



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 »

Rapport-préavis N° 2019 / 15

Lausanne, le 11 avril 2019

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

En réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette et au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts, la Commune rappelle le cadre légal régissant l'exploitation de l'aéroport régional de la Blécherette et présente les actions prévues afin de réduire les nuisances.

Cet aéroport est exploité par l'Aéroport de la région Lausanne-Blécherette S.A. en vertu d'une concession fédérale en force jusqu'en 2037 et d'un droit de superficie distinct et permanent communal valable jusqu'au printemps 2069. L'Office fédéral de l'aviation civile est l'Autorité de surveillance, garante d'un fonctionnement de cet aéroport qui satisfait notamment aux contraintes légales environnementales et sécuritaires actuelles.

En parallèle de ce cadre légal, la Ville de Lausanne et la société exploitant l'aéroport mettent en place des mesures concertées dans le but de limiter les nuisances pour les riverains et d'augmenter leur sécurité. Ainsi, depuis 2016, des séances régulières entre le Canton, la Ville, les riverains et les exploitants de l'aéroport ont eu lieu, des mesures de bruit des avions, par un bureau spécialisé, ont été effectuées et un protocole d'accord relatif à l'exploitation de l'aéroport a été signé entre l'aéroport et la Ville.

2. Objet du rapport-préavis

Le 12 mai 2016, la Municipalité a adopté le rapport-préavis N° 2016/38 répondant à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) déposée le 21 janvier 2014. Le 7 juin 2016, réagissant à cette adoption, M. Hadrien Buclin et consorts déposaient un postulat sur le même thème demandant des compléments de réponse. Le 14 mars 2017, la Commission du Conseil communal traitant de ce sujet a refusé la conclusion du rapport-préavis susmentionné et choisi de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Le 14 mars 2017, le Conseil communal a décidé de considérer le postulat de M. Hadrien Buclin et consorts et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Le 13 avril 2017, la Municipalité a retiré le rapport-préavis N° 2016/38 afin d'en compléter les éléments de réponse par l'élaboration du présent rapport-préavis.

Ainsi, par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) relative à la réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette, ainsi qu'au postulat déposé par M. Hadrien Buclin et consorts qui demande d'étudier différentes pistes pour réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité des habitants riverains de l'aéroport de la Blécherette.

2.1 Rappel de la pétition

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, le Conseil communal l'a prise en considération et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport. En synthèse, les pétitionnaires « souhaitent améliorer les conditions d'usage des quartiers survolés par les aéronefs¹ et ce par l'atténuation des nuisances sonores générées par l'aérodrome de la Blécherette ».

2.2 Rappel du postulat

Le postulat de M. Hadrien Buclin et consorts évoque la réponse de la Municipalité à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette et met en avant le fait que cette réponse ne les satisfait pas. Il évoque les problèmes de nuisances et de sécurité que doivent subir les habitants de plusieurs quartiers lausannois. Ainsi, « les postulants souhaitent donc que la Municipalité étudie différentes pistes pour réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité des habitants riverains de l'aéroport de la Blécherette ».

¹ Par aéronefs, on entend les appareils volants qui peuvent se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface du sol (véhicules à coussin d'air) – selon l'article 1 de la loi fédérale sur l'aviation civile du 21 décembre 1948.

3. Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du rapport-préavis	1
2.1	Rappel de la pétition	2
2.2	Rappel du postulat	2
3.	Table des matières.....	3
4.	Contexte de l'exploitation de l'aéroport régional de la Blécherette	3
4.1	Bref historique de l'aéroport de la Blécherette	3
4.2	Cadre légal.....	5
4.3	Statistiques des vols	6
4.4	Nuisances	10
4.5	Sécurité	11
4.6	Evolution de l'aéroport et du parc d'agglomération	12
5.	Actions de la Municipalité.....	12
5.1	Pour rappel	12
5.2	Séances régulières avec les principaux acteurs de l'aéroport	13
5.3	Etude acoustique	13
5.4	Protocole d'accord	15
6.	Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette	16
6.1	Mesures concertées pour diminuer les nuisances et augmenter la sécurité.....	16
6.2	Bruit et limitation des émissions sonores des avions	17
6.3	Fermeture de l'aéroport le dimanche et restriction des horaires d'écologie.....	18
6.4	Ecologie	18
6.5	Respect du citoyen	19
7.	Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts	19
8.	Cohérence avec le développement durable	19
9.	Aspects financiers	19
10.	Conclusions.....	20

4. Contexte de l'exploitation de l'aéroport régional de la Blécherette

4.1 Bref historique de l'aéroport de la Blécherette

L'emplacement du futur aérodrome² à la Blécherette était un terrain communal, aménagé en place d'armes et loué à la Confédération en 1899. En 1910, le Genevois Henri Speckner y fit quelques essais avec son monoplane Blériot. En 1911, à l'initiative de la Section romande de l'Aéro-Club Suisse, fondée le 5 mai 1910, des avions se posèrent pour la première fois à la Blécherette qui fut ainsi une des premières places d'aviation civile en Suisse.

Le premier hangar à proximité de la ferme de la Blécherette fut construit en 1914, et en 1916, l'école d'aviation Aéro, première de Suisse, fut fondée. Un service postal régulier entre Zurich et Lausanne, avec prolongation jusqu'à Genève, fut établi le 28 février 1919. Le site de la Blécherette avait alors le statut d'aéroport douanier, au même titre que Dübendorf, ce qui semblait lui assurer un avenir international. L'activité de l'aéroport se développant de plus en plus, entre 1919 et 1920, la place fut agrandie, nivelée et assainie et l'on construisit un atelier de réparation. En 1922, l'aéroport fut modernisé et on y édifia un grand hangar à porte basculante avec ses annexes.

En 1926, l'administration de l'aéroport qui était en main de sociétés privées ayant de grosses difficultés financières, fut reprise par la Ville de Lausanne.

² Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau, y compris les constructions et installations, servant au décollage, à l'atterrissage, à l'entretien et au stationnement d'aéronefs, au trafic des passagers et au transbordement de marchandises
Aéroport : aérodrome ayant l'obligation d'admettre des usagers ; en font partie les aéroports nationaux (pour le trafic aérien international) et les aéroports régionaux concessionnés (avec fonction de pôle régional pour le trafic aérien commercial et l'aviation générale, dont fait partie Lausanne-la Blécherette) - selon le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), DETEC, 18 octobre 2000.

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'aérodrome de la Blécherette fut au service de l'aviation militaire. Utilisé principalement pour l'instruction des pilotes militaires, le terrain hébergea aussi une compagnie de parc d'aviation de l'armée.

Après l'abandon des projets d'aérodromes à Ecublens en 1960, et d'Etagnières en 1978, il fallait rénover les installations de la Blécherette, si l'on voulait conserver un aérodrome à Lausanne.

En 1983, le Conseil communal vota un crédit de CHF 380'000.- pour les travaux d'entretien des bâtiments d'exploitation de l'aéroport. Mais la question de l'avenir de ce site était toujours posée. Les coûts engendrés étaient élevés. Il convient de se souvenir que l'exploitation de l'aéroport était garantie par un office de l'aviation, sous la responsabilité de la Ville de Lausanne, et ses charges d'exploitation étaient déficitaires de l'ordre de CHF 550'000.- par an. De plus, pour une exploitation efficace et pour des raisons de sécurité, il était nécessaire d'envisager la construction d'une piste en dur, car l'aéroport ne disposait toujours que d'une piste en herbe. En 1986, la Municipalité décida que l'aéroport serait fermé en décembre 2006, date de l'échéance de la concession d'exploitation. Dans sa séance du 23 février 1988, le Conseil communal refusa d'approuver cette décision, mais autorisa la Municipalité à entreprendre toutes les démarches nécessaires en vue de la privatisation de l'aéroport. Toutefois, des opposants, dont les riverains de l'aéroport, se manifestèrent en demandant la suppression de ce dernier en raison des nuisances induites par le trafic aérien. Le débat avait 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 controverse engendrée par le sujet, la Municipalité, présentant au vote du Conseil communal le Plan partiel d'affectation au lieu-dit La Blécherette, en espérant qu'il serait accepté, permettant ainsi de soumettre la décision au référendum spontané et aux lausannoises et lausannois de se prononcer sur le maintien ou non de l'aéroport. Le 5 mai 1992, le préavis fut accepté. La population se prononça le 21 juin et, par 60% de oui contre 40% de non, confirma le maintien de l'aéroport.

