

Aéroport régional Lausanne – La Blécherette
Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB)

Rapport-préavis N° 2016/38

Lausanne, le 12 mai 2016

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) adressée au Conseil communal, relative à la réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette.

2. Rappel de la pétition

Déposée le 21 janvier 2014, la pétition de l'ADRB, munie de 450 signatures, a été examinée par la Commission des pétitions le 7 février 2014. Lors de sa séance du 18 novembre 2014, votre Conseil l'a prise en considération et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis. En synthèse, les pétitionnaires souhaitent améliorer les conditions d'usage des quartiers survolés par les aéronefs et ce par l'atténuation des nuisances sonores générées par l'aérodrome de la Blécherette.

3. Rappel des éléments de la pétition

Les pétitionnaires précisent que, depuis la privatisation de l'aérodrome de la Blécherette et la création d'une piste en dur, le trafic a explosé et péjoré la vie des habitants des quartiers situés sur la trajectoire des aéronefs.

Dans l'optique d'une rentabilité maximale, les activités de l'aérodrome de la Blécherette se sont diversifiées et multipliées : autour d'un aéroclub et d'un pool d'avions privés, on trouve quatre écoles de pilotage et deux sociétés exploitant des hélicoptères.

Si l'on peut admettre qu'une ville comme Lausanne puisse offrir, d'une part, des vols de tourisme et d'affaires et, d'autre part, des vols pour le secours aéroporté, il est aberrant d'y développer des vols d'école qui tournent en rond au-dessus des quartiers d'habitation.

Cette pétition demande que des mesures soient prises sur quatre plans :

- « - *bruit* : il faut une réglementation sur le nombre et les heures de vol, ainsi qu'une taxe d'aéroport proportionnelle aux nuisances des machines ;
- *sécurité* : la situation urbaine de l'aérodrome ne permet pas de respecter les normes de sécurité (survol des habitations d'au moins 300 mètres) ;

- *écologie : l'aviation comme activité de loisir va à l'encontre du développement durable [voir ordonnance sur la protection de l'air (OPair), du 16 décembre 1985 et ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986] ;*
- *respect citoyen : est-il tolérable qu'une poignée de pilotes péjorent la vie privée de plusieurs dizaines de milliers de citoyens ? ».*

4. Préambule

En référence à l'adoption par votre Conseil, le 5 mai 1992, du plan partiel d'affectation (PPA) au lieu-dit La Blécherette¹, qui spécifie l'affectation des terrains communaux du plateau de la Blécherette, la Municipalité rappelle que la population lausannoise a décidé, à plus de 60%, du maintien de l'aérodrome de la Blécherette en votation populaire le 21 juin 1992. En outre, votre Conseil a également autorisé la Municipalité à constituer un droit de superficie distinct et permanent (DDP) accordé à la société Aéroport région lausannoise la Blécherette S.A. (ARLB), qui grève une partie de la parcelle N° 2394 affectée en zone de l'aéroport pour une durée de 70 ans, soit jusqu'au printemps 2069.

Sur cette base, la société superficière exploite l'aérodrome, depuis le 1^{er} mai 1993, avec une concession d'exploitation qui a été renouvelée jusqu'à fin 2036. En complément, le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), approuvé par le Conseil fédéral en janvier 2002, constitue le cadre légal selon lequel l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), après concertation avec les instances cantonale et communale, a adopté, le 4 mai 2007, le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport régional Lausanne – La Blécherette qui tient compte de la modernisation des installations aéroportuaires.

En effet, au bénéfice d'un droit de superficie depuis le 9 avril 1999, l'ARLB a reconstruit, au printemps 2000, la piste avec un revêtement bitumineux, suivie, en 2006, d'un bâtiment administratif implanté au sud-est de la piste. Sur le plan de l'équipement aéroportuaire, les deux premiers hangars permettant le stationnement des avions ont été mis à disposition des utilisateurs en 2008. En ce qui concerne le sauvetage aérien, la première base provisoire de la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA) en suisse occidentale a été implantée en juin 1981, alors que la récente base REGA a été déplacée au nord-est de la piste et mise en activité en novembre 2009. A cette occasion, la Municipalité a demandé au Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) d'assurer la présence d'un médecin en permanence, ce qui a participé à diminuer le nombre de vols d'hélicoptères sur le territoire communal. L'ensemble de ces équipements aéroportuaires représente un investissement de l'ordre de CHF 17.5 millions.

