

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

3003 Berne, le 17 août 2005

AÉROPORT RÉGIONAL DE LAUSANNE-LA BLÉCHERETTE

APPROBATION DU RÈGLEMENT D'EXPLOITATION

31-06-2206 / noy

1 ÉTAT DE FAIT

1.1 Situation initiale

L'exploitation de l'aéroport, l'entretien de ses bâtiments et installations et leur adaptation sont à la charge de l'Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA (ARLB), laquelle est au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation datant du 20 décembre 1979.

1.2 Demande

Le 12 décembre 2003, l'ARLB décide de modifier son règlement d'exploitation datant du 17 juillet 1991 et dépose une demande d'approbation du règlement d'exploitation auprès de l'OFAC.

Le dossier de demande comprend les documents suivants :

- Lettre de demande,
- Projet de règlement d'exploitation du 12.12.2003,
- Rapport d'enquête préliminaire sur l'environnement du 5.12.2003,
- Rapport "courbes d'exposition au bruit" du 11.11.2003,
- Plan des courbes de bruit du 5.11.2003,
- Rapport sur les mesures de compensation écologique du 2.7.2004.

1.3 Auditions

Le 4 février 2004, les organes fédéraux et cantonaux suivants ont été appelés à se prononcer, au sens de l'art. 62a de la Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010), au sens de l'art. 36c de la Loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et au sens de l'art. 4 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1):

- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP);
- Office fédéral du développement territorial (ARE);
- Département des infrastructures du canton de Vaud (Dinf).

L'avis de mise à l'enquête a paru le 10 février 2004 dans la Feuille fédérale, dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud, dans le quotidien 24 Heures, ainsi que dans les communes de Lausanne, Le Mont/ Lausanne, Romanel/Lausanne et Prilly.

Le dossier a pu être consulté auprès de la Direction des Travaux de la ville de Lausanne pendant une durée de 30 jours.

Le Service de la mobilité du canton de Vaud a assuré la coordination.

L'audition s'est terminée le 24 août 2004, à la réception de la prise de position de l'OFEFP.

Différents organes cantonaux et fédéraux ont émis des remarques; elles seront reprises et analysées par la suite.

Dans le cadre de l'audition, de nombreuses oppositions (parfois collectives) ont été formulées par des tiers à l'encontre du projet.

1.4 Procédure d'opposition

Les personnes, associations et communes énumérées ci-après ont participé à la procédure d'opposition dans le délai légal. Par conséquent, pour autant que ces intervenants puissent être considérés comme parties au sens de l'article 6 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ils pourront attaquer la présente décision par la voie du recours de droit administratif. En revanche, toute personne qui n'a pas participé à la procédure d'opposition, au sens de l'article 36d, 4e alinéa de la LA, est exclue de la suite de la procédure.

Dans la mesure où tous les griefs seront traités dans la décision, l'Autorité ne s'est pas livrée à une analyse détaillée de la qualité pour recourir de chaque opposant.

Si plus de 20 personnes présentent des requêtes collectives ou individuelles pour défendre les mêmes intérêts, l'autorité peut exiger d'elles qu'elles choisissent, pour la procédure, un ou plusieurs représentants (art. 11a, al. 1, PA). C'est ce qui a été fait de la part de certains opposants collectifs qui se sont choisis eux-mêmes un représentant. Au final seront traitées les oppositions émanant des personnes ou associations suivantes:

- Société A. SA, 1032 Romanel sur Lausanne
- A., 1032 Romanel sur Lausanne
- B., 1032 Romanel sur Lausanne
- Parti C., 1004 Lausanne
- D., 1004 Lausanne, représentant 3 co-signataires

- E., 1002 Lausanne
- E., 1007 Lausanne, représentant 18 co-signataires
- Municipalité de Romanel sur Lausanne, 1032 Romanel sur Lausanne
- G., 1005 Lausanne
- H., 1032 Romanel sur Lausanne, représentant 20 co-signataires
- Commune de Crissier, 1023 Crissier 1
- Société I. SA, 1350 Orbe
- J., 1032 Romanel sur Lausanne
- K., 1008 Jouxens- Mézery, représentant 6 co-signataires
- L., 1004 Lausanne
- M., 1004 Lausanne
- N., 1052 Le Mont sur Lausanne
- O., 1007 Lausanne
- P., 1008 Jouxens-Mézery
- Q., 1000 Lausanne 22
- R., 1032 Romanel sur Lausanne, représentant 23 co-signataires
- Commune de Morrens, 1054 Morrens
- S., 1004 Lausanne
- T., 1052 Le Mont sur Lausanne
- U., 1007 Lausanne
- V., 1023 Crissier
- W., 1032 Romanel sur Lausanne, représentant 9 co-signataires
- X., 1008 Prilly
- Y., 1008 Prilly
- Z., 1023 Crissier
- BB., 1004 Lausanne

Par conséquent, la présente décision sera notifiée aux personnes et associations ci-dessus ayant participé à la procédure d'opposition.