En 1981, le site de la Blécherette vit l'implantation de la première base aérienne de la garde aérienne suisse de sauvetage Rega. Cette dernière sera déplacée plus au nord en novembre 2009. A cette occasion, la Municipalité a demandé au CHUV d'assurer la présence en permanence d'un médecin sur place, ce qui a participé à diminuer le nombre de vols d'hélicoptères sur le territoire communal. En effet, auparavant, l'hélicoptère de sauvetage, partant de la Blécherette, devait aller chercher un médecin au CHUV avant l'intervention.

La concession d'exploitation fut transférée de la Commune de Lausanne à l'Aéroport de la région lausannoise "La Blécherette" S.A. (ARLB) le 1^{er} mai 1993. Le 27 août 1998, le Département fédéral en charge des transports octroya la concession de construction pour la modernisation de la Blécherette. La concession d'exploitation a été renouvelée le 1^{er} janvier 2007 pour une durée de 30 ans.

En 1999, le Conseil Communal de Lausanne a également autorisé la Municipalité à constituer un droit de superficie distinct et permanent (DDP) accordé à l'ARLB.

La piste de 875 m, revêtue de bitume, fut réalisée en 2000.

En 2004, un nouveau hangar permettant d'abriter six avions d'affaires vit le jour. En automne 2005, un nouveau bâtiment administratif de quatre étages, en forme d'aile, comprenant des bureaux et locaux divers, un restaurant et un parking adjacent a été inauguré.

Puis, 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 Plan partiel d'affectation (PPA) et le droit de superficie distinct et permanent ont été adaptés afin de permettre la construction de nouveaux hangars ainsi que pour préserver l'ancien hangar, situé au sud-est du périmètre³. Il convient ici de préciser que le PPA qui détermine l'affectation du sol du périmètre de l'aéroport définit une zone agricole et la zone de l'aéroport. Cette dernière est réservée aux activités aéronautiques et à leurs installations, ainsi qu'à des activités commerciales, artisanales, etc.

³ Rapport-préavis N° 2011/14 du 23 février 2011 « Addenda au plan partiel d'affectation n° 661 au lieu-dit "La Blécherette", compris entre la limite communale de Romanel, le tronçon de la route de Romanel et l'avenue du Grey, le plan d'extension n° 625 et les limites des parcelles n°s 2'301, 2'397 et 2'392 ».

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 de l'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 ont été achevés au cours de l'été 2015.

Enfin, il faut relever que le plan des zones de sécurité de l'aéroport de Lausanne – La Blécherette a été validé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) le 4 décembre 2018. En effet, il s'agissait de mettre en conformité les anciens plans datant de 1978 avec les normes actuelles. Les nouveaux documents tiennent compte des remarques faites par la Ville de Lausanne dans son opposition datée du 13 septembre 2016, relevant un conflit entre le nouveau plan et le massif forestier de Vernand en particulier. Suite à cette opposition, les zones de sécurité respectent le massif forestier du Bois de Vernand sur le territoire lausannois et la Ville de Lausanne a retiré son opposition en juin 2018.

4.2 *Cadre légal*

4.2.1 Droit public

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), approuvé par le Conseil fédéral en janvier 2002, constitue le cadre légal selon lequel l'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-Blécherette qui tient compte de la modernisation des installations aéroportuaires.

En parallèle, le 1^{er} janvier 2007 constitue l'entrée en vigueur de la nouvelle concession fédérale d'exploitation délivrée à l'ARLB par le DETEC. Elle arrivera à échéance le 31 décembre 2036.

Le cadastre du bruit, validé par l'OFAC en septembre 2009⁴ 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 potentiel des nuisances sonores de l'installation aéroportuaire.

L'OFAC est l'autorité de surveillance de l'aéroport. L'exploitation de l'aéroport par l'ARLB se fait dans un cadre réglementé dont l'OFAC est le garant. A l'occasion des différents contacts avec l'OFAC, celui-ci a confirmé à la Commune que l'aéroport de la Blécherette est exploité dans les règles, assurant que les conditions d'utilisation de cet équipement satisfont notamment aux contraintes légales, environnementales et sécuritaires et qu'il n'est légalement pas nécessaire de prendre des mesures complémentaires.

4.2.2 Droit privé

La gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été assurées, dès le 1^{er} mai 1993, par l'ARLB, sur la base d'une convention qui définissait la mise à disposition de l'ensemble des installations aéroportuaires contre une redevance de CHF 180'000.- par an. Plus récemment, afin de prendre en compte les charges d'investissements de l'ARLB consacrées à la modernisation des installations et la capacité financière de la société, un droit distinct et permanent (DDP) a été octroyé par le Conseil communal à la superficière, l'ARLB, le 9 avril 1999 qui grève une partie de la parcelle n° 2'394 affectée en zone de l'aéroport, jusqu'en avril 2069.

⁴ https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/fr/dokumente/Politik/Umwelt/Laermbelastungskataster/lausanne-la_blecherette.pdf.download.pdf/lausanne-la_blecherette.pdf.

Les redevances versées par l'aéroport de la Blécherette à la superficiante ont été les suivantes ces dernières années :

- CHF 35'000.- par année du 01.07.2000 au 11.04.2005 ;
- CHF 37'028.- par année du 12.04.2005 au 17.12.2008 ;
- CHF 50'000.- par année du 18.12.2008 au 12.04.2010 ;
- CHF 55'434.- par année du 13.04.2010 au 30.06.2011 ;
- CHF 59'434.- par année du 01.07.2011 au 11.04.2015 ;
- CHF 58'588.80 par année depuis le 12.04.2015.

Cette redevance peut être adaptée à la hausse en tenant compte du chiffre d'affaires de l'ARLB. Le Service du logement et des gérances, ainsi que le Contrôle des finances de la Ville de Lausanne (CFL) assurent l'application des dispositions relatives à la redevance. Il ressort de l'examen des comptes annuels de l'ARLB par le CFL que les comptes ne présentent pas d'anomalie. Le chiffre d'affaire est relativement stable et se situe entre CHF 2.7 et 3.1 millions par année. Les taxes d'atterrissage, de passager et de stationnement représentent en moyenne environ 12% du chiffre d'affaire, le reste des revenus étant réalisés surtout sur les locations des hangars et locaux divers. Les redevances de DDP indexés sont régulièrement payées.

4.3 Statistiques des vols

4.3.1 Mouvements totaux et répartition nord-sud

Les prestations de trafic pour l'infrastructure de la Blécherette sont déterminées dans la fiche du PSIA avec un potentiel de 45'000 mouvements par année. En référence aux récentes données statistiques de l'OFAC et de l'ARLB, le nombre de mouvements sur l'aérodrome est stable depuis 2001 et se situe entre 30'000 et 40'000 mouvements⁵ totaux par année (cf. figure 1). Le nombre de vols se fixe à 36'515⁶ en 2018.

⁵ Un « mouvement de vol » correspond à un décollage ou un atterrissage d'un aéronef (un décollage et un atterrissage du même aéronef égalent donc deux mouvements). L'ensemble des atterrissages et des décollages sont comptabilisés, soit les mouvements « standards », de même que les procédures de « posé-décollé » (l'avion pose sur la piste sans activer les freins, maintient le sens de la piste et remet les gaz afin d'effectuer le décollage) et de « remise de gaz » (l'avion est en approche pour atterrir sur la piste, mais ne peut poser pour des questions de sécurité, le pilote survole alors la piste en remettant les gaz pour reprendre de l'altitude). Pour chaque procédure de « posé-décollé », deux mouvements sont donc comptabilisés, de même que pour chaque procédure de « remise de gaz » où deux mouvements sont donc également comptabilisés, bien que l'avion n'ait pas touché la piste dans le cas de cette dernière procédure.

⁶ Les différents éléments statistiques présentés ici et les précisions y relatives sont fournis soit par l'ARLB, soit par l'OFAC directement, les données pour 2018 ne sont pas encore officiellement publiées.

