



**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Valéry Beaud déposée le  
14 septembre 2021**

« Que se passe-t-il du côté de l'aéroport de la Blécherette »

Lausanne, le 17 mars 2022

**Rappel de l'interpellation**

« L'aéroport de la Blécherette est situé sur la parcelle n° 2'394 de la commune de Lausanne, propriété de la Commune de Lausanne, sur laquelle la société Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA (ARLB) bénéficie d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP) de 192'296 m<sup>2</sup>, dont l'échéance est fixée au 12 avril 2069. L'ARLB bénéficie également d'une concession fédérale d'exploitation de l'aéroport depuis le 1<sup>er</sup> mai 1993, qui a été renouvelée le 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour une durée de 30 ans et qui arrivera donc à échéance le 31 décembre 2036. L'aéroport fait par ailleurs l'objet d'un Règlement d'exploitation du 4 mai 2007 et d'un cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009.

Ces dernières années, l'aéroport de la Blécherette a régulièrement fait débat au sein du Conseil communal de Lausanne, particulièrement en lien avec les objets suivants :

- 01/2014 : pétition de l'Association de Défense des Riverains de la Blécherette « Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette » ;
- 03/2014 : interpellation de H. Buclin « Augmentation des vols d'affaires à l'aéroport de la Blécherette : quelles conséquences pour les habitants des zones riveraines ? » ;
- 10/2014 : interpellation de V. Beaud « Pour en savoir plus sur l'aéroport de la Blécherette » ;
- 06/2016 : postulat de H. Buclin et V. Beaud « Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic aérien en zone urbaine » ;
- 04/2019 : rapport-préavis N° 2019/15 « Aéroport régional Lausanne-La Blécherette - Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette et au postulat de H. Buclin et V. Beaud » ;
- 11/2019 : postulat de P. Conscience et crts « Aéroport de la Blécherette : en finir avec un vestige du passé » ;
- 11/2019 : postulat de V. Beaud et crts « Pour une évaluation des impacts économiques et des coûts sociétaux de l'aéroport de la Blécherette » ;
- 12/2019 : postulat de B. Gaillard et crts « Un mécanisme dynamique pour réduire les nuisances de l'aéroport de la Blécherette » ;
- 12/2019 : postulat de J. Pernet et crts « Quelles seraient les conséquences d'une suppression de l'aéroport de la Blécherette sur l'économie lausannoise et vaudoise » ;
- 02/2020 : postulat de V. Beaud et crts « Pour une valorisation écologique d'une partie des surfaces comprises dans le périmètre de l'aéroport de la Blécherette » ;
- 06/2020 : interpellation de V. Beaud et crts « L'aéroport de la Blécherette est-il une zone de non-droit ? ».

« Face aux nuisances importantes générées par l'aéroport de la Blécherette et pour répondre aux sollicitations des riverains et du Conseil communal, la Municipalité a fait effectuer des mesures de bruit des avions par un bureau spécialisé en acoustique et a signé le 2 octobre 2018 avec l'ARLB, un protocole d'accord relatif à l'exploitation de l'aéroport, afin de concrétiser des mesures concertées pour limiter les nuisances. Les résultats des mesures in situ du bruit des passages des avions réalisés dans le cadre de l'étude acoustique (janvier 2019) « mettent en exergue des niveaux sonores importants pour les riverains les plus proches » et « montrent une gêne effective » pour ceux-ci. De son côté, le protocole d'accord, d'une durée de cinq ans, traite notamment des points suivants :

- la répartition nord-sud des mouvements des aéronefs, en favorisant les mouvements vers le nord, pour tendre vers une proportion de décollages en direction du sud inférieure à 40 %, conformément au cadastre d'exposition au bruit ;
- la mise en œuvre d'actions pour limiter les nuisances, en mettant en place des incitations financières pour promouvoir les avions électriques, surtaxer les avions les plus bruyants et plus polluants et proposer de l'essence sans plomb à un taux volontairement préférentiel.

Après plusieurs années avec 55 à 60% de décollages vers le sud, l'année de la signature du protocole d'accord (2018) a enfin montré une amélioration significative porteuse d'espoir, cette proportion ayant diminué à 41%. La mise en service en 2020 d'un premier avion électrique ("Velis Electro") pour la formation des pilotes a également été saluée. Malheureusement, la bonne volonté de l'ARLB s'est vite envolée et les décollages sur la ville ont repris de plus belle, avec ensuite 46% en 2019 puis 53% en 2020. De plus, ces dernières années ont vu une augmentation importante des vols effectués avec des avions de type PC-12, beaucoup plus bruyants.

