

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de M. Valéry Beaud et consorts déposée le 7 octobre 2014

« Pour en savoir plus sur l'aéroport de la Blécherette »

Rappel de l'interpellation

L'aéroport de la Blécherette est situé sur la parcelle N° 2394 de la commune de Lausanne, d'une superficie de 438'681 m² et propriété de la Commune de Lausanne.

Suite au souhait de 60% des Lausannois de maintenir l'aérodrome lors de la votation le 21 juin 1992, il y a 22 ans déjà, une piste en dur a ensuite été aménagée en 2000, puis différentes infrastructures construites dès 2004 (hangars, bâtiment administratif, etc.). L'aéroport a par ailleurs obtenu en 2006 le renouvellement de la concession fédérale d'exploitation, qui arrivera à échéance le 31 décembre 2036.

Suite à un addenda au plan partiel d'affectation N° 661 en 2012, la zone de l'aéroport couvre désormais une surface de 353'899 m². La superficie du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit la société anonyme Aéroport de la région Lausanne-Blécherette SA (ARLB) est pour sa part de 190'296 m².

Dans la réponse à l'interpellation de M. Hadrien Buclin déposée le 4 mars 2014, nous apprenons qu'il y a quelques 33'000 à 39'000 vols annuels à l'aéroport de la Blécherette (données 2009 à 2012), et que les vols commerciaux ne représentent que 4% à 9% de ceux-ci. D'autres types de vols sont donc beaucoup plus nombreux, à savoir les vols de plaisance et les vols d'école. Concernant ces derniers, il faut relever que le site ne compte pas moins de 4 écoles d'aviation : Groupement de Vol à Moteur, Aero Fomation, Air-Espace / Flight Academy et Fly 7 Executive Aviation SA. Il est également utile de relever que Heli-Lausanne SA propose des vols en hélicoptère depuis La Blécherette, de plaisance, des vols taxi ou tout autre service aérien, avec 5 hélicoptères.

Une pétition, déposée le 5 décembre 2013, avec 450 signatures, par l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) demande que la Ville de Lausanne intervienne pour défendre la qualité de vie des quartiers qui se trouvent sur la trajectoire des aéronefs, par une réduction des nuisances de l'aéroport de la Blécherette.

Depuis les premiers avions qui se sont posés à la Blécherette en 1911 en pleine campagne, force est de constater que les choses ont passablement changé : d'une part le nombre de vol a considérablement augmenté ; d'autre part l'aéroport se situe aujourd'hui en pleine ville, situation qui va encore se renforcer avec l'arrivée de quelques 10'000 habitants et emplois dans l'écoquartier des Plaines-du-Loup.

Dans ces conditions, nous pouvons douter de la pertinence de conserver tous ces vols de plaisance et ces vols d'école en pleine ville de Lausanne. En vue de diminuer le nombre de vols à l'aéroport de la Blécherette, il est également utile de mentionner qu'au moins sept autres infrastructures aéronautiques existent déjà dans un rayon de 50 km autour de Lausanne : Montricher (env. 20 km), Yverdon (env. 25 km), Prangins (env. 35 km), Gruyères (env. 40 km), Payerne (env. 40 km), Bex (env. 45 km) et Ecuvillens (env. 45 km).

Préambule

Votre Conseil a adopté, le 5 mai 1992, le plan partiel d'affectation N° 661 relatif à la destination du secteur de la Blécherette. La Municipalité rappelle que, suite au référendum spontané, la population lausannoise a plébiscité, à plus de 60%, le maintien de l'aérodrome de la Blécherette en votation populaire le 21 juin 1992.

Ainsi, sur la base d'une convention entrée en force le 1^{er} mai 1993, la société anonyme Aéroport de la région lausannoise – La Blécherette S.A. (ARLB) exploite l'aérodrome régional avec une concession d'exploitation qui a été renouvelée pour 30 ans le 1^{er} janvier 2007. En complément, le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), approuvé par le Conseil fédéral en janvier 2002, constitue le cadre légal selon lequel l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Le nouveau règlement d'exploitation de l'ARLB, qui tient compte de la modernisation des installations aéroportuaires, a été adopté le 4 mai 2007 après concertation avec les instances cantonale et communale.

En effet, au bénéfice d'un droit de superficie depuis le 9 avril 1999, l'ARLB a reconstruit au printemps 2000 la piste avec un revêtement bitumineux, suivie en 2006 d'un bâtiment administratif implanté au sud-est de la piste. Sur le plan du sauvetage aérien, la nouvelle base de la Garde aérienne suisse de sauvetage REGA, implantée au nord-est de la piste, a été inaugurée en novembre 2009. En complément, les deux premiers hangars permettant le stationnement des avions ont été mis à disposition des utilisateurs au printemps 2008. Les coûts de construction de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires s'élevaient, en 2011, à CHF 16'856'000.- alors que l'investissement pour la nouvelle base de la REGA est estimé à près de CHF 4'700'000.-.

En regard du développement du projet Métamorphose dans le secteur de la Tuilière, au cours de l'année 2012, il a été convenu de libérer le terrain occupé par les hangars existants. En conséquence, le PPA N° 661 et le droit distinct et permanent de superficie (DDP) ont été adaptés pour permettre la construction de nouveaux hangars au nord-est ainsi que pour préserver le hangar existant, situé au sud-est, dans la perspective d'y créer le musée de l'aviation.

Sur cette base, l'ARLB a donc élaboré un projet de construction de quatre nouveaux hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères sises au nord-est du périmètre d'aérodrome, lequel est au bénéfice d'une décision d'approbation des plans (DAP) délivrée par l'OFAC le 31 octobre 2013. Les travaux y relatifs sont en cours depuis l'été dernier et l'important investissement consenti par la société exploitante, de l'ordre de CHF 8,5 millions, participera à l'amélioration des conditions de proximité comme à celles de la sécurité de l'aérodrome régional, destiné avant tout à l'aviation de tourisme et d'affaire en complémentarité avec l'aéroport de Genève.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelles sont les conditions du droit distinct et permanent de superficie (DDP) dont jouit l'exploitant de l'aéroport de La Blécherette ? En particulier, combien ce DDP a-t-il rapporté à la Ville de Lausanne ces dernières années ?

Au préalable, il convient de se souvenir que l'exploitation de l'aérodrome 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.

Par la suite, il est rappelé que 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 et afin de prendre en compte les charges d'investissements de l'ARLB consacrées à la modernisation des installations, un DDP a été octroyé à la superficière, l'ARLB en avril 1999. Il garantit l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette, qui couvre une surface de terrain de 192'296 m² suite à l'extension de 2'000 m² réalisée le 30 juin 2011 sous compétence municipale.

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

- de 1999 à 2000 CHF 35'000.- par année ;
- de 2001 à 2005 CHF 37'028.- par année ;
- de 2005 à 2008 CHF 50'000.- par année ;
- de 2008 à 2010 CHF 55'434.- par année ;
- dès 2011 CHF 59'434.- par année.

Cette redevance est révisée à la hausse en tenant compte, d'une part, de la valeur réelle du terrain et, d'autre part, des possibilités financières de la société superficière.

Question 2 : *En comparaison, quelles sont les rentes des DDP attendues pour l'écoquartier voisin des Plaines-du-Loup, qui occupera une surface à peu près comparable ? Et quelles sont les recettes fiscales attendues pour ce même écoquartier ?*

Les redevances du futur écoquartier des Plaines-du-Loup ne peuvent être comparées à celles versées par l'exploitant de l'aéroport de la Blécherette. Le terrain qui accueille l'aéroport est colloqué, dans le cadre du plan partiel d'affectation N° 661, en zone de l'aéroport réservée aux activités aéronautiques et à leurs installations alors que les terrains immédiatement voisins sont en zone agricole ou intermédiaire.

En ce qui concerne les terrains des Plaines-du-Loup, ces derniers seront spécifiquement affectés en zone à bâtir ; les redevances seront donc calculées sur une valeur foncière bien supérieure, de l'ordre de CHF 15 millions par année.

En tenant compte d'une mixité sociale d'habitants et d'une mixité de logements entre subventionnés, marché libre et propriété par étage, le rendement fiscal global du projet est estimé entre CHF 22 millions et CHF 25 millions par année (voir préavis N° 2013/27).

Question 3 : *Parmi les propriétaires d'avions stationnés à la Blécherette, combien sont domiciliés et imposés à Lausanne ? S'ils ne le sont pas, d'où viennent-ils ?*

La protection des données et les conditions d'accès aux informations ne permettent pas de répondre de manière détaillée à cette question. Toutefois, avec la participation bienveillante de l'autorité de surveillance, l'OFAC, la Municipalité précise que, pour la période 2009-2014, il y a en moyenne 920 avions immatriculés auprès de l'aéroport de la Blécherette, et seulement une trentaine de propriétaires d'avions sont domiciliés à Lausanne, soit de l'ordre de 3%.