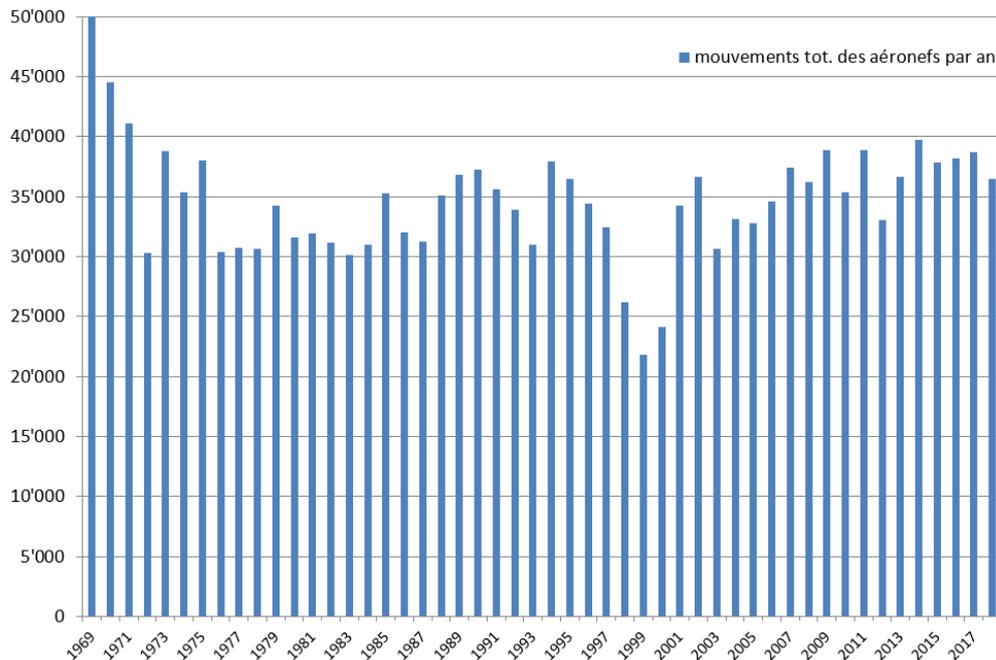


Figure 1 : nombre total de mouvements des aéronefs sur l'aéroport de la Blécherette par an (source : OFAC, 2019)

L'aéroport de la Blécherette a en fait deux pistes, la 18 et la 36. L'utilisation de la piste 36 induit des décollages vers le nord et des atterrissages depuis le sud, alors que l'utilisation de la piste 18 induit l'inverse, soit des départs vers le sud et des arrivées depuis le nord. Afin de regrouper les mouvements concernant le sud (soit départs et arrivées), il faut donc comptabiliser les départs de la piste 18 et les arrivées de la piste 36.

La répartition des mouvements concernant la piste 18, et notamment les décollages vers le sud, a connu une augmentation depuis une douzaine d'années, à l'exception notable de 2018 (cf. figure 2).

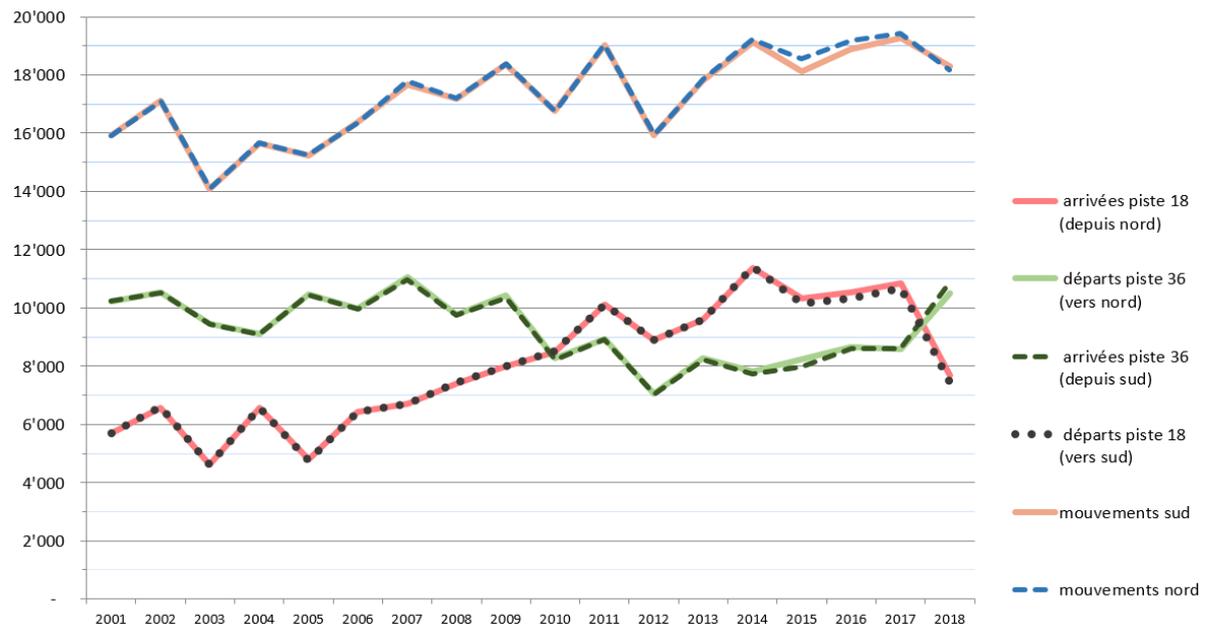


Figure 2 : nombre total de mouvements des aéronefs sur l'aéroport de la Blécherette par année, direction des arrivées et des départs nord ou sud (source : OFAC, 2019)

La pose et le décollage d'un avion dépend avant tout du sens du vent (soit « nez face au vent »). Sauf exception et changement des conditions météorologiques, l'utilisation d'une piste est régulière durant la journée. Ainsi, un avion ayant décollé par la piste 18 (vers le sud) atterrira vraisemblablement par cette même piste et le jour-même (depuis le nord).

De plus, on décolle vers le sud selon les conditions météorologiques, mais également pour des questions de sécurité, soit à cause de la déclivité de la piste elle-même (en pente en direction du sud), du fait qu'il existe plus d'obstacles vers le nord et enfin à cause de la topographie générale de Lausanne, en pente vers le sud en direction du lac.

4.3.2 Rose des vents

Au sujet des vents, une analyse a été faite par MétéoSuisse sur leurs trois stations de mesures les plus proches du site de la Blécherette, soit à Pully, à Bière et à Method, en comparant la rose des vents de jour entre les périodes de 2004 à 2009 et de 2011 à 2016 (cf. annexe 1). Cette analyse révèle qu'il n'y a aucune différence significative entre ces deux périodes sur ces sites, en termes de direction et de fréquence des vents. On remarque distinctement toujours la prédominance des deux vents dominant : le vent d'ouest (du sud-ouest) et la bise (du nord-est). Il n'y a donc vraisemblablement pas de changement général des vents à large échelle qui permettrait d'expliquer objectivement le fait que les décollages vers le sud ont augmenté depuis 2010.

4.3.3 Types d'activités

Les statistiques sur les cinq dernières années, soit de 2014 à 2018, sur les vols à la Blécherette montrent l'importance des vols d'écologie (proche de 40% pour les avions et de 30% pour les hélicoptères – cf. figure 3) et expliquent en partie que la majorité des mouvements ont pour origine et destination la Blécherette, seul un peu plus d'un quart des mouvements ont pour origine ou destination un autre aéroport (cf. figure 4).

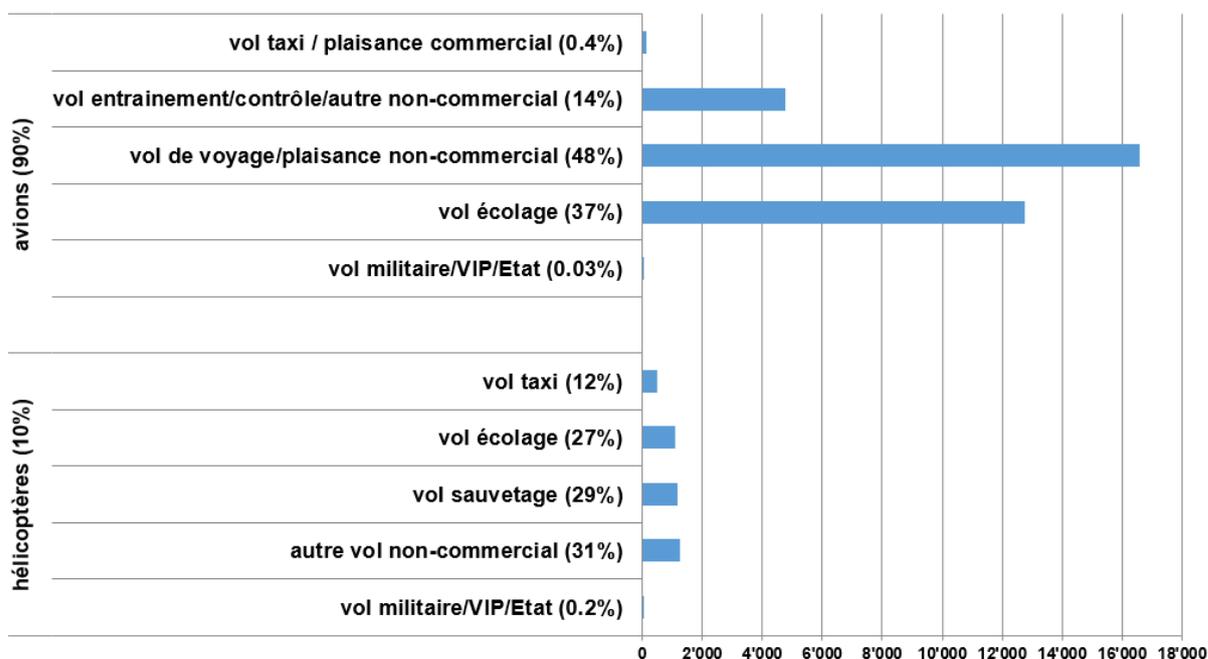


Figure 3 : Répartitions moyennes annuelles du nombre de vols par type pour les années 2014 à 2018 (source : OFAC, 2019)

La part « commerciale » se situe à 5% (avions et hélicoptères confondus). Il importe ici de préciser que, selon la définition de l'aviation civile représentée par l'OFAC, pour la Blécherette, aéroport sans trafic de lignes, le trafic commercial concerne les vols de plaisance, de sauvetage et les vols « taxi ». On peut relever à ce sujet que la partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

de l'année 2000 définit, en l'état, l'aéroport de la Blécherette comme appartenant au réseau des aéroports régionaux sans trafic de ligne.