Insatisfaits de l'évolution de la situation, des citoyens ont organisé une manifestation contre les nuisances de l'aéroport le 19 septembre 2020. Suite à celle-ci, l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) a lancé une importante étude, qui aboutit en ce mois de septembre 2021 sur la publication d'un livre blanc des nuisances de l'aéroport. Il est le résultat d'une année de travail d'un groupe de riverains et comprend notamment des mesures de bruit des différents avions avec un sonomètre, des relevés presque quotidiens des sens de décollages et atterrissages des avions, des témoignages d'habitants, etc. Ce livre blanc met en évidence des défauts de l'exploitation de l'aéroport et propose plusieurs pistes pour améliorer la cohabitation entre l'aéroport et la population lausannoise. Sur la base de ces différents éléments, nous souhaitons aujourd'hui poser les questions suivantes à la Municipalité, classées par thèmes, qui font à chaque fois l'objet d'une introduction ».

## Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

### Mouvements d'avions et nuisances

Pour mémoire, le cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009 a été élaboré sur la base des types d'aéronefs utilisés lors de l'année 2001 (3% de turbopropulseur), de l'utilisation des pistes de cette même année (37% de décollages vers le sud) et avec les affectations de l'époque. Depuis lors, la situation a fondamentalement changé, puisqu'une majorité des décollages se fait vers le sud et que le nombre d'avions bruyants a augmenté, notamment les PC-12.

**Question 1 : La Municipalité confirme-t-elle que l'aéroport de la Blécherette n'est aujourd'hui plus exploité conformément aux hypothèses ayant servi à l'élaboration du cadastre d'exposition au bruit en vigueur ?**

Les hypothèses ayant servi à l'élaboration du cadastre d'exposition au bruit étaient basées sur 45'000 mouvements par année, une moyenne de 187 mouvements journaliers pour le jour de trafic le plus intense de la semaine et un niveau sonore moyen de la flotte d'avion de 71,4 dB. Selon l'Office fédéral



de l'aviation civile (OFAC), l'exploitation actuelle de l'aéroport de la Blécherette est encore conforme à ces hypothèses.

Dans sa réponse du 24 novembre 2021 à l'interpellation de Madame la Conseillère nationale, Sophie Michau Gigon, le Conseil Fédéral explique que « le cadastre de bruit (CB) se base en général sur des prévisions de trafic. Dans le cas des CB, l'exposition au bruit calculée à partir d'une prévision du trafic est déterminante. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) vérifie périodiquement le bon respect du cadastre. Le CB de Lausanne-La Blécherette se base sur 45 000 mouvements ; lors des trois dernières années, il y a eu respectivement le nombre de mouvements suivants : 36'515 (2018), 39'047 (2019) et 35'798 (2020). Les analyses du trafic aérien réalisées en 2020 montrent que l'exposition au bruit est actuellement inférieure de près de trois décibels à la valeur mentionnée dans le CB. Rien ne permet aujourd'hui de conclure que les exigences ne sont pas respectées ».

Aucun élément concret documenté conformément à l'article 38 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et au Manuel du bruit aérien de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) 2016 (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-aerien.html>), ne contredit les éléments présentés par l'OFAC et le Conseil Fédéral.

Cela dit, la Municipalité tient à préciser que les calculs de l'OFAC se basent sur des statistiques et non pas sur des mesures *in situ*. Il s'agit donc d'un modèle qui est approximatif de la réalité mais ne la reflète pas complètement.

**Question 2 : Si tel est le cas, comment est-il possible que l'aéroport de la Blécherette puisse prendre autant de liberté dans son exploitation et ne pas respecter le cadastre du bruit ?**

L'OFAC étant l'autorité en charge de contrôler le respect du cadastre, confirme que l'aéroport de la Blécherette respecte ce cadastre.

Cependant, la Ville de Lausanne a sollicité et sollicitera à l'avenir ces organes fédéraux pour s'assurer du bon fonctionnement de cet aéroport, notamment en ce qui concerne les dérogations pour les vols de nuit, la sécurité et le bruit.

**Question 3 : Au vu de la situation, une modélisation du bruit de l'aéroport de la Blécherette avec les données actuelles ne devrait-elle pas être réalisée pour vérifier l'adéquation de l'exploitation de l'aéroport au cadastre d'exposition au bruit et in fine au Règlement d'exploitation ?**

En l'état, la Ville n'a pas les moyens ni les compétences pour effectuer une telle modélisation. Celle-ci pourrait se faire sous l'égide de l'OFAC, voire du Canton, par mandat piloté par l'OFAC. De plus, la Ville a mandaté un bureau spécialisé en acoustique pour effectuer des mesures *in situ* dans deux secteurs de la ville sous l'axe du couloir sud de l'aéroport. Ainsi, les mesures effectuées en 2018 par un spécialiste mandaté par la Ville ont permis notamment de mettre en évidence plusieurs éléments, notamment :

- les mesures *in situ* du bruit des aéronefs au sens de l'OPB sont très difficiles à réaliser (le mandataire a utilisé le terme « pratiquement impossibles à réaliser). Les mesures réalisées par des spécialistes en continu pendant une semaine ne permettent pas d'établir une comparaison fiable avec un respect du cadastre du bruit selon l'OPB.
- Les mesures réalisées ont permis de confirmer que la gêne effective proche de l'aéroport (chemin de Pierrefleur 44) est très vraisemblable, alors que pour des points un peu plus éloignés (avenue de Montoie 3) la gêne est peu évidente.
- Les mesures sonores ont permis également de mettre en évidence la prédominance de quelques avions encore très bruyants.