La Municipalité soutient que l'activité aéronautique est nécessaire à l'économie régionale. Elle constitue un atout pour le maintien, voire le renouvellement des sièges d'entreprises internationales implantées dans la Suisse occidentale.

Question 4 : *Si la réponse à l'interpellation Buclin a permis d'obtenir le nombre de mouvements annuels d'avions liés à des vols commerciaux, peut-on également connaître le nombre de mouvements annuels des autres types de vols (plaisance, école, etc.) ?*

En référence aux statistiques de l'OFAC, l'évolution du nombre de mouvements sur l'aérodrome depuis l'an 2000 est relativement stable et ce jusqu'en 2012. Toutefois, on observe une progression, dès 2010, du nombre de vols hélicoptères, notamment les vols d'écolages, voire les vols d'agrément. En référence aux statistiques des cinq dernières années, les données détaillées relatives au nombre total de mouvements d'aéronefs sont explicitées dans les tableaux suivants :

année	total	avions	hélicoptères
2009	38868	36299	2569
2010	35391	32176	3215
2011	38878	35304	3574
2012	33013	29284	3729
2013	41240	36291	4949

Nombre de mouvements commerciaux				
année	avions		hélicoptères	
	commerciaux	sauvetage	commerciaux	sauvetage
2009	0	0	1212	1242
2010	0	0	1831	1290
2011	4	0	1023	532
2012	0	4	553	994
2013	90	0	650	1064

Nombre de mouvements non-commerciaux				
année	avions		hélicoptères	
	autres	écolage	autres	écolage
2009	23575	12724	62	53
2010	21782	10394	52	42
2011	22642	12658	80	1939
2012	19806	9474	46	2136
2013	21103	15098	1030	2205

Question 5 : Pouvons-nous également connaître le nombre de mouvements annuels d'hélicoptères (avec et sans la REGA), ainsi que le nombre de mouvements projetés avec la construction en cours de six nouvelles places pour hélicoptères ?

En ce qui concerne les vols hélicoptères (voir les tableaux), la Municipalité rappelle que suite au déplacement de la base REGA, la présence d'un médecin à demeure a permis de diminuer les vols à destination du CHUV. Ainsi, la stagnation du nombre de vols de sauvetage est en partie accompagnée par une augmentation des vols d'écolage qui s'exécutent à l'extérieur de la zone urbaine.

Quant à la projection du nombre de mouvements d'hélicoptères en regard de la nouvelle capacité d'accueil, elle devra impérativement être maîtrisée par l'exploitant, à hauteur du nombre respectant le seuil de 45'000 mouvements inscrit dans la fiche du PSIA.

Question 6 : *Quelles mesures pourraient être prises afin de limiter les nuisances sonores des aéronefs (limitation du nombre de vols, diminution du bruit émis par les avions, taxe d'aéroport proportionnelle aux nuisances des machines, etc.) ?*

Les modifications importantes de l'exploitation de l'aéroport, telles que le nouveau plan de vol, visent notamment à réduire la charge sonore sur le territoire impacté par les voltes des avions ainsi que par les mouvements d'hélicoptères. Ainsi, en référence à l'actuelle exploitation de l'aérodrome, les niveaux de bruit ont diminué sur l'ensemble du territoire survolé par les aéronefs. Conséquemment, les valeurs limites d'immissions (Vli) sont respectées et ce malgré que l'infrastructure aéroportuaire se trouve, aujourd'hui, à proximité de quartiers habités.

Les données d'émissions acoustiques, dans le contexte d'un aérodrome, sont sous la responsabilité de l'OFAC et proviennent de la certification des aéronefs assurée par ce même office. Au surplus, l'OFAC a publié le cadastre du bruit en 2009, qui permet de constater que l'ARLB respecte le cadre légal jusqu'à ce jour. Ce document a été établi conformément aux règles fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986, et sur la base du nombre de vols extrapolés à 45'000 mouvements par année en référence au potentiel du PSIA. Il constitue donc un inventaire, à terme, des nuisances sonores de l'installation aéroportuaire actuelle.

Question 7 : *Quelles mesures pourraient être prises afin de renforcer la sécurité (sens de décollage et d'atterrissage, couloirs de vol, altitude de vol, etc.) ?*

Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFAC n'a pas constaté d'élément nécessitant des mesures à prendre pour renforcer la sécurité des opérations sur l'aérodrome de Lausanne-Blécherette. Aucune mesure spécifique n'est ainsi programmée à court ou moyen terme et les procédures d'approches et de voltes actuelles sont sûres et validées.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 12 février 2015.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

La secrétaire adjointe :
Sylvie Ecklin