimales en matière de motivation des décisions administratives rappelées ci-dessus. Le grief relatif à la violation du droit d'être entendu doit par conséquent également être écarté.

E. 10

Les propriétaires de la parcelle n° 5'841 ont conclu en 2001 une convention avec les CFF leur conférant un droit de passer sur la parcelle n° 5'081 propriété des CFF afin d'accéder à 6 places de parc se trouvant sur leur parcelle. Le chiffre VII de dite convention prévoit qu'elle est conclue pour une durée courant jusqu'au 31 décembre 2011 et qu'elle se renouvellera ensuite tacitement d'année en année, à moins d'être dénoncée au moins six mois à l'avance. Dans la réponse à l'opposition formulée par les propriétaires de la parcelle n° 5'841, l'autorité intimée fait valoir que le passage en question paraît incompatible avec l'affectation du site à un pôle muséal et qu'une solution de remplacement a été envisagée dans le parking de 97 places qui pourrait être aménagé dans le périmètre du PAC. La recourante Dominique de Bourgknecht s'oppose à la suppression de ce droit de passage. Se référant à un courrier du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL) du 12 septembre 2012 informant les propriétaires que le droit de passage serait maintenu, elle invoque une violation du principe de la confiance. Elle soutient en outre que la suppression du passage permettant l'accès aux 6 places de parc dont bénéficie la parcelle n° 5'841 n'est pas conforme au principe de la proportionnalité et que l'on se trouve en présence d'une expropriation matérielle. Elle invoque enfin une violation des dispositions du RPGA relatives au nombre minimum de places de parc dont doivent bénéficier les bâtiments d'habitation. a) aa) Découlant de l'art. 9 Cst. et valant pour l'ensemble de l'activité étatique, le principe de la bonne foi préserve la confiance légitime que le citoyen met dans les assurances reçues des autorités, lorsqu'il a réglé sa conduite d'après des décisions, des déclarations ou un comportement déterminé de l'administration. Selon la jurisprudence, un renseignement ou une décision erronés de l'administration peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur, à condition que l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées, qu'elle ait agi ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences et que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu. Il faut encore que l'administré se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice, et que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (ATF 137 II 182). Ce principe est l'émanation d'un principe plus général, celui de la confiance, lequel suppose que les rapports juridiques se fondent et s'organisent sur une base de loyauté et sur le respect de la parole donnée (cf. Andreas Auer/Giorgio Malinverni/Michel Hottelier, Droit constitutionnel suisse, vol. II,

3 e éd., p. 545 no 1167). En vertu du principe de la bonne foi, l'autorité doit éviter les comportements contradictoires. L'interdiction des comportements contradictoires ne concerne que la même autorité, agissant à l'égard des mêmes justiciables, dans la même affaire ou à l'occasion d'affaires identiques (ATF 111 V 81). bb) En l'occurrence, le renseignement invoqué par la recourante lui a été fourni par le SIPAL alors que le PAC a été adopté par le Département de l'intérieur. On ne se trouve par conséquent pas en présence d'un comportement contradictoire d'une même autorité. A cela s'ajoute que le SIPAL n'a pas de compétence en matière de plans d'affectation et ne dépend pas du Département de l'intérieur. Enfin, la recourante ne démontre pas avoir pris sur la base des renseignements fournis par le SIPAL des dispositions auxquelles elle ne saurait renoncer sans subir de préjudice. Dans ces circonstances, elle ne peut pas se prévaloir du principe de la bonne foi. b) La recourante soutient que la suppression du droit de passage équivaut à une expropriation matérielle. En application de l'art. 116 de la loi du 25 novembre 1974 sur l'expropriation (RSV 710.01), une éventuelle procédure en expropriation matérielle est dans la compétence du président du Tribunal civil du lieu de situation de l'immeuble. La Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal n'ayant aucune compétence en matière d'expropriation matérielle, il n'y a pas lieu d'examiner ce point plus avant. c) Pour ce qui est du RPGA, on relève que la municipalité peut réduire, voire supprimer, le nombre de places exigibles lorsque le terrain disponible est insuffisant (art. 63 al. 2 let. b RPGA). Dès lors que la recourante se trouve dans ce cas de figure, comme c'est certainement le cas de beaucoup de propriétaires en ville de Lausanne, on ne saurait considérer que la suppression de l'accès aux 6 places de parc existantes crée une situation illégale. La recourante ne saurait au surplus invoquer une violation de l'art. 40a RLATC dès lors que, selon la jurisprudence du tribunal de céans, cette disposition réglementaire ne repose pas sur une base légale suffisante (cf. arrêt AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c/dd). d) aa) Le droit contractuel de passage invoqué par la recourante concerne l'aire des aménagements extérieurs. Celle-ci est régie par l'art. 18 RPAC. Selon l'alinéa 1 de cette disposition, cette aire est destinée : - à l'esplanade muséale, - au réseau de mobilité douce (piétons et cycles), - aux accès de service (livraisons, services du feu, ambulances, transports handicapés, etc.) ; - aux constructions souterraines et infrastructures y relatives, - aux liaisons avec les constructions souterraines, - au stationnement des deux-roues légers, - à des surfaces plantées et végétalisées, - à des aménagements de gestion des eaux de ruissellement, - à la construction d'ouvrages légers tels que mobilier urbain, pergola, édicule, petit pavillon. bb) Cette réglementation de l'aire des aménagements extérieurs s'avère pertinente, notamment en tant qu'elle vise à réduire autant que possible les mouvements de véhicules et le stationnement en surface, ce qui contribue à créer un espace public de qualité. Il n'y a pas lieu de compléter cette réglementation en prévoyant un droit particulier d'accès aux six places de parc sises sur la parcelle de la recourante, étant précisé qu'il appartient au propriétaire de la parcelle n° 5'081 de décider s'il entend renouveler la convention de 2001, un éventuel litige à cet égard relevant des tribunaux civils.

E. 11

Il résulte des considérants qui précèdent que les recours doivent être rejetés et la décision attaquée confirmée. Vu le sort des recours, les frais sont mis à la charge des recourants. Il n'est pas alloué de dépens dès lors que seuls les départements et services de l'Etat ont procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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