La part des vols d'hélicoptères se situe à 10% de la part totale des mouvements.

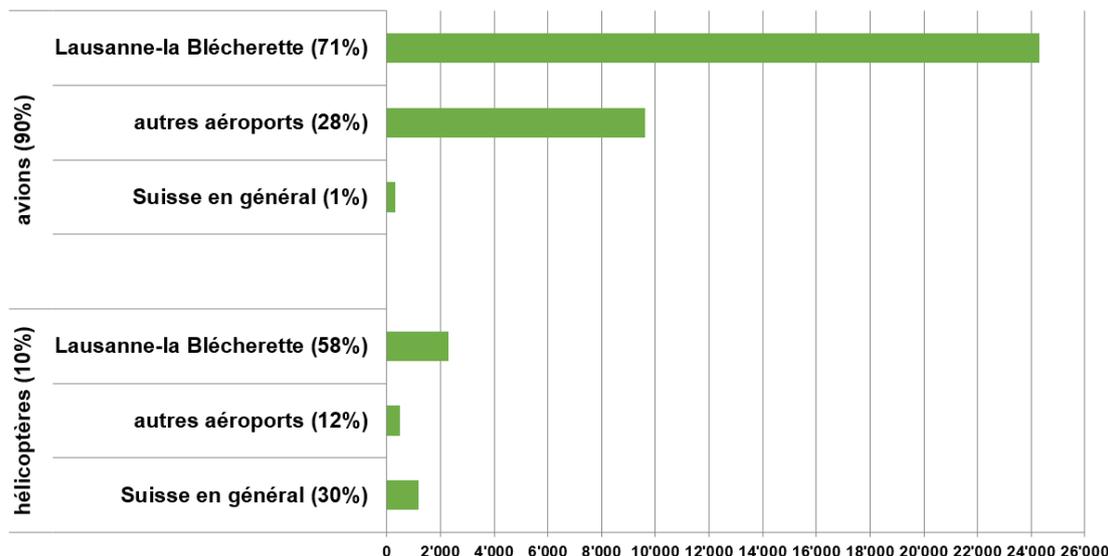


Figure 4 : Provenances ou destinations⁷ moyennes annuelles des vols pour les années 2014 à 2018 (source : OFAC, 2019)

4.3.4 Mouvements journaliers

Au sujet du cadastre du bruit et du calcul des immissions sonores, en référence notamment à l'article 38 de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), le trafic annuel déterminant, pour un aéroport comme la Blécherette, est extrapolé sur la base d'une journée moyenne avec un trafic de pointe, soit les mouvements journaliers de pointe selon l'annexe 5 de l'OPB. Cela permet de tenir compte du fait qu'une telle installation n'est pas utilisée régulièrement tout au long de l'année et que les riverains sont incommodés surtout les jours durant lesquels l'activité de vol est plus intense que la moyenne⁸. Le cadastre du bruit de 2009 de l'aéroport de la Blécherette se base sur un nombre de mouvements du jour de la semaine avec un trafic de pointe de 187 mouvements journaliers (selon l'annexe 5 OPB), On constate, avec le tableau ci-après, que ce nombre n'a jamais été atteint depuis 2010.

La répartition moyenne journalière sur les 365 jours de l'année représente environ 100 mouvements par jour, alors que le trafic maximal journalier est de 255 (le mardi 15 août 2017) à 372 mouvements (le jeudi 24 juin 2010).

⁷ La destination ou la provenance du vol est précisée depuis ou vers la Blécherette, un autre aéroport ou la Suisse en général (pour les vols de sauvetage essentiellement).

⁸ OFEV 2016 : Manuel du bruit aérien. Instructions pour la détermination du bruit. L'environnement pratique n° 1625. Office fédéral de l'environnement.

année	nombre de mouvements journaliers de pointe selon l'annexe 5 OPB (calcul du cadastre de bruit)	nombre de mouvements journaliers moyens sur l'année	nombre maximal de mouvements journaliers et date correspondante		
2010	147	97	372	24.06.2010	Jeudi
2011	163	107	295	28.05.2011	Samedi
2012	140	90	249	03.03.2012	Samedi
2013	161	100	335	17.10.2013	Jeudi
2014	159	109	304	05.05.2014	Lundi
2015	154	104	303	13.03.2015	Vendredi
2016	177	104	341	20.05.2016	Vendredi
2017	158	106	255	15.08.2017	Mardi
2018	153	100	298	14.03.2018	Mercredi

Tableau 1 : statistiques des mouvements journaliers moyens et de pointe par année (source : OFAC, 2019)

4.4 Nuisances

4.4.1 Bruit

Les nuisances sonores sont spécifiques à chaque type d'infrastructure. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986, décrit dans ses différentes annexes les méthodes d'évaluation des nuisances sonores spécifiques aux différents types d'installations bruyantes. Dans le cas de l'aérodrome de la Blécherette, ce sont les courbes du bruit aérien (bruit admissible) qui figurent dans le cadastre de bruit, lesquelles se basent sur différentes hypothèses, dont notamment les 45'000 mouvements annuels, qui doivent être respectées. Les niveaux de bruit consignés dans le cadastre du 9 septembre 2009 constituent la contrainte que doit respecter l'exploitant de l'aérodrome.

Ce cadastre est déterminé par calculs (modélisation), conformément à l'article 38 de l'OPB. Il est établi par l'OFAC et prend en compte notamment la nouvelle localisation de la base Rega. En effet, la charge sonore liée au trafic aérien de l'Aérodrome régional Lausanne-La Blécherette est calculée sur la base de données de trafic réel, enregistré durant l'année 2001 (34'248 mouvements). Ce nombre de mouvements a été extrapolé proportionnellement à 45'000 mouvements selon le potentiel attribué à l'installation aéroportuaire dans le PSIA. Cette charge sonore correspond à l'état de référence fixé dans le cadre de la mise à l'enquête de la nouvelle construction de la base de la Rega, qui a fait l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement, daté du 19 décembre 2006.

L'OFAC, organe compétent en la matière, contrôle régulièrement le respect du cadastre du bruit par une analyse statistique du nombre et du type d'aéronefs, ainsi que de la répartition des mouvements. Jusqu'à présent, selon ce contrôle de l'OFAC, le cadastre est respecté.

Il sert de référence pour le développement des quartiers environnants en regard du respect de l'OPB et en particulier de l'article 31 (permis de construire dans des secteurs exposés au bruit). De façon générale, le développement urbanistique proche de l'aéroport tient compte des courbes du cadastre afin de proposer des logements en dehors des zones de dépassement des valeurs limite d'immission. Cette approche est effective notamment pour les planifications territoriales récentes de la Tuilière, des Plaines-du-Loup ou de la Grangette.

4.4.2 Pollution de l'air

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_x) s'élèvent à 269 kilos par année. Les émissions de poussières fines (PM10) s'élèvent à 48 kilos par année, et les rejets de CO₂ recensés sont de 201 tonnes 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 et le CO₂ (cf. tableau 2).

émissions pour l'année 2017	CO ₂ [kg]	NO _x [kg]	PM10 [kg]
Ensemble du territoire communal de Lausanne (ensemble des sources d'émissions)	580'401'000	620'431	65'661
<i>réf à 100 %</i>	100%	100%	100%
Aéroport de Lausanne la Blécherette (mouvements des aéronefs sur le tarmac et en vol jusqu'à 300 m)	201'050	269	48
	0.03%	0.04%	0.07%

Tableau 2 : estimations des émissions de polluants atmosphériques (oxyde d'azote, particules fines) et de dioxyde de carbone (source : OFAC et Canton de Vaud-DGE, 2018)

Ainsi, les émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ dues à l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette ne sont pas significatives dans le bilan de la Ville et en dehors du périmètre de la piste, l'impact de l'exploitation de l'aéroport est également insignifiant en termes de pollution atmosphérique.

