

**Addenda au plan partiel d'affectation n° 661 au lieu-dit « La Blécherette »
compris entre la limite communale de Romanel, un tronçon de la route de Romanel
et de l'Avenue du Grey, le plan d'extension n° 625 et les limites des parcelles n°s 2301, 2397 et 2392**

Préavis n° 2011/14

Lausanne, le 23 février 2011

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Les responsables du service des routes cantonales sont conscients que la route de Romanel (RC 448a) existante nécessite la réfection complète de son infrastructure et de son gabarit. Aussi, il a été planifié depuis de nombreuses années que le tracé de la route de Romanel serait déplacé le long de l'aéroport, permettant ainsi une reconfiguration du site de la Tuilière pour lui assurer un développement futur.

De plus, dans le cadre de la restructuration des activités inscrites dans le plan partiel d'affectation (PPA) n°661, le déménagement progressif des activités aéroportuaires a été mis en œuvre ces dernières années. Des activités marginales n'étant pas en lien direct avec les activités de l'Aéroport Région Lausanne Blécherette (ARLB) ont été maintenues à titre provisoire.

Dans le cadre du projet et du planning Métamorphose, la Municipalité a effectué une réflexion globale et approfondie de ce site et a confirmé sa volonté de transférer toutes les activités sises sur le plateau de la Blécherette. Aussi, chaque locataire a reçu un préavis de résiliation de son contrat de bail à loyer.

La Direction des travaux a rendu les responsables de l'ARLB attentifs au fait que, dans ce contexte, la démolition des hangars était confirmée. Toutefois, la Direction a préconisé que l'ARLB reprenne la jouissance du hangar qui abrite une porte basculante (hangar « Lausanne »).

C'est pourquoi, en date du 22 février 2008, l'ARLB a formellement demandé l'agrandissement du périmètre du droit distinct et permanent de superficie (DDP) de l'aéroport aux autorités lausannoises, pour :

- réhabiliter le hangar « Lausanne », mentionné en note *3* au recensement architectural du canton de Vaud en raison de sa porte basculante, en musée « volant » afin d'y présenter en permanence une collection d'anciens avions aptes à voler ;
- construire de nouveaux hangars pour accueillir des activités commerciales et artisanales liées à l'aéronautique (réparation, entretien, vente) et en remplacement des hangars voués à la démolition.

Le 16 avril 2008, la Municipalité a décidé d'ouvrir une procédure d'élaboration d'addenda au PPA n° 661 et a admis le principe de l'extension du DDP dont jouit l'ARLB.

2. Préambule

2.1 Historique

Le toponyme de « La Blécherette » provient du patronyme Blécheret, nom d'une famille qui, au Moyen Âge, possédait des terres à cet endroit.

Initialement, le périmètre du PPA actuel n° 661 est un terrain communal aménagé par la Confédération en place d'armes dès le 21 février 1899.

Il est utilisé pour la première fois en 1910 comme piste d'aviation avant de devenir, l'année suivante, l'une des premières places d'aviation civile suisse. Deux hangars furent tout d'abord construits : un premier près de la ferme en 1914 ; puis un second à l'est de la piste en 1922, suite à l'augmentation du trafic aérien, qui nécessita également la construction d'ateliers.

Dès février 1919, un service postal régulier entre Zurich et Lausanne est établi, avec prolongement jusqu'à Genève. A cette époque, l'aéroport a un statut d'aéroport douanier.

En 1926, la Commune reprend l'exploitation et l'administration de l'aéroport suite aux difficultés financières de la société exploitante, et crée un atelier mécanique destinée à l'entretien des avions. La gestion est assumée par la Direction des finances jusqu'en 1934, puis par la Direction des travaux.

En 1933, l'aéroport sert d'escale ou de point de départ et d'arrivée aux avions de multiples lignes tant internationales qu'intérieures.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Blécherette est utilisée au service de l'aviation militaire.

Dès les années 50, un projet de transfert de l'aéroport à Etagnières est à l'étude. En 1978, le Conseil communal lausannois approuve cependant le préavis visant à l'abandon du site d'Etagnières et le maintien de l'aéroport de la Blécherette, avec des améliorations ultérieures.

En 1986, la Municipalité décide que l'aéroport sera fermé en décembre 2006, date de l'échéance de la concession d'exploitation. Dans sa séance du 23 février 1988, le Conseil communal refuse d'approuver cette décision mais autorise la Municipalité à entreprendre toutes les démarches nécessaires en vue de la privatisation de l'aéroport. Des opposants, dont les riverains de l'aéroport, demandent toutefois sa suppression en raison des nuisances induites par le trafic aérien. Ce débat a aussi pour toile de fond la question de l'aménagement général du plateau de la Blécherette, une fois libéré du trafic aérien.