1.4.1 Motifs invoqués par les opposants

En résumé, les griefs invoqués concernent les points suivants:

En relation avec la procédure

Les communes n'ont pas été entendues à propos de l'augmentation de 38'000 à 45'000 mouvements par an (griefs soulevés par A., O.)

Il y a lieu de reprendre les limitations actuellement prévues (type d'avions autorisés, poids maximum au décollage et pression des pneus) afin de rester conforme à la concession d'exploitation (griefs soulevés par E., Romanel, G., Crissier, O., R., Morrens)

Le projet de règlement viole la concession en ce sens qu'il permet des vols nocturnes, par exemple entre 20h00 et 22h00 (griefs soulevés par E., Romanel, G., Crissier)

La commune de Jouxens-Mézery n'a pas été consultée (griefs soulevés par K.)

Le règlement d'exploitation de 1991 prévoit que toute modification doit être soumise préalablement aux riverains (griefs soulevés par K.)

L'Etat de Vaud n'a pas versé au dossier l'évaluation du Rapport d'impact effectué par son service spécialisé, ni l'avis du SAT (griefs soulevés par K.)

En l'absence de loi cantonale sur la navigation aérienne, l'OFAC doit annuler l'autorisation d'exploitation de l'aéroport de Lausanne (griefs soulevés par N.)

La construction de bâtiments le long de la piste n'a pas été réalisée; cette inconnue doit être clarifiée par l'ARLB (griefs soulevés par O.)

L'exploitant initial officiel de l'aéroport (la Municipalité de Lausanne), doit être mentionnée comme étant co-requérant (griefs soulevés par R.)

Tant que la limite de 38'000 mouvements n'est pas atteinte, la requête d'augmentation réglementaire de nombre de vols ne se justifie pas (griefs soulevés par R.)

La commune de Morrens n'a pas été auditionnée ni consultée. Elle doit être considérée comme une commune riveraine (griefs soulevés par Morrens)

En relation avec les nuisances en général

Les valeurs de planification sont dépassées par le projet, nuisances sonores de 55 à 60 dB (griefs soulevés par Société A.)

Une élévation de 25 m du tour de piste ne peut pas réduire le bruit (griefs soulevés par A., Romanel, Crissier)

Les nouvelles trajectoires augmenteront les nuisances chez certains riverains (griefs soulevés par C., Morrens)

L'augmentation du poids maximum au décollage entraînera plus de nuisances (griefs soulevés par D., Morrens, Z.)

L'envol vers le Nord doit être privilégié par rapport à l'Ouest qui comporte davantage de nuisances pour les riverains (griefs soulevés par E., G.)

L'extension d'utilisation de l'aéroport est de nature à violer l'Ordonnance sur la protection contre le bruit. Une discussion doit être engagée et il faut procéder à une consultation des intérêts de chacun. Des mesures incitatives à la limitation du bruit doivent être prévues (griefs soulevés par E., G.)

Les nuisances sonores sont considérablement gênantes dans le sud, sud-ouest de Lausanne (griefs soulevés par F.)

La pollution atmosphérique augmentera dans le sud, sud-ouest de Lausanne (griefs soulevés par F.)

L'augmentation annuelle des mouvements de 38'000 à 45'000 et l'ouverture des horaires d'exploitation ne constituent pas de mesures de réduction de la charge sonore. Il faut maintenir 38'000 mouvements (griefs soulevés par Romanel, Crissier, Morrens, U., Y.)

L'extension de la courbe des 55 dB au Nord ne doit pas être acceptée car elle soumet des quartiers d'habitation existants à des nuisances inacceptables, par exemple quartier "En Rebatere" (griefs soulevés par Romanel, I.)

Qu'en est-il de la répartition des vols vers le sud? La ville de Lausanne doit assumer son aéroport et non pas exporter les nuisances chez les voisins (griefs soulevés par Romanel, H., Crissier)

Toutes les modifications du règlement demandées tendront à l'augmentation du volume sonore (griefs soulevés par G. H., Q., S.)

Il n'est pas concevable d'augmenter encore les nuisances (griefs soulevés par Q., T.)