4.5 Sécurité

L'aéroport de la Blécherette n'est pas un aéroport formellement contrôlé. Les pilotes sont responsables de la direction et de la hauteur de vol selon les couloirs et les circuits déterminés par la carte des vols.

Cependant, l'ARLB vérifie que les vols suivent ces circuits. Et, selon les informations recueillies auprès des exploitants de l'aéroport, la grande majorité des pilotes respectent les couloirs de l'aéroport et les altitudes. L'ARLB discute de façon régulière avec les pilotes, les membres des clubs ou des écoles sur le respect des consignes de sécurité et peut intervenir ponctuellement. Il existe des possibilités de dénoncer des fautes sur ces trajectoires auprès de l'OFAC, même si, sans preuve suffisante, l'application d'une sanction reste difficile.

Les trajectoires des hélicoptères suivent celles des avions afin d'éviter des conflits et des croisements, selon les exigences de l'OFAC, en cohérence avec les zones de sécurité liées aux obstacles. De plus, de façon générale, les hélicoptères montent ou descendent le plus rapidement possible au décollage ou à l'atterrissage. Ils évoluent donc plus rapidement à des altitudes plus élevées que celles des avions.

Au sujet de la sécurité, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré des normes et des recommandations de l'exploitation concernant notamment :

- la conception de l'infrastructure aéroportuaire (piste, taxiways, ...) ;
- les aides visuelles (feux, marques, ...) ;
- la limitation d'obstacles ;
- les services d'aérodrome (dénivellement, secours, avitaillement, ...) ;
- le système de gestion de la sécurité ;
- les publications aéronautiques ;
- les contrôles périodiques et la maintenance des équipements.

L'OFAC a délivré ce certificat OACI à l'ARLB en avril 2016. Il est renouvelable tous les cinq ans.

4.6 Evolution de l'aéroport et du parc d'agglomération

Le rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, du 24 février 2016, précise certains éléments sur l'aéroport de la Blécherette défini comme un aéroport régional, notamment : « Les aéroports régionaux [...] sont particulièrement précieux pour l'instruction et le perfectionnement aéronautique. Les aéroports régionaux sont titulaires d'une concession comme les aéroports nationaux, ce qui leur confère le statut d'aéroport au sens de la loi sur l'aviation ». Selon les auteurs de ce rapport, « les aérodromes concessionnaires sont tenus d'exploiter l'installation et – dans la mesure de leurs possibilités techniques et matérielles – d'admettre tous les usagers. Ils forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes publics d'intérêt national ». Ce rapport conclut, au sujet des aéroports régionaux, qu'il s'agit de les maintenir et d'en améliorer la qualité et qu'il faut conserver l'accès des écoles d'aviation à ce type d'aéroport.

La fonction actuelle de l'aéroport de la Blécherette est notamment définie par la fiche PSIA comme un aéroport pour vols d'affaires, de tourisme, de travail, de formation, de perfectionnement et sportif. En l'état, il n'y a pas de velléité de la part de l'ARLB de changer cette fonction.

On peut également préciser ici qu'il importe que le développement du parc d'agglomération de la Blécherette, soit assuré par l'élaboration d'un projet concerté, notamment en lien avec les orientations possibles vers une agriculture urbaine autour de la ferme de la Blécherette et de la réalisation de cheminements de mobilité douce aux abords de l'aéroport.

5. Actions de la Municipalité

5.1 Pour rappel

La pétition des riverains de l'aéroport a été déposée en janvier 2014.

Dès lors, des contacts réguliers ont eu lieu entre la Ville de Lausanne, l'ARLB et l'OFAC. Le 23 juin 2015, une délégation du Canton et de la Ville de Lausanne s'est rendue au siège de l'OFAC pour obtenir des réponses sur l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette et ses nuisances sur les riverains. A la demande de la Ville, l'OFAC a analysé plus spécifiquement l'année 2014 (39'765 mouvements) d'un point de vue des nuisances sonores sur la base des données statistiques détaillées à disposition. L'OFAC a ainsi confirmé le respect du cadastre du bruit pour 2014, en précisant que l'exposition sonore calculée due au trafic aérien était inférieure de 2.4 dB à celle portée au cadastre du bruit de 2009.

Le 12 mai 2016, la Municipalité a adopté le rapport-préavis N° 2016/38 répondant à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB). Le 7 juin 2016, réagissant à cette adoption, MM. Hadrien Buclin et consorts déposaient un postulat sur le même thème demandant des compléments de réponse.

A l'initiative de la Ville de Lausanne, en invitant l'OFAC, l'ADRB, l'ARLB et des représentants du Canton de Vaud (soit de la Direction générale de la mobilité et des routes et de la Direction générale de l'environnement), une première séance plénière s'est déroulée le 8 novembre 2016 pour évoquer les différents thèmes énoncés dans la pétition et le postulat.

Le 14 mars 2017, la commission du Conseil communal traitant de ce sujet a refusé la conclusion du rapport-préavis susmentionné et choisi de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Le 13 avril 2017 la Municipalité a retiré le rapport-préavis 2016/38 afin d'en compléter les éléments de réponse par l'élaboration du présent rapport-préavis.

Depuis lors, la Ville de Lausanne a initiée une nouvelle démarche en intensifiant les contacts et les rencontres avec les principaux acteurs concernés (OFAC, ARLB, ADRB, Canton de Vaud) et ceci afin de :

- établir un espace de dialogue constructif ;
- faire un état de la situation sur le cadre légal, l'état des nuisances et les statistiques ;
- trouver des mesures, des actions et des solutions durables aux problèmes identifiés ;
- formaliser ces mesures et suivre leurs effets.

5.2 Séances régulières avec les principaux acteurs de l'aéroport

Depuis l'élaboration du rapport-préavis N° 2016/38, le dépôt du postulat de M. Hadrien Buclin et consorts et depuis l'entrée en fonction de la nouvelle Municipalité en été 2016, la volonté est de pouvoir trouver des mesures réalistes et concertées permettant de diminuer les nuisances pour les riverains et d'augmenter leur sécurité allant au-delà du strict cadre légal.

Les séances suivantes, réunissant les différents acteurs concernés, ont été organisées par la Ville :

- le 8 novembre 2016 regroupant l'OFAC, l'ADRB, l'ARLB, les représentants du Canton de Vaud (Direction générale de la mobilité et des routes et Direction générale de l'environnement) et la Ville de Lausanne ;
- le 9 juin 2017 avec l'ADRB et la Ville ;
- le 12 septembre 2017 avec l'ADRB, l'ARLB et la Ville ;
- le 20 novembre 2017 avec l'OFAC, l'ARLB et la Ville ;
- le 18 avril 2018 avec l'ADRB, l'ARLB et la Ville ;
- le 21 novembre 2018 avec l'ADRB, l'ARLB, le Canton de Vaud et la Ville ;
- le 26 mars 2019 avec l'ADRB, l'ARLB, le Canton de Vaud et la Ville.

Il est prévu, par la suite, environ deux séances annuelles entre les principaux acteurs de l'aéroport de la Blécherette et la Ville. Le dialogue initié et renforcé notamment par la Ville entre l'ARLB et l'ADRB devrait ainsi perdurer.

Les rencontres ont permis notamment de :

- confirmer que l'exploitation de cet aéroport respectait strictement le cadre légal imposé ;
- présenter le besoin de trouver des solutions consensuelles dans un contexte local qui va évoluer vers une plus grande densité de population concernée à terme avec le développement du quartier des Plaines-du-Loup au sud de l'aéroport ;
- mener une étude acoustique locale en quantifiant le bruit des avions chez les riverains au sud de l'aéroport ;
- élaborer un protocole d'accord entre l'ARLB et la Commune de Lausanne, qui formalise les engagements de l'ARLB pour prendre des mesures de réduction de nuisances.

5.3 Etude acoustique

Comme susmentionné, le cadastre du bruit de l'aéroport est calculé conformément à l'OPB. Une campagne de mesures de bruit in situ afin de contrôler ce cadastre serait difficile à mettre en place en raison des définitions de base différentes. En l'état, les mesures in situ ne sont pas formellement nécessaires selon l'OFAC.