Etant donné la polémique engendrée par le sujet, la Municipalité présente au vote du Conseil communal le PPA n° 661 au lieu-dit « La Blécherette », permettant ainsi de soumettre la décision au référendum spontané et aux Lausannois de se prononcer sur le maintien ou non de l'aéroport. Le 5 mai 1992, le préavis est accepté. Les Lausannois se prononcent le 21 juin et, par 60% de oui contre 40% de non, plébiscitent le maintien de l'aérodrome.

La piste d'atterrissage initialement en herbe est aménagée en dur en 2000, permettant ainsi un accroissement des vols d'affaires qui représentent environ 10% des vols et enregistrent en moyenne 34'000 mouvements par an en 2005. Il faut relever enfin que nombre de meetings civils et militaires s'y sont déroulés.

En 2004, un nouveau hangar permettant d'abriter six avions d'affaires est construit. En automne 2005, on inaugure un bâtiment administratif de quatre étages, en forme d'aile, comprenant des bureaux et locaux divers, un restaurant et un parking.

2.2 Patrimoine bâti

Le patrimoine bâti d'intérêt comprend le *hangar civil*, à l'avenue du Grey (sans n°), qui a reçu la note *3* au recensement architectural du canton de Vaud, ce qui signifie qu'il s'agit d'un objet intéressant au niveau local et qu'il mérite d'être conservé.

Il a été édifié en 1922 pour remplacer un premier hangar pour avions en bois, partiellement incendié, lui-même construit en 1914 près de la ferme de la Blécherette. Le nouveau hangar, de 30 m sur 14 m, a une hauteur de 8,50 m. Ses dimensions avaient été déterminées par celles de l'avion assurant la liaison Lausanne-Londres.

Ce hangar est en béton armé et ses faces montrent des sortes de « contreforts ». Cette caractéristique, ainsi que la végétation qui tapisse partiellement ses façades lui confèrent un aspect « archaïsant ». Sa présence à cet endroit est morphologiquement non dépourvue d'intérêt : elle souligne une limite entre la ville et la campagne, alors encore non bâtie.

L'élément le plus intéressant de cet ouvrage est sa grande porte métallique, articulée, électrique, pourvue d'un mécanisme à engrenages et différentiel dû à l'entreprise Fatio & Cie à Lausanne. Cette porte menaçant ruine, un crédit de 30'000 francs fut voté en 1955 pour sa rénovation.

2.3 Plan en vigueur

Le périmètre affecté par l'addenda est actuellement situé dans le PPA n° 598. Il est classé en zone intermédiaire. L'addenda a pour effet de le transférer au PPA n° 661 et de l'affecter à la zone de l'aéroport.

La modification du périmètre du PPA de l'aérodrome a été coordonnée avec le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)¹, au vu notamment de la prépondérance du droit fédéral pour les autorisations d'installations aéronautiques.

2.4 Les raisons du présent plan

Aérodrome régional, concessionnaire depuis 1910, cet aéroport est le plus ancien et le plus important du canton. Il appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse. Avec ses 33'000 mouvements annuels, il est la base régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement, ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.

En date du 2 février 2006, l'aéroport a obtenu le renouvellement de la concession fédérale d'exploitation auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La concession d'exploitation, qui couvre l'exploitation d'un aéroport destiné au trafic national et international, est délivrée pour une durée de 30 ans. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007 et arrivera à échéance le 31 décembre 2036.

Le présent addenda vise à augmenter la zone de l'aéroport, afin de pouvoir conserver et rénover le hangar « Lausanne » et relocaliser les activités actuellement implantées dans les bâtiments de « la Tuilière », voués à la démolition, permettant ainsi le bon déroulement des activités de l'aéroport.

L'addenda prévoit une surface supplémentaire affectée en zone de l'aéroport de 10'687 m². Le 10 décembre 2008, cette surface a par ailleurs été incorporée au DDP, ce qui porte sa surface totale à 190'296 m².

¹Protocole de coordination du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) du 9 juin 2010.

3. Caractéristiques du plan

Le périmètre du PPA actuel s'étend sur deux parcelles, n^{os} 2393 et 2394 (partiellement), propriétés de la Commune de Lausanne et totalisant 343'212 m².