L'accroissement des nuisances ne peut être compensé par l'élévation de la volte qui ne satisfait pas l'intérêt public (griefs soulevés par R.)

L'exposition à tous les bruits doit être considérée (aviation, route stand de tir, train, etc.) (griefs soulevés par R., Morrens)

Morrens devra subir et supporter le report des nuisances sonores, en particulier à cause de la trajectoire préférentielle vers le Nord (griefs soulevés par Morrens)

La circulation routière sera encore augmentée (griefs soulevés par S.)

En relation avec le règlement d'exploitation

Le nouvel horaire est trop large (de 7h00 à 22h00) de même que pour l'écolage (griefs soulevés par A., B., H., Z.)

L'extension des heures d'utilisation de l'aéroport, même exceptionnelle, doit être refusée (griefs soulevés par C., X.)

La notion de "voyage d'affaires" peut faire l'objet d'interprétations diverses (griefs soulevés par C.)

Le projet de règlement ne prévoit aucune distance minimale entre les avions en approche et les toits des habitations (griefs soulevés par D.)

Il faut limiter, fixer et réglementer le nombre de dérogations accordées par année (griefs soulevés par D., Romanel, Crissier, O.)

Il faut créer un registre des dérogations accordées, ouvert au public (griefs soulevés par D.)

Les limitations relatives aux jours de fêtes générales, de même que l'écolage d'hélicoptère, la voltige, le parachutisme et les vols de remorquage doivent être interdits (comme actuellement) et ces dispositions doivent figurer dans le nouveau règlement (griefs soulevés par E., G., L.)

Les horaires de l'écolage doivent rester les mêmes qu'aujourd'hui et non pas étendus (E., Romanel, G., H., Crissier, L., O., R., Morrens)

Dans le nouveau règlement, il y a lieu de rappeler la limite de 38'000 mouvements au-delà de laquelle le règlement doit être révisé (griefs soulevés par E., G.)

Les plans de voltes ne sont pas précisés dans le projet de nouveau règlement et doivent être ajoutés au dossier (griefs soulevés par E., Romanel, G., Crissier)

Les vols privés ou de tourisme ne doivent pas bénéficier d'un régime dérogatoire (griefs soulevés par Romanel, Crissier)

La volte Ouest doit être supprimée (griefs soulevés par Romanel, Crissier)

La possibilité d'autoriser, sans limite, les vols d'affaire de 7h00 à 8h00 et de 20h00 à 22h00 doit être refusée (griefs soulevés par H., L., M., O., R., S.)

Le terme de "flexibilisation contrôlée des horaires d'exploitation" n'est pas satisfaisant du point de vue du droit (griefs soulevés par K.)

La carte d'approche manque de lisibilité et ne saurait constituer un renseignement de référence (griefs soulevés par K.)

Le déplacement des hélicoptères au nord de la piste produira une gêne qui sera accentuée par une augmentation du trafic demandée dans le projet de règlement d'exploitation (griefs soulevés par R.)

Il faut supprimer toute mention d'une installation "d'essai moteur" (griefs soulevés par R.)

L'augmentation des vols d'affaire doit être compensée par une diminution des vols de plaisance et de sport (griefs soulevés par Morrens)

Les mouvements doivent être répartis entre les quatre points cardinaux (griefs soulevés par Morrens)

Le nouveau règlement ne fait pas mention de l'augmentation du nombre de mouvements (griefs soulevés par T.)

Les horaires concernant les vols d'écologie doivent rester identiques (griefs soulevés par V., X.)

En relation avec l'enquête préliminaire valant comme rapport d'impact sur l'environnement

Il n'y a aucune étude de l'utilisation de la piste en dur; elle doit être versée au dossier (griefs soulevés par E., G.)

Il faut procéder à une enquête principale et non pas seulement préliminaire (griefs soulevés par E., G.)

Les valeurs indiquées sur les cartes représentent des niveaux de bruit constants; il n'est pas tenu compte de la gêne ponctuelle provoquée par le passage d'un avion (griefs soulevés par Romanel, Crissier)

Les conclusions de l'enquête préliminaire affirmant que le projet de règlement n'a aucun impact significatif sur l'environnement ne reflète pas la réalité (griefs soulevés par M.)

L'étude d'impact concernant le bruit semble peu crédible (griefs soulevés par Q.)

Les courbes de bruit ne reflètent pas la gêne ressentie par les riverains (griefs soulevés par R.)

L'impact de la modification du règlement d'exploitation est significatif (griefs soulevés par R.)

En relation avec l'utilisation de l'aéroport

La trajectoire de décollage préférentielle vers le Nord est utopique, les voltes ne sont jamais respectées (griefs soulevés par A.)