Dans le cadre de la mise en place de l'observatoire de l'environnement, il est prévu de tester le suivi du bruit généré par l'exploitation de l'aéroport en posant des capteurs low-cost permettant de mesurer en continu les émissions sonores locales. Même si ces mesures ne peuvent se faire dans le respect



strict du protocole méthodologique de l'OPB, elles permettraient néanmoins une évaluation quantitative continue de l'impact sonore.

**Question 4 : Dans le cadre du protocole d'accord susmentionné, l'ARLB s'était engagée à mettre en place un système de surcharges financières pour les aéronefs les plus bruyants (en complément à la taxe « bruit » existante en 2018). Ce système a-t-il été mis en place et quel est-il exactement ?**

L'Aéroport de Lausanne-Blécherette (ARLB) nous confirme que la surtaxe bruit a été mise en vigueur selon le point 2.6 du protocole d'accord signé en octobre 2018. Elle impacte les avions les plus bruyants en fonction de leur poids maximal admissible au décollage (mtow) et de leur catégorie « bruit » (Noise-related Fee Class). Cette taxe, à elle seule, représente CHF 2.- à CHF 56.- par atterrissage pour les avions pouvant opérer sur la plateforme (et soumis à ladite taxe).

**Question 5 : Sur la base des différents éléments évoqués ci-dessus, trois années après la signature du protocole d'accord entre la Commune de Lausanne et l'ARLB, la Municipalité estime-t-elle que l'ARLB respecte ses engagements ?**

La Ville de Lausanne, estimant que les engagements ne sont que partiellement honorés, a écrit formellement à l'ARLB le 14 septembre 2020 en leur demandant de respecter les éléments du protocole, soit :

- mouvements des aéronefs avec nouvelle répartition nord-sud (pas respecté) ;
- actions en vue de limiter les nuisances et innovations pour le futur (partiellement respecté).

Elle a salué l'acquisition d'un avion électrique à destination des vols d'écolage, la possibilité de s'approvisionner avec du carburant sans plomb à un prix préférentiel et les discussions qui sont en cours pour avoir des bio-carburants.

Des rencontres régulières ont lieu également depuis cinq ans entre les différentes parties prenantes : ARLB, Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB), Canton, Ville et selon les sujets, l'OFAC. Lors de ces rencontres, les mesures du protocole sont mises en évidence et discutées.

**Question 6 : Si tel n'est pas le cas, comment la Municipalité compte-t-elle agir pour que l'ARLB respecte ses engagements ?**

Compte tenu des compétences fédérales en la matière, la Municipalité n'a aucun moyen à sa disposition qui lui permettrait de contraindre l'ARLB à respecter ses engagements. Dans le cadre du droit privé, la Municipalité peut s'opposer en tant que propriétaire à tout nouveau développement sur le site de l'aéroport ; chose qu'elle a fait dans le cadre de la procédure fédérale de l'approbation des plans pour un nouveau bâtiment pour deux simulateurs.

Dans ce contexte, la seule possibilité qui s'offre à la Municipalité est la conclusion d'accords non contraignants avec l'ARLB. Il convient donc de réfléchir à des alternatives avant d'envisager un prochain protocole d'accord. Dans ce but, la Municipalité lancera deux études sur les impacts économiques et sanitaires de l'aéroport de la Blécherette afin de répondre aux postulats de MM. Jacques Pernet, Benoît Gaillard, Valéry Beaud et Pierre Conscience. Les résultats de ces études permettront à la Municipalité de définir sa ligne politique et d'orienter le contenu des futures discussions avec l'ARLB qui pourraient faire l'objet d'un protocole d'accord.



**Question 7 : Des riverains ont rapporté une augmentation des mouvements effectués hors des heures d'ouverture de l'aéroport (8h00 à 20h00) ces dernières années. La Municipalité est-elle au courant de cela et comment peut-elle agir pour préserver un temps de repos le plus large possible à sa population ?**

La Ville de Lausanne ayant constaté la même augmentation et étant soucieuse du bien-être nocturne de sa population a alerté l'ARLB et l'OFAC (échanges de courriels et de lettres entre août et septembre 2020,) de cette situation. L'OFAC a alors écrit concrètement à l'ARLB en leur rappelant de respecter le règlement d'exploitation.