Sis à l'entrée nord-ouest de la ville, le site forme un espace de transition entre le tissu urbain et la campagne qui s'étend plus au nord. Hormis la surface destinée à l'aéroport, le périmètre est constitué de surfaces agricoles (prés, champs) et boisées. Les vues sur les Alpes et le Jura sont à signaler.

Le présent addenda au PPA n° 661 propose une extension du périmètre de 10'687 m².

- au sud-est, l'art. 14 du règlement prévoit le maintien du hangar ;
- au nord-est, de nouveaux bâtiments en prolongement nord des hangars construits récemment, pourront accueillir certaines des activités actuellement implantées dans des hangars voués à la démolition dans le cadre du projet Métamorphose et des activités artisanales et commerciales supplémentaires en relation avec l'exploitation de l'aéroport.

Les clauses réglementaires applicables sont pour l'essentiel celles du plan existant n° 661. Afin de respecter la topographie du terrain, des cotes d'altitude maximales sont fixées à 630 m pour les nouveaux bâtiments.

Des règles correspondant aux exigences actuelles de l'aménagement du territoire concernent la protection contre le bruit et la définition du nombre de places de stationnement admissibles.

L'addenda au PPA prévoit d'affecter 10'687 m² actuellement colloqués en zone intermédiaire en zone de l'aéroport. Cette surface sera compensée pour moitié, soit 5'345 m², conformément à la stratégie en matière de surfaces d'assolement de la commune de Lausanne définie par la Municipalité.

4. Agenda 21 – Développement durable

Le présent addenda permet de veiller à une bonne intégration des constructions et à éviter les mouvements de terre excessifs. Il prévoit le maintien d'un bâtiment existant et applique les normes les plus restrictives en matière de stationnement.

5. Règlement

CHAPITRE I – BUT DU PLAN

Article 1 *Le règlement du plan partiel d'affectation n° 661, mis en vigueur le 28 mai 1993, est modifié comme suit à l'intérieur du périmètre de l'addenda défini par le plan.*

Le présent addenda a pour but d'augmenter la zone d'aéroport, afin de pouvoir conserver et rénover le hangar « Lausanne » et de relocaliser les activités existantes dans les bâtiments de « la Tuilière » voués à la démolition, assurant ainsi la pérennité de l'aéroport.

Les articles 3 à 9 et 11 à 13 du PPA 661 sont applicables.

Les articles 10, 14 et 15 sont modifiés de la façon suivante.

L'article 4a est ajouté.

CHAPITRE III – ZONE DE L'AÉROPORT

Article 4a Il existe des risques de dépassement des valeurs limites de planification pour les nouveaux bâtiments en présence de locaux à usage sensible.

Des aménagements et dispositions devront être pris pour respecter les exigences de l'OPB (ouvertures des locaux sensibles sur les faces est (non exposées), etc.).

Pour les nouveaux bâtiments, des notices acoustiques justifiant les choix retenus devront être jointes aux demandes de permis de construire.

Article 10 Le nombre de places de stationnement admissibles est défini par la norme SN 640 281 « stationnement » du 1^{er} février 2006.

CHAPITRE IV – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 14 Le bâtiment n° ECA 3924A, inscrit au recensement architectural en note 3, doit être maintenu.

Article 15 En outre, les constructeurs sont tenus de respecter les conditions de gestion et d'évacuation des eaux usées fixées par la Municipalité, ainsi que les prescriptions applicables au stockage de liquides polluants.

Article 2 *Le PGA est applicable à titre supplétif. Sont réservées les dispositions légales et réglementaires édictées par la Confédération, le Canton et la Commune.*

6. Procédure

Préalablement examiné par le Service du développement territorial du Département de l'économie, conformément aux dispositions de l'article 56 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), ce plan a été soumis à l'enquête publique du 1^{er} au 30 septembre 2010.

Le plan a suscité une opposition et une observation. L'opposition n'a pas été retirée.

6.1. Opposition de M. Pierre Santschi

L'opposition est libellée comme suit :

L'examen du dossier en référence m'amène à faire opposition à ce PPA pour les raisons suivantes :

1) *De manière générale, vu la proximité des zones couvertes par les projets de PPA Grangette et Désert, auxquelles j'ai fait opposition le 22.04.2010 notamment pour la même raison (insuffisance ou absence de la coordination imposée par la législation fédérale), il y a défaut de coordination avec ces zones. Toutes trois auraient dû être mises à l'enquête simultanément vu leur interdépendance d'ailleurs corroborée par la lettre de l'OFAC du 21.01.2010 jointe au dossier d'enquête du PPA Blécherette. Ce défaut d'une coordination qui pourrait être juridiquement et publiquement montrée par l'enquête, nuit à une information complète permettant à la population de se faire une idée de l'ensemble. C'est donc contraire à l'art. 4 LAT, par ailleurs évoqué dans le rapport OAT.*