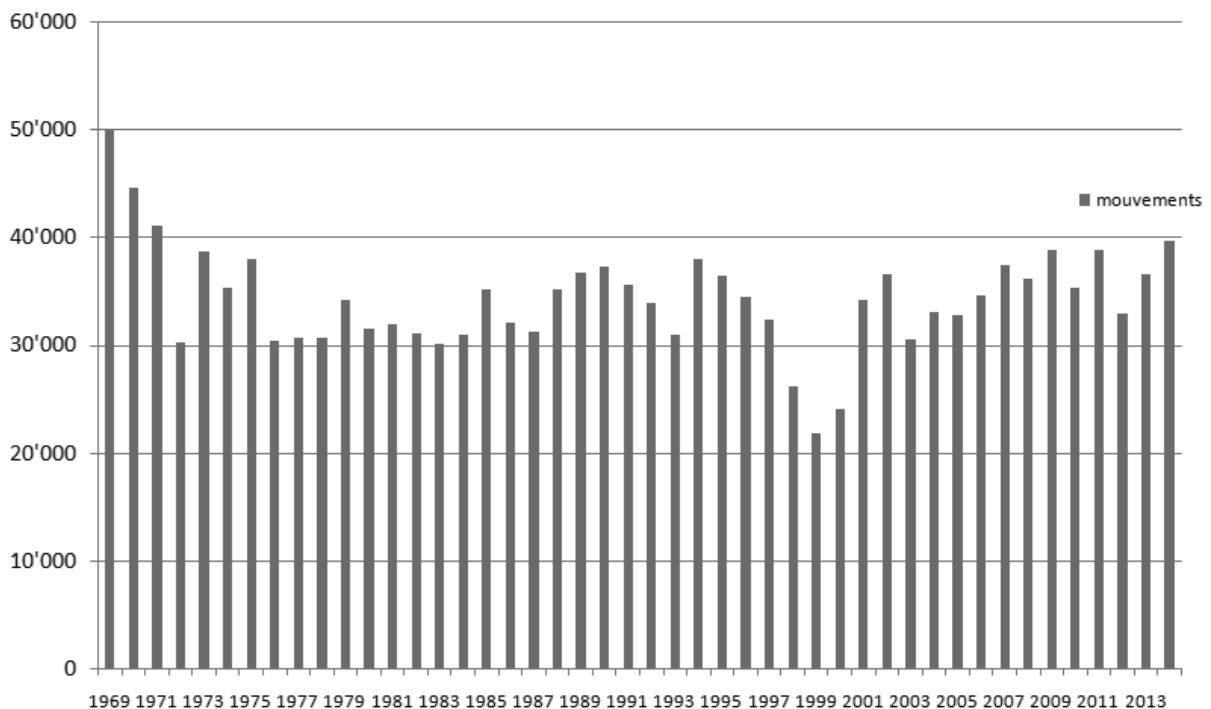
Dans la perspective du développement du projet Métamorphose dans le secteur de la Tuilière, au cours de l'année 2012, il a été convenu de libérer le terrain occupé par les hangars existants. En conséquence, le PPA N° 661 et le DDP ont été adaptés afin de permettre la construction de nouveaux hangars ainsi que de préserver l'ancien hangar, situé au sud-est du périmètre, dans la perspective d'y créer le musée de l'aviation. Il convient de préciser que le PPA précité définit, en plus de la zone aéroport, une zone agricole d'une superficie de 13 hectares. La zone de l'aéroport est réservée aux activités aéronautiques et à leurs installations, ainsi qu'à des activités commerciales, artisanales, etc.

Sur cette base, l'ARLB a donc élaboré un projet de construction de quatre nouveaux hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères sises au nord-est du périmètre d'aérodrome, lequel est au bénéfice d'une décision d'approbation des plans (DAP) délivrée par l'OFAC le 31 octobre 2013. Les travaux y relatifs se sont terminés au cours de l'été 2015 et le complément d'investissement, de l'ordre de CHF 8.5 millions, consenti par la société exploitante, participera à l'amélioration des conditions de proximité comme à celles de la sécurité de l'aérodrome régional, destiné avant tout à l'aviation de tourisme et d'affaire en complémentarité avec l'aéroport de Genève.

¹ BCC, 1992, tome I, pages 867 à 956.

Les modifications importantes de l'exploitation de l'aérodrome, en relation avec la construction de la piste avec revêtement, visent notamment à réduire la charge sonore sur le territoire impacté par les voltes des avions. Ainsi, en relation avec la révision de l'exploitation de l'aérodrome, les niveaux de bruit ont été diminués sur l'ensemble du territoire concerné. Le cadastre de bruit, validé par l'OFAC en septembre 2009, a été établi sur la base des vols extrapolés à 45'000 mouvements par année, en référence au potentiel de la fiche du PSIA. Il constitue donc un inventaire, à terme, des nuisances sonores de l'installation aéroportuaire.