Toutefois, afin de pouvoir quantifier localement le bruit perçu par les riverains, 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, soit au chemin de Pierrefleur, sur un balcon (deux périodes d'une semaine), proche de l'aéroport, et en haut de l'avenue de Montoie, sur une terrasse (une période d'une semaine), secteur plus éloigné et plus urbain (cf. figures 5 et 6 ci-après). Les périodes de mesures sont représentatives d'une situation moyenne avec un nombre de passages journaliers au-dessus des points de mesure de l'ordre de 30 à 50 avions. Les objectifs de cette étude (présentée en annexe 2) sont de :

- mesurer et quantifier les charges de bruit réelles perçues par les riverains ;
- comparer le bruit des avions à d'autres sources de bruit ;
- évaluer la gêne potentielle pour les riverains.

Les résultats de mesures du bruit des passages des avions mettent en exergue des niveaux sonores importants pour les riverains les plus proches.

Quels que soient la période et l'endroit de la mesure, les avions représentent des niveaux sonores supérieurs à 56 dB(A) pendant la moitié du temps d'exposition. Au point de mesure proche de l'aéroport, au chemin de Pierrefleur, le bruit, de l'ordre de 70 à 87 dB(A), a été enregistré pendant 9% du temps d'exposition au bruit des avions. En haut de l'avenue de Montoie, les niveaux sonores ont été supérieurs à 70 dB(A) pendant seulement 1% du temps (cf. figures 5 et 6).

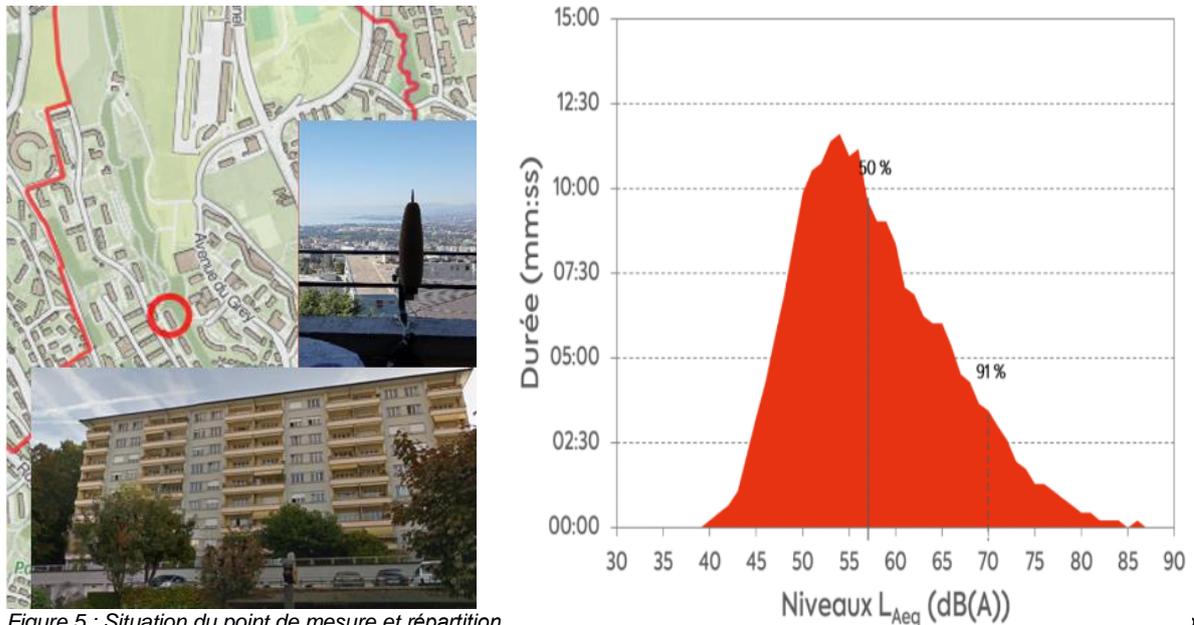


Figure 5 : Situation du point de mesure et répartition du bruit au point de mesure au chemin de Pierrefleur (source : évaluation quantitative du bruit aux abords de l'aéroport de Lausanne la Blécherette, janvier 2019, AER – ACOUSTICIENS EXPERTS)

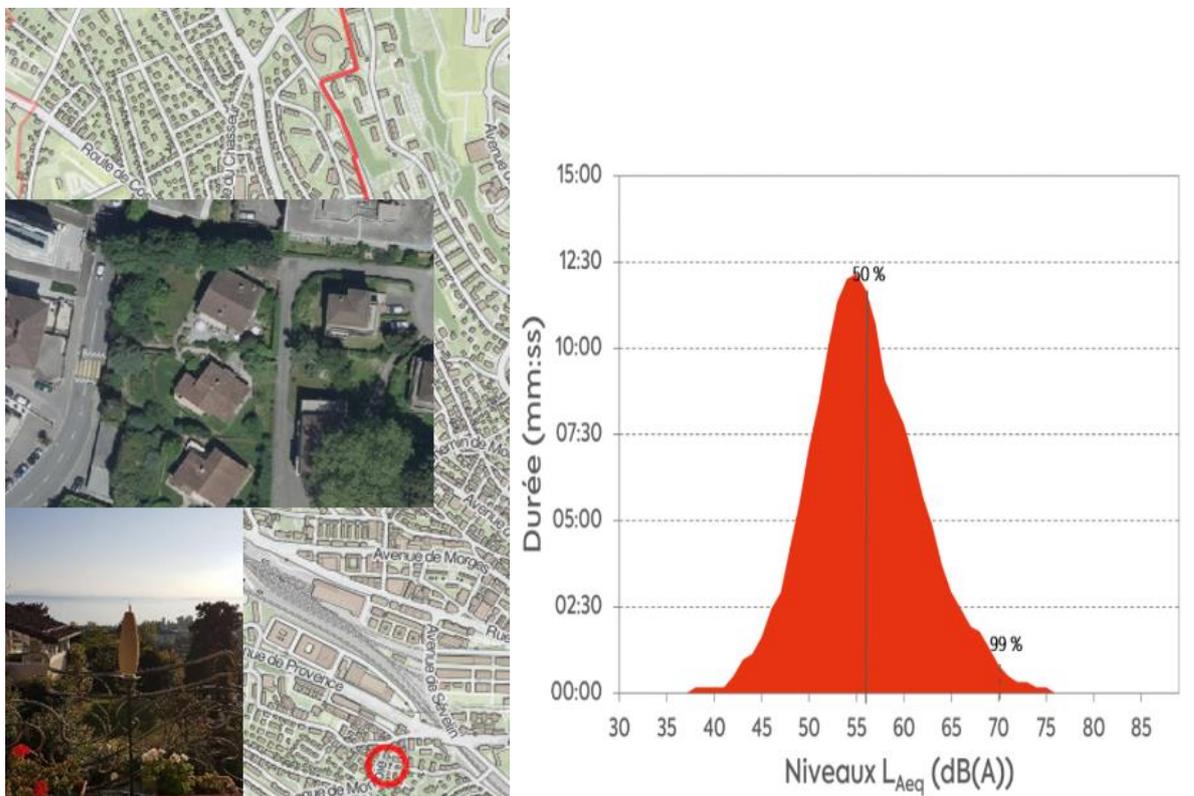


Figure 6 : Situation du point de mesure et répartition du bruit des avions selon le niveau acoustique moyen et le temps d'exposition au bruit au point de mesure à l'avenue de Montoie (source : évaluation quantitative du bruit aux abords de l'aéroport de Lausanne la Blécherette, janvier 2019, AER – ACOUSTICIENS EXPERTS)

L'étude acoustique permet également de comparer différents types de sources de bruit avec celles des avions, comme le montre la figure 7, en considérant des mesures sonores in situ ponctuelles.

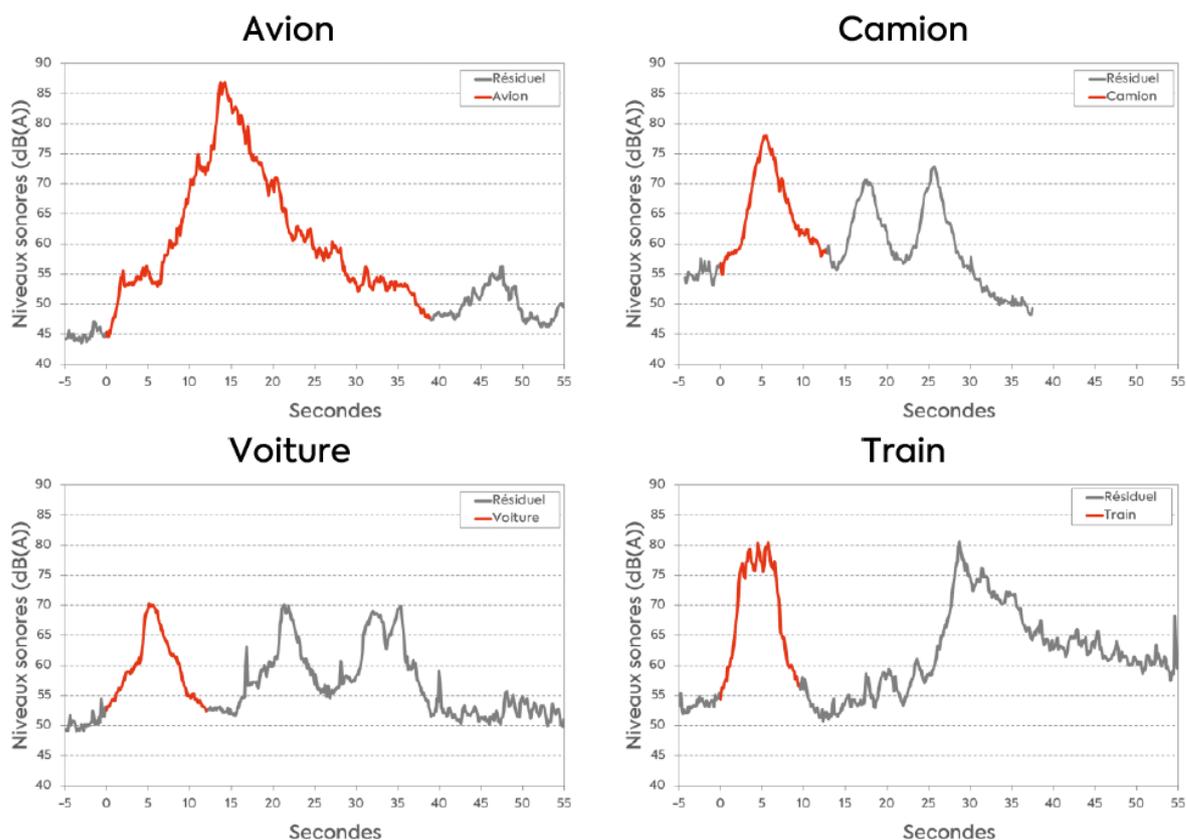


Figure 7 : Mesure de bruit des véhicules au passage (source : évaluation quantitative du bruit aux abords de l'aéroport de Lausanne la Blécherette, janvier 2019, AER – ACOUSTICIENS EXPERTS)

Ainsi, le niveau moyen de bruit par le passage d'un avion (au point proche de l'aéroport) correspond à 1.5 camions ou 6 voitures (mesurées au bord d'une chaussée) circulant simultanément ou encore 0.8 train (en bord d'une voie ferrée). La durée d'exposition au bruit d'un avion est cependant environ trois fois plus longue que les autres véhicules mesurés.

Les résultats montrent une gêne effective et vraisemblable proche de l'aéroport, au chemin de Pierrefleur, alors que la gêne au point plus éloigné, à l'avenue de Montoie, est peu évidente. Par exemple, au point de mesure au chemin de Pierrefleur, sur un balcon, une conversation normale doit souvent être interrompue due au passage d'un avion. Les mesures sonores ont permis également de mettre en évidence la prédominance de quelques avions encore très bruyants, pour lesquels le passage révèle un bruit important. On peut encore relever que ce bruit émergent, important, proche de l'aéroport est à relativiser avec un nombre d'événements très bruyants relativement faible et uniquement diurne.

Cette gêne effective mesurée incite la mise en place de mesures concertées afin de réduire les nuisances.

5.4 Protocole d'accord

Sans remettre en question le cadre légal régissant l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette, les actions entreprises par la Ville et le dialogue instauré avec les différents acteurs concernés par l'exploitation de cet aéroport ont permis de concrétiser des mesures concertées dans le but de limiter les nuisances pour les riverains et d'augmenter leur sécurité. Cette volonté se justifie par le développement urbanistique environnant et le besoin de conserver une bonne qualité de vie

pour les habitants des quartiers actuels et futurs, tout à garantissant, pour ces prochaines années, une exploitation de l'aéroport et une acceptation de la population.

La concrétisation de cette volonté est la signature, le 2 octobre 2018, d'un protocole d'accord (présenté en annexe 3) engageant l'ARLB et la Ville de Lausanne. Ce protocole d'accord, d'une durée de 5 ans, traite des points suivants :

- une répartition nord-sud des mouvements des aéronefs en favorisant les vols vers le nord ;
- des actions, notamment financières, en vue de limiter les nuisances et de promouvoir les innovations pour un renouvellement de la flotte d'avions, notamment pour les écoles de pilotage ;
- de l'instauration des rencontres régulières entre l'ARLB et l'ADRB ;
- un développement du parc d'agglomération de la Blécherette et une sécurisation de la piste à l'ouest par la mise en place d'une barrière esthétique ;
- un plan de communication pour valoriser les actions de réduction des nuisances de l'ARLB.

Ainsi, par exemple, l'ARLB s'engage, dans la mesure du possible et tout en garantissant une sécurité optimale, à rééquilibrer les décollages nord-sud en favorisant, les mouvements vers le nord, afin de tendre vers une proportion de décollages en direction du sud inférieure à 40 %. Elle s'engage également à inciter au choix d'aéronefs moins bruyants et moins polluants, en sensibilisant les pilotes et 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.

Le suivi des effets de ces mesures sera traité lors des séances annuelles de concertation entre l'ARLB, l'ADRB et la Commune. Il sera évalué, analysé et adapté selon les résultats.

6. Réponse à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette

6.1 Mesures concertées pour diminuer les nuisances et augmenter la sécurité

Comme énoncé aux chapitres précédents, plusieurs séances ont été organisées par la Ville depuis 2016 avec les différents acteurs concernés par l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette.

Ces séances ont permis de définir des orientations et des éléments suivants :

- l'ARLB rééquilibre les décollages nord-sud en favorisant, dans la mesure du possible et en tenant compte de la sécurité, les mouvements vers le nord dans des proportions correspondant à la situation ancienne de dix ans au moins ;
- l'ARLB va mettre en place des outils financiers incitatifs et sensibiliser les écoles de pilotage, afin de tendre à terme vers une flotte d'aéronefs plus récents (y compris des avions électriques) donc moins polluants et moins bruyants, ;
- l'ARLB va poursuivre la mise en place des conditions d'achat d'essences sans plomb (moins polluante) à un taux préférentiel sur le site de l'aéroport ;
- l'ARLB va sensibiliser les écoles de pilotage à la problématique des nuisances sonores subies par les riverains et pour un renouvellement de leurs aéronefs, dans la mesure du possible, afin de diminuer les nuisances ;
- l'ARLB et l'ADRB organisent une séance annuelle des utilisateurs de l'aéroport afin de discuter des nuisances effectives ressenties par les habitants ;
- les séances regroupant les acteurs selon les besoins et en permettant d'avancer dans la réalisation des mesures concrètes et de leur suivi, seront maintenues.

Ces éléments font partie des engagements de l'ARLB concrétisés par la signature en octobre 2018 par les représentants de cette société exploitant l'aéroport et par la Ville de Lausanne d'un protocole d'accord.

Ce protocole aborde également la question du parc d'agglomération de la Blécherette avec la nécessité de collaboration entre la Ville et l'ARLB pour les projets d'aménagement aux abords de la

ferme de la Blécherette, dont le libre accès devra être garanti en tenant compte d'une sécurisation en direction de la piste de l'aéroport.

6.2 Bruit et limitation des émissions sonores des avions

Au-delà des éléments présentés aux chapitres précédents, sont reprises ci-dessous certaines mesures concertées.

6.2.1 Décollage vers le sud

Depuis une dizaine d'années, le nombre des décollages vers le sud (piste 18) a fortement augmenté, passant de moins de 40% à plus de 55% des décollages. Cet élément est un des points importants évoqués par l'ADRB pour souligner l'augmentation des nuisances sur les quartiers urbains du sud de l'aéroport, en considérant le fait que les décollages sont nettement plus bruyants de façon générale que les atterrissages. L'ADRB souhaite que la proportion des décollages vers le sud revienne à la situation des années 2001-2007.

Lors de différentes discussions, les représentants de l'ARLB se sont dits conscients de cette problématique. Bien que, in fine, la décision de décoller vers le nord ou le sud incombe aux pilotes et que les conditions sont souvent plus favorables en direction du sud pour des questions de topographie, hors considération dues au vent, l'ARLB va rééquilibrer, dans toute la mesure du possible, les décollages nord et sud. Concrètement, en l'état, les statistiques des vols représentent, pour 2018 : 36'515 mouvements totaux avec 7'427 décollages en direction du sud, soit 41% du total des décollages. Ainsi, il y a eu une nette amélioration en 2018. Les premiers éléments statistiques de 2019 confirment cette tendance.