Selon la lettre de l'OFAC à l'ARLB du 7 septembre 2021 « *Selon les données contenues dans la liste des dérogations transmises chaque année à notre Office, il apparaît que le nombre de dérogations délivrées par année a augmenté et s'est stabilisé à un niveau jamais atteint jusqu'alors avec plus de 40 dérogations délivrées à partir de 2018. L'évolution est la suivante depuis 2005 : 25 (2005), 28 (2006), 28 (2007), 30 (2008), 25 (2009), 22 (2010), 29 (2011), 17 (2012), 21(2013), 6 (2014), 17 (2015), 24 (2016), données manquantes (2017), 41 (2018), 43 (2019). Dans ce contexte, nous vous demandons de délivrer une dérogation uniquement lorsque la situation le justifie et selon le mécanisme inscrit dans le règlement d'exploitation.[...] De telles demandes motivées doivent être soumises à la direction de l'aéroport le jour précédent avant 16h00, les cas exceptionnels étant réservés. Les vols de plaisance sont exclus de ce régime dérogatoire.[...] Afin que le régime dérogatoire garde sa fonction initiale, il est donc attendu que le nombre de dérogations annuelles diminuent par rapport aux années 2018-2019 ».*

Pour l'année 2020, le nombre de dérogation a diminué de 50% par rapport aux années 2018-2019. Les statistiques pour 2021 ne sont pas encore disponibles.

**Question 8 : Enfin, les nuisances étant importantes, la Municipalité compte-t-elle négocier des mesures supplémentaires dans le prochain protocole d'accord à venir dans deux ans, notamment par la mise en place de restrictions de vols les weekends et les jours fériés, par exemple avec des dimanches sans avions ? Par l'équipement de pots d'échappement silencieux pour les avions les plus bruyants et les plus utilisés ? Par d'autres mesures supplémentaires ?**

Comme dit précédemment, la Ville de Lausanne souhaite poursuivre sur la voie du dialogue puisque c'est un des rares outils de sa compétence pour agir sur les nuisances de l'aéroport. Le contenu d'un futur protocole d'accord devra tenir compte du cadre légal en vigueur, des résultats des études économiques et sanitaires et des moyens à disposition de la Municipalité pour suivre et faire respecter les engagements pris dans le cadre d'un tel accord. En ce sens, des restrictions d'horaire, par exemple, seraient difficilement envisageable du moment où la Blécherette est un aéroport concessionné avec douane. Tous les avions peuvent s'y poser, il serait donc contraire à la concession de droit public de le fermer, même partiellement. D'autres mesures comme l'utilisation de pots d'échappement avec silencieux resteront des options à poursuivre et d'autres idées viendraient également s'ajouter à la liste.

Cela étant, c'est avec satisfaction que la Municipalité a pris connaissance du rapport du 9 décembre 2021 de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit. Ce rapport précise notamment que « *Pour le bruit du trafic aérien, un durcissement est recommandé, tant de jour que de nuit. En DS II pendant la journée, les valeurs limites doivent être abaissées de 6 dB environ. La période nocturne reste évaluée au moyen de valeurs limites horaires spécifiques, lesquelles doivent être abaissées de 1–3 dB en DS II* »<sup>1</sup>. La Municipalité appelle de ses vœux la mise en œuvre de ces recommandations dans les meilleurs délais.

---

<sup>1</sup> L'abréviation « DS » signifie degrés de sensibilité. Elles permettent de fixer des valeurs limites d'exposition au bruit.

## Pollution et climat

Dans le cadre de son ambitieux Plan climat, la Ville de Lausanne s'est fixée les objectifs de zéro émission directe de gaz à effet de serre pour la mobilité d'ici à 2030 et zéro émission pour l'ensemble des émissions directes au plus tard à 2050. Il semble toutefois que pour la Municipalité de Lausanne, l'aviation ne fait pas partie de la mobilité, alors que ce secteur pèse lourd sur le climat et qu'il devient de moins en moins compréhensible et compatible avec les objectifs de conserver l'aéroport de la Blécherette.

**Question 9 : Comment l'aéroport de la Blécherette a-t-il été pris en considération dans le Plan climat de la Ville de Lausanne, notamment dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre et dans les axes d'action et mesures proposées ?**

L'aéroport et l'héliport de la Blécherette génèrent des émissions de gaz à effet de serre (GES), et sont en conséquence intégrées aux travaux et réflexions du Plan climat de la Ville de Lausanne, de différentes façons.

### Inventaire des émissions de GES

L'inventaire des émissions GES de la Ville de Lausanne (2019) considère les émissions directes et indirectes de toutes les formes de mobilité liées à la ville de Lausanne, à savoir issues du transport routier, ferroviaire, lacustre et aérien.