En référence aux récentes données statistiques de l'OFAC, l'évolution du nombre de mouvements sur l'aérodrome depuis l'an 2000 est relativement stable et se situe entre 30'000 et 40'000 mouvements totaux par année. Toutefois, on observe une légère progression, dès 2010, du nombre de vols hélicoptères, notamment les vols d'écolage, voire les vols d'agrément. En référence aux statistiques annuelles, et plus spécifiquement les six dernières années, les données détaillées relatives au nombre total de mouvements d'aéronefs sont explicitées dans le graphique et les tableaux ci-dessous (source : OFAC, en considérant les récentes corrections établies par cet office pour les années 2013 et 2014).



année	mouvements totaux	avions	hélicoptères
2009	38'868	36'299	2'569
2010	35'391	32'176	3'215
2011	38'878	35'304	3'574
2012	33'013	29'284	3'729
2013	36'629	32'976	3'653
2014	39'765	35'858	3'907

année	Nombre de mouvements commerciaux			
	avions	avions	hélicoptères	hélicoptères
	commerciaux	sauvetage	commerciaux	sauvetage
2009	0	0	1'212	1'242
2010	0	0	1'831	1'290
2011	4	0	1'023	532
2012	0	4	553	994
2013	71	1	556	894
2014	88	0	479	1'162

année	Nombre de mouvements non commerciaux			
	avions	avions	hélicoptères	hélicoptères
	autres	écolage	autres	écolage
2009	23'575	12'724	62	53
2010	21'782	10'394	52	42
2011	22'642	12'658	80	1'939
2012	19'806	9'474	46	2'136
2013	18'586	14'318	732	1'471
2014	23'010	12'760	1'144	1'122

5. Réponse à la pétition

« Bruit »

L'aéroport lausannois de la Blécherette est un aérodrome régional au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation. Dans sa fiche du PSIA, référence légale pour chaque aérodrome suisse qui fixe les conditions-cadre d'exploitation, adoptée par le Conseil fédéral en 2002 (dernière mise à jour au 4 juillet 2012), le nombre potentiel de mouvements annuels d'aéronefs se monte à 45'000.

Les niveaux de bruit admissibles ont été fixés dans le cadre de la décision d'approbation des plans du 31 juillet 2008 et consignés dans le cadastre du bruit du 9 septembre 2009 accessible au public sur le site de l'OFAC. Ce cadastre a été calculé sur la base des 45'000 mouvements totaux annuels comprenant tous les vols (y compris écolages et hélicoptères).

L'annexe 5 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports civils ainsi que la méthode d'évaluation des nuisances. Le niveau d'évaluation est déterminé par calcul (conformément à l'article 38 OPB) en fonction du nombre moyen de mouvements. Les résultats sont représentés sous forme de courbes délimitant les zones de bruit. Dans le cas de la Blécherette, les calculs sont notamment basés sur les 45'000 mouvements totaux annuels et prennent en compte la nouvelle localisation de la base de la REGA. Les niveaux de bruit consignés dans le cadastre du 9 septembre 2009 constituent une contrainte que doit respecter l'exploitant de l'aérodrome.

Depuis le 1^{er} mai 1993, l'ARLB exploite l'aéroport avec une concession d'exploitation qui a été renouvelée en 2007 pour une durée de 30 ans.

Les horaires d'exploitation sont définis par le règlement d'exploitation de l'aéroport qui fixe, sous la responsabilité de l'exploitant, la période de 8h00 à l'heure limite du jour et de la nuit, mais au maximum 20h00, exceptionnellement plus tard sur demande justifiée.

L'OFAC est l'organe compétent en matière de contrôle du respect des valeurs du cadastre sonore. Ces contrôles sont effectués régulièrement par une analyse statistique du nombre et de la répartition des mouvements et du type d'aéronefs. Suite à la demande de la Municipalité, l'OFAC a notamment analysé plus spécifiquement l'année 2014 sur la base des nouvelles données statistiques détaillées et a ainsi confirmé par écrit le respect du cadastre sonore. En ce sens, il n'envisage pas de mesures supplémentaires.