6.2.2 Formation des pilotes

Selon l'expérience de l'ARLB, la formation des pilotes, y compris la formation continue, intègre ces éléments de sensibilisation aux nuisances. Par exemples, les principes de monter le plus vite possible et de réduire la puissance sont appris et pratiqués.

6.2.3 Redevances aéroportuaires

Selon l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires du 25 avril 2012, les tarifs des redevances aéroportuaires sont établis de manière à favoriser les aéronefs qui ont un impact limité sur l'environnement.

Les redevances aéroportuaires, proposées par l'ARLB et validées par l'OFAC, sont en relation avec la classe de bruit et la charge de l'aéronef. Cette taxe « bruit », perçue par l'ARLB, (de CHF 2.- à 7.- par tonne selon la classe de bruit de l'avion), est surtout dissuasive pour des utilisateurs réguliers.

Les redevances sont calculées par l'exploitant en concertation avec tous les utilisateurs de l'aéroport. Elles sont contrôlées par l'OFAC. Il existe une certaine marge de manœuvre pour augmenter ces taxes, mais ce changement doit avoir une bonne acceptation. De plus, ces taxes doivent couvrir les frais et ne peuvent pas être définies pour réaliser des bénéfices.

Par la signature du protocole d'accord susmentionné, l'ARLB s'engage à mettre en place un système de surcharges financières (en complément à la taxe « bruit » actuelle) pour les aéronefs les plus bruyants et d'allègements financiers pour les avions électriques.

6.2.4 Renouvellement des aéronefs

Le développement des avions électriques est en cours. Le premier avion électrique en Suisse a été immatriculé à Ecuvillens récemment. On peut imaginer un développement de tels avions surtout pour l'écologie et les tours de piste.

Même s'il s'agit ici plutôt de mesures à long terme, il a été demandé à l'ARLB d'établir une liste régulière des aéronefs basés à la Blécherette afin de pouvoir notamment mettre en évidence un certain renouvellement à terme (vers des avions plus légers et moins polluants).

6.2.5 Sécurité et déplacement de tout ou d'une partie des activités d'écologies vers d'autres aéroports

Il n'est pas possible d'interdire de voler au-dessus de la ville. Il existe des zones dites sensibles au bruit sur la carte des vols, elles sont données à titre indicatif. Les couloirs sont définis par cette carte de vols et le trafic aérien est lié à l'aéroport. Au-dessus des 300 m réglementaire (hors atterrissages ou décollages), n'importe quel aéronef peut voler au-dessus de la ville.

Au sujet du déplacement de certains types de vols vers d'autres aéroports, la Municipalité ne souhaite pas transférer ces nuisances liées à l'écologie vers d'autres zones. Il semble que chaque aéroport gère son exploitation et ses nuisances induites. Ainsi, elle préfère garder un contact étroit avec les exploitants et l'autorité fédérale en lien avec l'aéroport de la Blécherette et mettre en place les mesures nécessaires de façon concertée afin de diminuer ces nuisances. Il est alors du ressort du Canton et surtout de la Confédération de gérer l'ensemble des aéroports de façon coordonnée et cohérente.

6.3 Fermeture de l'aéroport le dimanche et restriction des horaires d'écologie

La Blécherette est un aéroport concessionné avec douane. Tous les avions peuvent s'y poser, il serait contraire à la concession de droit public de le fermer, même partiellement.

Selon l'article 36a de la loi fédérale sur l'aviation, la concession d'exploitation est requise pour tout aéroport ouvert à l'aviation publique. Cette concession est octroyée par le département compétent. Le concessionnaire est autorisé à exploiter l'aéroport à titre commercial et, en particulier, à prélever des taxes (soit les redevances aéroportuaires). Il a l'obligation de le rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.

Selon l'article 36c de la loi fédérale sur l'aviation, l'exploitant édicte un règlement d'exploitation. Le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du PSIA, de la concession et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans.

Les heures possibles pour l'écologie sont fixées par ce règlement d'exploitation en vigueur : interdiction d'écologie le dimanche, le samedi après-midi, les jours fériés et selon des horaires précis les autres jours. L'ARLB n'est pas favorable à des restrictions encore plus fortes. En effet, il est nécessaire de garantir des plages horaires en dehors des heures de travail pour permettre l'activité d'écologie. Cette dernière est nécessaire à la formation générale des pilotes, y compris celle des futurs pilotes de ligne.

6.4 Ecologie

En complément des éléments présentés aux chapitres précédents, il importe de souligner ici que l'ARLB vend de l'essence sans plomb à un taux volontairement préférentiel depuis le mois de novembre 2017. La Blécherette fait ainsi partie des cinq premiers aéroports en Suisse (sur 30 environ) à vendre cette essence sans plomb.

L'OFAC est bien sûr favorable à l'introduction de ce carburant sans plomb. Même si, pour l'instant, tous les avions ne sont pas certifiés pour voler avec ce type de carburant, on peut s'attendre, à ce que la part du carburant avec plomb, diminue au profit de l'utilisation croissante de cette nouvelle essence sans plomb.

On peut encore relever ici que la construction des nouveaux hangars le long de la route de Romanel a permis à SI-REN S.A. de mettre en œuvre une nouvelle centrale solaire sur les toits des halles de l'aéroport de la Blécherette. Cette centrale est en service depuis 2011, complétée en 2015, elle comprend aujourd'hui trois bâtiments et a produit environ 1 GWh, en 2017, selon les données de SI-REN S.A..

6.5 *Respect du citoyen*

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

Toutefois, en tant qu'exploitant de l'aéroport, l'ARLB mène déjà certaines actions pour diminuer les nuisances. Il s'agit alors de pouvoir communiquer sur ces éléments et d'établir de façon concertée un plan de mesures à court, moyen et long terme pour minimiser les nuisances en valorisant notamment les actions existantes et en définissant de nouvelles mesures. C'est essentiellement sur cet aspect et lors des rencontres régulières entre les différents acteurs impliqués que la Municipalité veillera à concrétiser des mesures concertées à terme.

7. Réponse au postulat de M. Hadrien Buclin et consorts

Au vu de ce qui précède, la Municipalité estime avoir répondu favorablement aux demandes des postulants en ayant notamment traité les questions de la limitation des nuisances sonores, du déplacement des activités vers d'autres aéroports ou de la fermeture de l'aéroport le dimanche.

8. Cohérence avec le développement durable

L'exploitation d'un aéroport régional n'est pas, de fait, à considérer comme « durable ». Cependant les résultats des démarches entreprises par la Ville de Lausanne, en bonne collaboration avec la société exploitante, depuis quelques années et notamment la concrétisation par la signature d'un protocole d'accord qui exige des actions concrètes sont à mettre en exergue. Ces engagements ont pour but de réduire essentiellement les effets négatifs des activités aéroportuaires pour les riverains actuels et futurs et pour l'environnement de façon générale.

Ecologiquement, la promotion d'aéronefs modernes et l'utilisation d'essence sans plomb diminue l'empreinte de l'aéroport sur l'environnement. Le renouvellement du parc des aéronefs et les améliorations technologiques contribuent à une certaine baisse des émissions sonore et polluantes, partant du postulat que les nouveaux avions polluent moins et font moins de bruit.

Socialement, la diminution des nuisances sonores pour les riverains essentiellement des zones les plus densément bâties au sud de l'aéroport contribue à la qualité de vie des riverains.

Economiquement, on peut rappeler que l'ARLB a investi près de CHF 40 millions ces dernières années pour ses infrastructures. Cet aéroport concerne environ 400 pilotes et 100 employés. Il y a environ 100 avions (dont 22 d'affaires) et 10 hélicoptères basés à la Blécherette. Enfin, il permet l'exploitation de la station de la Rega pour le trafic lié aux interventions de sauvetage.

9. Aspects financiers

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville, ni sur celui de fonctionnement.

10. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,
vu le rapport-préavis N° 2019 / 15 de la Municipalité, du 11 avril 2019 ;
où 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'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de l'Association de défense des riverains de la Blécherette « Pour une réduction des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité 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 ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter

Annexes : - Roses des vents, MétéoSuisse, 2017.
- Etude acoustique : évaluation quantitative du bruit aux abords de l'aéroport de Lausanne la Blécherette, AER – acousticiens experts, 10 janvier 2019.
- Protocole d'accord entre l'Aéroport de la région lausannoise La Blécherette S.A. et la Commune de Lausanne, relatif à l'exploitation de l'aéroport de Lausanne, 2 octobre 2018.