Les émissions de GES de la consommation d'énergie de l'aéroport et de l'héliport de la Blécherette sont intégrées dans deux catégories de cet inventaire.

Premièrement, les carburants d'aviation distribués à la Blécherette sont intégrés dans la catégorie "Transport aérien". Les données de carburant ont été transmises par la société exploitant l'aéroport de la Blécherette au bureau mandaté pour la réalisation de l'inventaire, sous forme de tonnes de carburants d'aviation. Ces dernières ont ensuite été converties en CO<sub>2</sub>-éq, intégrant leurs émissions directes (combustion du carburant) et indirectes (extraction, raffinage et transport du carburant) à l'aide des bases de données de référence. Pour des raisons de confidentialité des données, les valeurs de la Blécherette ne peuvent pas être publiées individuellement dans l'inventaire. C'est la raison pour laquelle l'inventaire agrège les données de la Blécherette avec les émissions des autres déplacements aériens effectués par les Lausannois, au départ notamment de Genève aéroport.

Par ailleurs, l'électricité consommée par les infrastructures de la Blécherette est intégrée dans la catégorie "Electricité", au même titre que tous les consommateurs d'électricité situés sur le territoire lausannois. Pour la même raison que précédemment, les valeurs de consommation électrique de la Blécherette ne peuvent pas être publiées individuellement dans l'inventaire des émissions de GES.

### Plan climat

Le rapport-préavis N° 2020/54 (*Plan climat : base de la politique climatique de la Ville de Lausanne*) identifie l'aéroport régional de la Blécherette comme source d'émissions de GES, situé sur le territoire communal. Ce rapport-préavis précise que, bien que ces émissions ne soient pas significatives à l'échelle régionale (elles représentent 0.1% des émissions totales de Lausanne), la Municipalité œuvre, de concert avec la société exploitante, pour un aéroport générant moins de nuisances pour les riverains lausannois et pour un trafic aérien générant moins de CO<sub>2</sub> (cf. rapport-préavis N° 2019 /15 (Aéroport régional Lausanne-La Blécherette - Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette "Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette" - Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts "Pour une réduction conséquente des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de la Blécherette et des dangers relatifs au trafic en zone urbaine)). Il rappelle que la Municipalité privilégie un dialogue constructif avec la société exploitant l'aéroport visant à réduire les externalités négatives de l'aéroport, dont font partie les émissions de GES, dans

les limites de ses compétences. Le rapport-préavis N° 2019/15 recense les démarches entreprises par la Ville de Lausanne en ce sens.

Enfin, si la Ville de Lausanne vise la suppression des émissions directes de la mobilité sur le sol lausannois à l'horizon 2030, le rapport-préavis N° 2020/54 identifie les vols réalisés à la Blécherette comme sources d'émissions résiduelles potentielles. Cela s'explique essentiellement par une vision réaliste relative à la mise en circulation d'aéronefs sans émission directe (à savoir électrique ou à hydrogène), et par les compétences limitées de la Municipalité dans ce domaine.

**Question 10 : La Municipalité peut-elle informer le Conseil communal sur la consommation des différents carburants utilisés sur le site de l'aéroport de la Blécherette ?**

La réponse est donnée par l'ARLB. Les différents carburants utilisés sont :

- Jet A1 (kérosène) ;
- Avgas 100 LL (« low lead », essence aviation avec faible teneur en plomb) ;
- Avgas UL 91 (essence aviation sans plomb).

Les proportions en 2021 étaient de 58.96 % pour le kérosène (JET A1) et 41.04 % pour l'essence (Avgas) – dont 5.21 % pour l'essence sans plomb (Avgas UL 91).

Selon l'ARLB, l'Avgas 100 LL est toujours le carburant principal pour l'aviation générale (moteur à piston) au niveau international. Cela est dû au fait que la grande majorité des moteurs à pistons ne sont pas (encore) certifiés par les constructeurs pour un autre produit. L'Avgas est disponible dans les aéroports majeurs du monde entier.

**Question 11 : Alors que l'utilisation de l'essence au plomb, carburant polluant et toxique, a pris fin en juillet dernier au niveau mondial, quand l'Algérie a épuisé ses stocks, l'aéroport de la Blécherette utilise encore des carburants plombés ; quels en sont les impacts sur la pollution de l'air et la santé de la population ?**

Selon le rapport-préavis N° 2019/15 du 11 avril 2019 : « S'agissant de la pollution de l'air due à l'exploitation 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. Pour l'année 2017 spécifiquement, selon les calculs ponctuels du Canton et de l'OFAC, les émissions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) s'élèvent à 269 kilos par année. Les émissions de poussières fines (PM10) s'élèvent à 48 kilos par année. Ces émissions, induites par les mouvements des aéronefs (avions et hélicoptères sur le tarmac et en vol jusqu'à 300m) représentent moins de 1‰ de la charge totale de la Ville de Lausanne pour ces deux polluants ».

De plus, dans le cadre du développement du parc agricole de la Blécherette - Chatelard, des analyses sur les sols sur l'entier du périmètre (sept échantillons composites) ont été réalisées au mois d'août 2021 (métaux lourds et polluants organiques). Les résultats nous montrent qu'il n'y a pas de dépassement des seuils d'investigation selon l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol), il n'a y donc pas de risque d'utilisation. En effet, les valeurs pour les dioxines/furanes sont entre 7 et 13 ng/kg\* (au-dessus de la valeur indicative qui est de 5 ng/kg) ; les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) entre < 0.5 et 1 mg/kg pour une valeur indicative de 1 mg/kg ; pour les métaux lourds, deux échantillons nous donnent des résultats au-dessus de la valeur indicative : pour le Plomb entre 61 et 90 mg/kg (valeur indicative à 50 mg/kg), pour le Cuivre une valeur à 76 mg/kg (valeur indicative à 40 mg/kg), pour le Zinc une valeur à 152 mg/kg (valeur indicative à 150 mg/kg), tous les autres résultats sont au-dessous des valeurs indicatives.

Cela étant, il importe que l'aéroport participe également à la diminution des émissions polluantes de façon générale et c'est un des buts du protocole d'accord.

### **Construction d'un nouveau bâtiment pour simulateurs**

Une procédure d'approbation des plans pour un projet d'implantation d'un nouveau bâtiment au nord de l'aéroport de la Blécherette a été mise à l'enquête publique le 12 mai 2020 pour accueillir une installation de simulateurs. Selon le dossier d'enquête et l'article du quotidien 24 Heures du 15 mai 2020, il est prévu d'y attirer une clientèle particulière, volant sur des avions Pilatus PC-12, soit entre autres des « élèves et pilotes européens » et des armées « de Finlande et d'Irlande ». Cette procédure a fait l'objet de plusieurs oppositions, notamment de la Ville de Lausanne, propriétaire du terrain, et de l'ADRB ; les riverains craignant notamment une augmentation du nombre de décollages et atterrissages avec des PC-12 très bruyants. L'ARLB a ensuite déposé le 26 mars 2021 auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une nouvelle demande d'approbation des plans pour l'installation provisoire de deux simulateurs dans le hangar 8 existant. Etonnamment, cette demande n'a même pas été mise à l'enquête publique, et elle a été approuvée par le DETEC en plein été, le 11 août 2021, pour une durée de trois ans au plus.

***Question 12 : La Commune de Lausanne étant propriétaire du terrain, la Municipalité avait-elle connaissance de ce nouveau projet avant le dépôt de la demande d'approbation des plans pour l'installation provisoire de deux simulateurs dans le hangar 8 existant ?***

Une information générale a été donnée par l'ARLB lors d'une des rencontres régulières, mais le projet n'a jamais été présenté formellement à la Ville, ni quant au contenu, ni quant à la date de dépôt de la demande d'approbation des plans. La Ville a été sollicitée par le Canton qui lui a été consulté par l'OFAC suite au dépôt auprès de cette instance d'une demande de l'ARLB pour une approbation des plans. Il convient de noter que l'article 37 de la procédure d'approbation des plans prévoit la consultation des Cantons mais pas des Communes. Ainsi, lors de la mise à l'enquête, il est spécifié que d'éventuels intérêts que la Commune voudrait faire valoir doivent se faire par voie d'opposition directement auprès de l'OFAC ce que la Ville de Lausanne a fait en date du 4 juin 2020.

Ce projet reste donc bloqué, raison pour laquelle l'ARLB a déposé une nouvelle demande d'approbation des plans auprès de l'OFAC pour l'installation provisoire (trois ans) de simulateurs dans un hangar existant. Cette deuxième procédure se déroule donc en parallèle à la première et compte tenu de son caractère provisoire ne nécessite pas de mise à l'enquête. Ainsi, dans le cadre de la procédure de consultation cantonale, la Municipalité a adressé son préavis avec des conditions fermes au Canton dans lequel la Commune réitère sa position sur la diminution des vols et annonce une augmentation de la redevance du droit de superficie (DDP). Le Canton préavise néanmoins favorablement la demande de l'ARLB et l'OFAC approuve les plans sans tenir compte des demandes de la Municipalité.

Il en ressort que dans les deux cas, la Municipalité a formellement été notifiée par le Canton lors de la procédure d'approbation des plans et n'avait donc pas connaissance des projets en amont du dépôt de la procédure d'approbation des plans.

***Question 13 : Quelle a été la position de la Municipalité face à ce projet, alors que la procédure pour l'implantation d'un nouveau bâtiment au nord de l'aéroport de la Blécherette est toujours en cours ? Cette autorisation provisoire n'est-elle pas pour l'ARLB une façon de mettre la Commune de Lausanne devant le fait accompli ?***

La Ville de Lausanne a fait valoir ses droits en faisant opposition notamment pour être sur la ligne du Protocole d'accord, à savoir la diminution des nuisances. Raison pour laquelle, elle a réitéré la même position que lors de la procédure d'approbation des plans pour l'implantation du nouveau bâtiment, à savoir la diminution des vols en y ajoutant une seconde, celle de l'augmentation de la redevance du DDP. A ce jour, l'opposition de la Municipalité n'a pas été levée faute d'accord avec l'ARLB.



**Question 14 : Dans le cadre de cette nouvelle procédure, l'ARLB a-t-il pu donner des garanties que la construction de ces nouveaux simulateurs permettra de diminuer le nombre de mouvements annuels totaux sur le site de l'aéroport de la Blécherette et donc les nuisances associées ? Si oui, comment sont-elles formalisées ?**

Non, l'ARLB n'a jamais voulu donner de garantie formelle ; ni quant à la diminution des vols, ni quant à l'augmentation de la redevance.

En plus de cela, dans sa décision du 11 août 2021 concernant l'approbation des plans pour l'aménagement des simulateurs dans le hangar 8, le DETEC écrit :

*« La condition de la Municipalité de la Ville de Lausanne quant à une réduction des vols en contrepartie à l'accord de ce projet n'est pas soutenable attendu qu'elle n'a aucun lien de causalité avec le présent dossier. Ainsi, cette exigence n'est pas retenue par le DETEC. La révision du droit de superficie qui lie la Ville de Lausanne au requérant n'est également pas en corrélation avec ledit projet ».*

**Question 15 : De manière plus générale, comment la Municipalité perçoit-elle que des pilotes d'armées étrangères viennent s'entraîner sur le territoire de la commune de Lausanne ?**

La formation des pilotes d'armées étrangères, et à notre connaissance, les pilotes qui suivent une telle formation en Suisse en tant que représentants de leurs forces armées, doivent obtenir une autorisation du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) via le protocole militaire. La Municipalité n'est pas informée de pilotes d'armées étrangères venant s'entraîner sur le territoire de la commune de Lausanne. La Ville a toutefois interpellé directement le DDPS et voici sa réponse du 9 décembre 2021 :

*« Le protocole militaire n'a pas connaissance d'activités de représentants d'armées étrangères à l'aérodrome de la Blécherette. Par ailleurs, le département "Relations internationales des Forces aériennes" confirme qu'un simulateur de PC-12 est en service depuis trois semaines à la Blécherette. Celui-ci est exploité par une entreprise privée. Durant cette période, aucun représentant d'armées étrangères ne s'est entraîné sur ce simulateur. De plus, il n'y a pas de projets ou d'intentions pour lesquels des représentants d'armées étrangères doivent s'entraîner sur la base aérienne ou sur le simulateur ».*

## **Droit de superficie**

Il est utile de rappeler que le droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont bénéficie l'ARLB ne rapporte qu'environ CHF 60'000.- par année à la Ville de Lausanne pour 192'296 m<sup>2</sup>, soit seulement quelques 30 centimes par m<sup>2</sup>.

A ce propos, le préavis N° 147 du 28 février 1992 et la discussion du Conseil communal du 5 mai 1992 portant sur le Plan d'affectation pour la Blécherette et la constitution originale du DDP est particulièrement intéressant. On y découvre par exemple :

- que le DDP a été fait devant le notaire M. Patrick De Preux... celui-ci étant alors déjà administrateur de la société qui va bénéficier du DDP !
- Que le Conseil communal a voté et accepté à une large majorité un amendement de M. Jacques Ballenegger (ch. 5, al. 1)... qui n'a jamais été retranscrit dans l'acte notarié qui constitue l'actuel DDP !

Le préavis N° 147 de 1992 indique aussi que la Municipalité a « estimé normal de faire figurer en tant que subvention interne la différence entre la redevance calculée et la redevance perçue, soit CHF 1'958'000.- » et que « cette écriture comptable mettra en évidence l'effort fait par la Commune en faveur de l'aviation de tourisme », soit à ce jour une subvention de CHF 43'076'000.- depuis la création du DDP en 1999 !

Il est enfin utile de préciser qu'en cas de fermeture de l'aéroport de la Blécherette, en imaginant par exemple une affectation de 35% de la surface du DDP actuel en zone mixte d'habitation et d'activités au sud et un retour à l'agriculture et à la nature de 65% de sa surface au nord, la redevance des DDP sur les 66'600 m<sup>2</sup> qui pourraient être affectés en zone à bâtir rapporterait quelques CHF 5 millions par an à la Ville de Lausanne avec les mêmes hypothèses de calcul que l'étape 1 de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, en lieu et place des quelques CHF 60'000.- par année actuels.