Réponse

Les deux secteurs « Le Désert » et « La Grangette » sont certes contigus au secteur « La Blécherette » mais leur vocation est fondamentalement différente. Les deux premiers sont destinés à l'habitation ou aux activités administratives, alors que le PPA « La Blécherette » est voué à une infrastructure aéroportuaire importante. L'adaptation de cette infrastructure telle que prévue par l'addenda se fait exclusivement à l'est du secteur « La Blécherette » alors que les secteurs « Le Désert » et « La Grangette » se trouvent à l'ouest. Par conséquent, la construction des nouveaux hangars n'aura pas d'incidence sur les secteurs « Le Désert » et « La Grangette ». Dans ces conditions, la mise à l'enquête séparée permet tout à fait à la population de se faire une idée fidèle et complète de l'ensemble. L'objectif de l'art. 4 LAT est ainsi respecté.

2) *Absence du document du 08.07.2009 de la Municipalité de Lausanne décrivant (peut-être) sa stratégie en matière de surface d'assolement (référéncé en page 9, point 2.6 du rapport de conformité sur le PPA « Blécherette » du 11.03.2010). Cette opacité et cette politique du secret totalement contraires à l'art. 4*

LAT empêchent les citoyens et autres intéressés de contrôler la conformité des mesures de compensation des terrains agricoles et/ou vivants impliqués dans le PPA soumis à l'enquête. L'argumentation de fond soulevée dans mon opposition du 22.04.2010 aux PPA Désert et Grangette (cf. point 4) sur le mode de compensation et la théorie « hors sol » qui la sous-tend aux yeux de la Municipalité reste totalement valable, mutatis mutandis, dans le cas particulier du PPA Blécherette.

Réponse

La stratégie en matière de surfaces d'assolement décrit de quelle manière la Municipalité entend compenser sur son territoire les surfaces d'assolement qui seront mises à contribution pour le développement urbain et celui de l'aéroport. En effet, d'importants projets dont Métamorphose sont situés sur ce type de surface. La Municipalité a recherché dans un premier temps des surfaces de compensation sur des parcelles dont la Commune est propriétaire. Les Prés de la Bressone et Sainte-Catherine situés de part et d'autre de la route de Berne répondent à cette définition.

Dans un second temps, elle a identifié des parcelles appartenant à des privés et la Municipalité doit se déterminer sur la suite à donner, raison pour laquelle le principe de confidentialité doit être appliqué à ce stade du processus.

- 3) *Allusion est faite aux éléments de « Métamorphose », et notamment à la zone adjacente « Tuilière », mais sans que soient donnés des éléments suffisants permettant de se rendre compte de l'impact probable de ce nouveaux PPA sur cette zone Tuilière. Au demeurant, le projet « Métamorphose », dont les bases sont d'un autre âge (fuite en avant dans une urbanisation forcée au détriment des éléments de support naturel de la vie humaine, avec un alibi « écologique », l'écoquartier), n'est pas suffisamment explicité dans le voisinage de ce PPA pour qu'on puisse estimer s'il y a une coordination entre cet écoquartier potentiel et ce PPA.*
- 4) *Ce PPA et surtout ses objectifs avoués à l'article 1 de son règlement (voir point 5) ci-après, sont fondamentalement contraires aux objectifs de santé publique (art. 138 al. 1 Cst VD) de par l'encouragement aux activités aéroportuaires bruyantes et polluantes que l'on veut « pérenniser » en bordure immédiate d'une ville et à proximité d'un écoquartier. On croit rêver...*
- 5) *Il n'est pas admissible que la pérennisation des activités aéroportuaires soit gravée dans le marbre au détour d'un règlement de PPA. Elle devrait faire l'objet d'un large débat prenant en compte prioritairement ces objectifs de santé publique (voir point 4 ci-dessus) et ceci d'autant plus que le susdit article constitutionnel entériné par le peuple est entré en vigueur le 14.04.2003. Cet accord populaire devrait imposer une révision non subreptice de ces activités aéroportuaires polluantes et bruyantes en bordure de ville.*

Réponse aux points 3), 4) et 5)

L'art. 138 al. 1 Cst. VD exige des communes qu'elles veillent au bien-être de leurs habitants et à la préservation d'un cadre de vie durable. Ni cette règle, ni le plan directeur cantonal n'excluent rigoureusement l'extension du territoire urbanisé. La densité prévue par le plan proposé a précisément pour effet de limiter le gaspillage de terrain. Pour le surplus, l'urbanisation de ce secteur situé à l'intérieur du périmètre compact du PALM (Plan d'Agglomération Lausanne-Morges) est prévue par le plan directeur communal.