Le cadastre de bruit de l'aéroport de la Blécherette sert de référence pour le développement des quartiers environnants en regard du respect de l'OPB, en particulier son article 31 (permis de construire dans des secteurs exposés au bruit). De façon générale, le développement urbanistique proche de l'aéroport tient compte du cadastre afin que la planification de nouveaux logements s'effectue en dehors des zones de dépassement des valeurs limites d'exposition. Cette approche est effective notamment pour les planifications territoriales récentes de la Tuilière, des Plaines-du-Loup ou de la Grangette.

« Sécurité »

L'écologie fait partie intégrante de l'apprentissage des pilotes ; il est indispensable à la sécurité de l'aviation en général.

Concrètement, au sujet de l'exploitation de l'aéroport, il n'y a pas d'obligation d'utiliser la piste en direction du nord (piste 36) plutôt que du sud (piste 18) lorsque les conditions de vols à vue le permettent. Un avion décolle et atterrit impérativement contre le vent pour optimiser les exigences de sécurité et les conditions d'environnement. Au-delà, l'exploitant détermine le sens de piste et, sous certaines conditions spécifiques, le pilote peut utiliser le sens de piste opposé. C'est donc bien l'exploitant et in fine le pilote lui-même qui déterminent le sens de décollage et d'atterrissage.

Au sujet du plan des zones de sécurité (inscrit au PSIA), l'organe responsable de leur élaboration (et de leur mise à l'enquête) est l'exploitant, l'ARLB. L'OFAC est l'organe de surveillance.

En cas d'accidents, le Service de protection et de sauvetage accompagné de la Police lausannoise interviennent en priorité pour les premiers secours sur le lieu de l'événement. En relation avec l'analyse de la situation et de l'évaluation des risques par les partenaires de la protection de la population et du sauvetage, il a été décidé de mettre sur pied le plan communal d'engagement DIAM (Directives pour l'engagement des secours en cas d'accident majeur à Lausanne), voire, en regard du degré de gravité, le plan cantonal d'interventions ORCA (Organisation et coordination des secours en cas d'accident majeur ou de catastrophe).

« Ecologie »

La problématique des gaz à effets de serre est notamment traitée dans le préavis N° 2010/38², du 1^{er} septembre 2010. Dans le cadre du plan d'assainissement de l'air des mesures Opaïr 2005, une mise à jour du cadastre des émissions de polluants atmosphériques des différents équipements sur le territoire cantonal a été réalisée par le Canton.

S'agissant de l'aéroport de la Blécherette, la concertation avec l'OFAC et le Canton a permis d'évaluer les émissions pour l'ensemble des mouvements des aéronefs par une mise à jour ponctuelle de ce cadastre au niveau cantonal. Les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) s'élèvent à environ 675 kilos par année. Les émissions de poussières fines (PM10) s'élèvent à environ 23 kilos par année, alors que les rejets de CO₂ recensés sont de l'ordre de 525 tonnes par année. Ces pollutions représentent environ 0.1% de la charge totale de la ville de Lausanne pour le NO_x et le CO₂ et de l'ordre de 0.04% pour les PM10.

² BCC, 2010-2011, tome IIa, pages 689 à 731.

Indépendamment de ces relevés, il est observable que l'évolution du nombre de mouvements sur l'aérodrome depuis 2000 est relativement stable et se situe entre 30'000 et 40'000 mouvements totaux par année. En parallèle, le renouvellement du parc des aéronefs et les améliorations technologiques contribuent à une certaine baisse des émissions polluantes. De façon générale, les nouveaux avions polluent moins et font moins de bruit.

Les émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ dues à l'exploitation de cet aéroport sont donc non significatives dans le bilan de la Ville.

« Respect du citoyen »

Pour rappel, la population lausannoise a voté pour le maintien, à plus de 60%, de cet équipement le 21 juin 1992.

L'aéroport de la Blécherette est exploité par une société anonyme, soit l'ARLB. L'OFAC est l'autorité de surveillance de cet aéroport et de son exploitation. Suite aux demandes de la Municipalité, cet office a confirmé que l'aéroport était exploité dans les règles et qu'il n'y avait pas lieu de prendre des mesures complémentaires.

Synthèse

Par conséquent, les autorités cantonale et fédérale compétentes nous assurant que les conditions d'utilisation de cet équipement satisfont aux contraintes légales environnementales notamment, la Municipalité n'envisage pas d'entreprendre d'études complémentaires sur les impacts de l'aérodrome sur l'environnement urbain de proximité. Elle reste cependant attentive à l'évolution de la situation et entretient des contacts réguliers et constructifs avec la société exploitante, ainsi qu'avec les instances cantonales et fédérales concernées.

6. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2016/38 de la Municipalité, du 12 mai 2016 ;

ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB).

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter