



**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**  
**à l'interpellation Alice Genoud et consorts –**  
**Que se passe-t-il du côté de l'aéroport de la Blécherette ? (21\_INT\_114)**

***Rappel de l'intervention parlementaire***

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

*Face aux nuisances importantes générées par l'aéroport de la Blécherette et pour répondre aux sollicitations des riverains et du Conseil communal de Lausanne, la Municipalité a fait effectuer des mesures de bruit des avions par un bureau spécialisé en acoustique et a signé le 2 octobre 2018 avec la société Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA (ARLB) un protocole d'accord relatif à l'exploitation de l'aéroport, afin de concrétiser des mesures concertées pour limiter les nuisances.*

*Les résultats des mesures in situ du bruit des passages des avions réalisées dans le cadre de l'étude acoustique (janvier 2019) "mettent en exergue des niveaux sonores importants pour les riverains les plus proches" et "montrent une gêne effective" pour ceux-ci.*

*De son côté, le protocole d'accord, d'une durée de 5 ans, traite notamment des points suivants :*

- *la répartition nord-sud des mouvements des aéronefs, en favorisant les mouvements vers le nord, pour tendre vers une proportion de décollages en direction du sud inférieure à 40 %, conformément au cadastre d'exposition au bruit ;*
- *la mise en œuvre d'actions pour limiter les nuisances.*

*Après plusieurs années avec 55 à 60% de décollages vers le sud, l'année de la signature du protocole d'accord (2018) a enfin montré une amélioration significative porteuse d'espoir, cette proportion ayant diminué à 41%. La mise en service en 2020 d'un premier avion électrique pour la formation des pilotes a également été saluée.*

*Malheureusement, les décollages sur la ville ont ensuite repris de plus belle, avec 46% en 2019 puis 53% en 2020. De plus, ces dernières années ont vu une augmentation importante des vols effectués avec des avions de type PC-12, beaucoup plus bruyants.*

*Insatisfaite de l'évolution de la situation, l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) a lancé une importante étude, qui aboutit en ce mois de septembre 2021 sur la publication d'un livre blanc des nuisances de l'aéroport. Il est le résultat d'une année de travail d'un groupe de riverains et comprend notamment des mesures de bruit des différents avions avec un sonomètre, des relevés presque quotidiens des sens de décollages et atterrissages des avions, des témoignages d'habitants, etc. Ce livre blanc met en évidence des défauts de l'exploitation de l'aéroport et propose plusieurs pistes pour améliorer la cohabitation entre l'aéroport et la population lausannoise.*

*Sur la base de ces différents éléments, nous souhaitons aujourd'hui poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. Le Conseil d'Etat confirme-t-il que l'aéroport de la Blécherette n'est aujourd'hui plus exploité conformément aux hypothèses ayant servi à l'élaboration du cadastre d'exposition au bruit en vigueur ?*
- 2. Si tel est le cas, comment est-il possible que l'aéroport de la Blécherette puisse prendre autant de liberté dans son exploitation et ne pas respecter le cadastre du bruit ?*
- 3. Au vu de la situation, une modélisation du bruit de l'aéroport de la Blécherette avec les données actuelles ne devrait-elle pas être réalisée pour vérifier l'adéquation de l'exploitation de l'aéroport au cadastre d'exposition au bruit et in fine au règlement d'exploitation ?*
- 4. Des riverains ont rapporté une augmentation des mouvements effectués hors des heures d'ouverture usuelles de l'aéroport (8h00 à 20h00) ces dernières années. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cela et comment peut-il agir pour préserver un temps de repos le plus large possible à la population riveraine ?*
- 5. Enfin, les nuisances étant importantes, le Conseil d'Etat pourrait-il intervenir pour demander le respect du cadastre d'exposition au bruit, notamment du sens de décollage des avions ?*
- 6. Est-ce que d'autres mesures pour limiter les nuisances de l'aéroport pourraient être mises en place (taxe pour les aéronefs bruyants, horaire sans avion, autre, etc.) ?*
- 7. Au vu des objectifs du Plan climat, notamment en termes de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>, comment est pris en compte l'impact de l'aéroport ?*

*14 septembre 2021*

*(Signé) Alice Genoud et 9 cosignataires*

## Réponse du Conseil d'Etat

### INTRODUCTION

Conformément à l'article 87 de la Constitution fédérale (RS ; 101), la législation aérienne relève de la responsabilité exclusive de la Confédération. Le Conseil d'Etat n'ayant pas de compétence dans ce domaine, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui est l'organe en charge de la politique aéronautique et de la surveillance de l'aviation civile, a été sollicité sur les questions relatives à l'aéroport de la Blécherette. Les réponses à la présente interpellation se fondent donc essentiellement sur les éléments transmis par l'OFAC.