**Question 16 : Au vu des éléments présentés précédemment, la Municipalité n'estime-t-elle pas que la réalisation de l'acte du DDP par le notaire M. Patrick De Preux présentait à l'époque un conflit d'intérêt ?**

Dans le compte-rendu de la séance du Conseil communal du 5 mai 1992 concernant le plan partiel d'affectation au lieu-dit « La Blécherette », il est précisé au chapitre 7.2 du préavis N° 147 du 28 février 1992 sur le droit de superficie :

« Acte constitutif de droit de superficie

Devant Patrick DE PREUX, notaire à Lausanne, pour le district de ce nom, (...) ».

Toutefois, la signature de l'acte en 1999 n'a pas été effectuée devant Me De Preux, mais devant Me Besso, de la même étude. Il en est de même pour les diverses extensions de DDP.

Me De Preux a par ailleurs rejoint le Conseil d'Administration de l'Aéroport de la Blécherette le 20 juillet 2004.

Dans ces conditions, il n'y a donc pas eu de conflit d'intérêt.

**Question 17 : Au vu des éléments présentés précédemment, comment est-il possible que l'amendement adopté par le Conseil communal en 1992 ne figure pas dans le DDP actuel ? Comment la Municipalité compte-t-elle corriger cette erreur du passé ?**

Tout d'abord, force est de constater que l'amendement voté par le Conseil communal demandant de compléter l'acte constitutif du droit de superficie n'a pas été retranscrit dans ce dernier. Cependant, dans la mesure où il visait à préciser le mode de calcul de l'indemnité due à la superficière à l'échéance du droit en cas de reprise des ouvrages par la Commune, il n'apparaît pas que cet oubli soit de nature à péjorer les droits de cette dernière. En effet, cette indemnité devra être « équitable » (cf. notamment art. 9 acte constitutif et art. 779d al. 1<sup>er</sup> CC) et devra prendre en compte les investissements réels de la superficière.

**Question 18 : L'installation de deux simulateurs dans le hangar 8 existant, projet à vocation commerciale autorisé par le DETEC le 11 août 2021, ne doit-il pas engendrer une modification immédiate de la redevance du DDP ?**

De manière générale, le code civil ne prévoit pas de mécanisme d'augmentation mécanique du montant de la rente, qui relève fondamentalement de la liberté contractuelle des parties. Cette problématique relève du droit privé et la Commune ne dispose pas, à ce sujet, de pouvoir décisionnel. L'article 11 de l'acte constitutif prévoit une révision tous les cinq ans en tenant compte de la valeur réelle du terrain et des possibilités financières de la superficière (indexation). A cet égard, l'installation de deux simulateurs ne paraît pas avoir d'effet sur la valeur réelle immobilière, et les négociations en cours pour une modification de la redevance ont notamment été entreprises suite au projet de l'ARLB de construire un nouveau hangar.

**Question 19 : Au vu de l'ensemble de ces éléments, le Conseil communal ne devrait-il pas être saisi de la modification du DDP par un préavis ?**

Une précédente augmentation qui a pu être négociée en raison d'une redevance perçue par la superficière de la part d'un locataire d'un hangar n'avait pas d'influence sur la valeur réelle du terrain, de telle sorte qu'elle n'avait pas à être soumise au Conseil communal en application de l'article 6, alinéa



1<sup>er</sup>, chiffre 6 de la loi sur les communes et de la délégation de compétence accordée par le Conseil communal à la Municipalité. Dans le cas présent, la valeur réelle du terrain n'est également pas impactée et un passage par le Conseil communal n'a donc pas été jugé nécessaire.

**Question 20 : Enfin, au vu de plusieurs violations graves et réitérées des obligations de la superficière, la Municipalité ne pourrait-elle pas demander le retour anticipé des ouvrages ? Quelle serait l'indemnité à verser à l'ARLB ?**

Au regard du droit en vigueur, la superficière n'a pas commis de violations graves et répétées de ses obligations pouvant justifier en l'état l'exercice du droit de retour anticipé des ouvrages au sens de l'article 8 de l'acte constitutif ou de l'article 779f CC. A cet égard, il convient de rappeler que l'exploitation de l'aéroport est principalement soumise à la surveillance des autorités fédérales dans le cadre de la concession accordée.

Il convient également de noter qu'en cas de non-renouvellement de la concession fédérale, le DDP prévoit que la Ville pourra se départir du contrat de servitude et exiger la radiation du droit de superficie distinct et permanent au Registre foncier et ainsi provoquer le retour anticipé des ouvrages. La valeur des constructions devant servir de base de calcul de l'indemnité en cas de cessation a été estimée en 2011 à CHF 16'856'000.-.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Valéry Beaud.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 17 mars 2022.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod



Le secrétaire  
Simon Affolter