En ce qui concerne la pérennisation de l'aéroport à son emplacement actuel, la Municipalité renvoie à la réponse adressée à Mme Elisabeth Müller, ci-dessous.

6.2. Observation de Mme Elisabeth Müller

L'observation est libellée comme suit :

Le règlement de l'addenda soumis à l'enquête publique explique que le but du nouveau plan est d'assurer la pérennité de l'aéroport de la Blécherette (chapitre I, article 1).

Le terme « pérennité » me semble tout à fait exagéré dans le cas qui nous occupe. En effet, le terrain qu'occupe l'aéroport appartient à la Ville de Lausanne et a été accordé en droit de superficie à la société ARLB (Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA) jusqu'en 2069. De plus, cet aéroport jouit d'une concession qui arrivera à terme en 2036. Donc, au moins à chacune de ces dates, la pérennité de cette infrastructure aéroportuaire devra être remise en question.

Dans son dernier programme de législature, la Commune de Lausanne s'est fixée pour but la « Métamorphose » du plateau de la Blécherette : nouveau quartier sur les Plaines-du-Loup, nouveaux terrains de sport et nouveau stade à la Tuilière et, enfin, un axe de transport public lourd, tram ou métro, pour relier le centre-ville à la Blécherette. Il est étonnant que, parallèlement à ce programme de densification, la Ville parle de pérenniser l'aéroport qui se trouve à cet endroit. En effet, cet équipement, non seulement immobilise 19 hectares, mais il conditionne l'urbanisation de tous les terrains environnants. A plusieurs reprises, la Ville a tenté de déplacer l'aéroport dans une commune rurale. Jusqu'à maintenant, sans succès. Mais la situation a changé. D'une part, en matière d'aménagement du territoire, les autorités fédérales et cantonales recommandent de densifier les villes pour éviter le mitage du territoire par des villas et favoriser l'utilisation des transports publics. D'autre part, on ne peut plus évoquer l'importance économique de cet aéroport pour justifier sa localisation. Comme le montre une récente étude menée, entre autre, par l'Office fédéral de l'aviation civile, cette importance est marginale. Il serait donc dans l'intérêt général que la Commune de Lausanne reprenne, dès maintenant, ses démarches en vue de trouver un site de rechange pour l'aéroport de la Blécherette et que les terrains qu'il occupe puissent être intégrés au projet « Métamorphose ».

J'espère donc que les nouveaux hangars que l'ARLB envisage de construire si le présent addenda est accepté, ne seront que de nature provisoire.

Réponse

La Municipalité est consciente des difficultés qu'engendre la proximité de la Ville et de l'aéroport. Cependant, elle n'ignore pas non plus qu'un éventuel déplacement de l'aéroport serait une entreprise extrêmement ardue principalement sur le plan de l'aménagement du territoire, mais aussi du point de vue de l'acquisition des terrains nécessaires. La Municipalité s'emploie cependant à harmoniser au mieux la coexistence de la population et de l'infrastructure aéroportuaire. Il convient de souligner que la proximité de l'aéroport présente aussi des avantages du point de vue des utilisateurs et de la population. Celle-ci a d'ailleurs, par une forte majorité, clairement exprimé son attachement au maintien de l'aérodrome le 21 juin 1992. La Municipalité n'envisage en tout cas pas un déplacement de l'aéroport avant l'expiration de la concession actuelle qui prendra fin en 2036. Il appartient à la société exploitante de l'aéroport de construire ou rénover ses bâtiments, en particulier ceux prévus par l'addenda, en tenant compte de la durée limitée à sa disposition pour l'amortissement des coûts de construction. Dans les années qui précéderont l'expiration de la concession, la Municipalité pourrait réexaminer l'opportunité d'un déplacement de l'aéroport.

7. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2011/14 de la Municipalité, du 23 février 2011 ;
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'adopter comme fraction du plan général d'affectation l'addenda au PPA n° 661 ;
2. de radier du PPA n° 598 les fractions dudit plan votées antérieurement et qui ne correspondent plus au projet ;
3. d'approuver les réponses de la Municipalité à l'opposition et à l'observation déposées pendant l'enquête publique ;
4. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
5. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
6. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique n° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pouvoirs mentionnés sous chiffre 5 *ci-dessus* des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
7. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre

Annexe :

- Hors texte du plan partiel d'affectation