### REPONSES AUX QUESTIONS

*1. Le Conseil d'Etat confirme-t-il que l'aéroport de la Blécherette n'est aujourd'hui plus exploité conformément aux hypothèses ayant servi à l'élaboration du cadastre d'exposition au bruit en vigueur ?*

Le cadastre du bruit se fonde sur des prévisions de trafic pour déterminer, sur la base d'un calcul, l'exposition au bruit. L'OFAC vérifie périodiquement le bon respect du cadastre. Le cadastre du bruit de l'aéroport de Lausanne-La Blécherette se base sur 45'000 mouvements par an. Lors des 3 dernières années, il y a eu respectivement le nombre de mouvements suivants : 36'515 en 2018, 39'047 en 2019 et 35'798 en 2020. Les analyses du trafic aérien réalisées en 2020 par l'OFAC montrent que l'exposition au bruit est actuellement inférieure de près de 3 décibels à la valeur mentionnée dans le cadastre du bruit. Rien ne permet aujourd'hui de conclure que les exigences ne sont pas respectées.

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

Sur la base des éléments transmis par l'OFAC, le Conseil d'Etat constate que le cadastre du bruit est respecté. Le Canton n'effectue pas de contrôle des niveaux sonores dans le cas d'espèce.

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

Sur la base des considérations ci-dessus, le Conseil d'Etat constate que le cadastre du bruit est respecté et qu'une analyse a été réalisée avec les données les plus récentes.

*4. Des riverains ont rapporté une augmentation des mouvements effectués hors des heures d'ouverture usuelles de l'aéroport (8h00 à 20h00) ces dernières années. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cela et comment peut-il agir pour préserver un temps de repos le plus large possible à la population riveraine ?*

Le règlement d'exploitation prévoit des dérogations qui peuvent être accordées par la direction de l'aéroport pour les mouvements en-dehors des heures d'ouverture. Un nombre plus important de dérogations a été délivré en 2018 (41) et 2019 (43) ; la situation en 2020 s'est à nouveau stabilisée avec 21 dérogations. Le règlement d'exploitation pose par ailleurs plusieurs exigences destinées à réduire le bruit du trafic aérien aux périodes critiques. De même, le règlement des redevances aéroportuaires prévoit des taxes d'atterrissage majorées pour les aéronefs les plus bruyants.

*5. Enfin, les nuisances étant importantes, le Conseil d'Etat pourrait-il intervenir pour demander le respect du cadastre d'exposition au bruit, notamment du sens de décollage des avions ?*

Le sens d'utilisation de la piste dépend de la direction du vent, un avion décollant et atterrissant en principe toujours face au vent pour des questions physiques et d'aérodynamiques. Dans tous les cas, le choix du sens de piste revient au pilote.

6. Est-ce que d'autres mesures pour limiter les nuisances de l'aéroport pourraient être mises en place (taxe pour les aéronefs bruyants, horaire sans avion, autre...) ?

Il n'existe pas de mesures constructives efficaces de protection contre le bruit sur le chemin de propagation, telles que les parois anti-bruit, par exemple. Les mesures possibles portent donc sur l'exploitation de l'aéroport, notamment avec le nombre de mouvements ou encore la sensibilisation des écoles de pilotage. Cette dernière est régie par le règlement d'exploitation qui fixe les exigences destinées à réduire le bruit du trafic aérien, en particulier les heures d'ouverture. L'autorité chargée de l'approbation du règlement d'exploitation est l'OFAC.

7. Au vu des objectifs du Plan climat, notamment en termes de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>, comment est pris en compte l'impact de l'aéroport ?

Dans le cadre des études de base sur lesquelles repose le Plan climat vaudois, l'établissement d'un inventaire territorial des émissions (2015) puis d'un bilan carbone (en cours de réalisation) permet de dresser un état des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées à l'échelle du canton. En l'occurrence, les émissions liées à l'aviation civile sont comptabilisées sur la base du carburant vendu dans les différents aérodromes et héliports du canton (Blécherette, Montricher, Bex, La Côte, Yverdon, Payerne). Pour l'année 2015, on estimait l'ensemble de ces émissions à 3'000 tonnes de CO<sub>2</sub>-éq (la valeur 2019 se situe approximativement à 3'800 tonnes de CO<sub>2</sub>-éq). En comparaison aux émissions de la catégorie générale de la mobilité (près de 1'690'000 tonnes CO<sub>2</sub>-éq en 2015), la part de l'aviation civile issue des aérodromes et héliports cantonaux représentent moins de 0.2% de cette catégorie.

Si la mobilité compte parmi les trois principaux domaines d'émissions (avec l'énergie et l'agriculture), le Plan climat vaudois de 1<sup>ère</sup> génération se concentre néanmoins sur la réduction des émissions provenant de la mobilité individuelle motorisée et sur le report vers une mobilité active et publique. Toutefois, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, il est clair que toutes les émissions de GES d'origine fossile devront être réduites en conséquence par la mise en place de mesures renforcées dans les prochaines générations du Plan climat vaudois.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 janvier 2022.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*A. Buffat*