La sécurité n'est pas garantie (griefs soulevés par A.)

La rentabilité de l'aéroport ne doit pas se faire au détriment des riverains (griefs soulevés par A., B.)

Il faut minimiser le risque de chute d'aéronefs sur la ville (griefs soulevés par F.)

L'aéroport n'est pas équipé pour permettre des vols de nuit (griefs soulevés par K.)

Quel contrôle est exercé sur le bruit émis par certains appareils? (griefs soulevés par K.)

Les vols supplémentaires demandés par l'ARLB représentent un sérieux danger d'accident pour les immeubles en bout de piste (griefs soulevés par M., BB.)

L'ARLB n'a plus l'obligation de dénoncer les infractions commises par les pilotes (griefs soulevés par O.)

Les pilotes ne respectent pas les voltes et ne respectent pas les horaires (griefs soulevés par P., W.)

Il n'y a pas de garanties que les restrictions soient rigoureusement tenues et il n'y a pas de personne responsable et chargée de la surveillance (griefs soulevés par P.)

Aucun plan ne fait mention de la volte Ouest qui n'est pas analysée dans le rapport bruit (griefs soulevés par R., V.)

Le risque d'accidents augmentera avec l'accroissement des mouvements (griefs soulevés par R., Z., BB.)

Il devrait y avoir un poste de douane fixe sur l'aéroport (griefs soulevés par S.)

L'élargissement des heures d'ouverture est incompatible avec une piste non éclairée (griefs soulevés par Y., X.)

2 CONSIDÉRANTS

2.1 **Forme**

2.1.1 **Autorité compétente**

En vertu de l'art. 7, al. 1 de la loi sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), l'autorité examine d'office si elle est compétente.

Dès lors, la procédure d'approbation du règlement d'exploitation selon les art. 36c de la Loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) et les art. 23 à 27 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) sont applicables.

Selon l'art. 36c, al. 3, LA, l'autorité chargée de l'approbation du règlement d'exploitation est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Par conséquent, l'OFAC est l'autorité compétente en l'espèce.

2.1.2 **Procédure applicable**

Selon l'art. 36a, al. 2, LA, la concession octroyée par le DETEC, se limite à conférer à l'exploitant le droit d'exploiter l'aéroport à titre commercial et le droit de prélever des taxes.

L'art. 36c, LA, décrit le contenu du règlement d'exploitation, lequel couvre désormais des sujets abordés jusqu'à présent non seulement dans le règlement d'exploitation du 17 juillet 1991 mais aussi dans la concession du 20 décembre 1979.

Le règlement d'exploitation doit s'inscrire dans le concept du "Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique" (PSIA), au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).

Selon l'art. 36c, LA, avant d'approuver le règlement d'exploitation, l'OFAC, en tant qu'autorité compétente, doit s'assurer que l'organisation de l'aéroport, les procédures d'approche et de décollage ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome sont conformes au droit. Les conditions d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC sont stipulées à l'art. 25, OSIA.

Dès lors, la présente décision a pour objet de vérifier la conformité du règlement d'exploitation aux normes du droit aérien spécifiques à l'aviation, en particulier les normes opérationnelles. Elle doit aussi permettre d'établir que les exigences de

l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, sont respectées.

Les procédures visées par l'art. 36c, LA, sont distinctes de toute procédure en expropriation. Même après l'établissement du cadastre de bruit, aucune restriction du droit de propriété ne pourra se fonder sur la présente décision.

Dès l'approbation de la présente décision, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre de bruit seront disponibles.

Compte tenu de la nature des modifications requises dans le règlement d'exploitation soumis à approbation, l'ensemble du dossier de la demande a été soumis aux exigences de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011). Une étude d'impact sur l'environnement (EIE), au sens de l'art. 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) est exigée. Les domaines touchés par les modifications du règlement d'exploitation ont été particulièrement étudiés. Pour tous les autres domaines, la conformité à la législation environnementale est assurée. Les effets de l'exploitation de l'aéroport de Lausanne-La Blécherette sur l'environnement sont analysés dans le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) joint à la demande et dans l'appréciation qui en a été faite par les Services cantonaux et par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), aux termes de son évaluation.

Par conséquent, l'OFAC considère que:

- ***la demande formulée par l'ARLB en date du 12 décembre 2003 est soumise à la procédure d'approbation du règlement d'exploitation,***
- ***une EIE, au sens de l'art. 9 LPE, est nécessaire.***

2.2 Fond

2.2.1 Justification du projet

L'adaptation du règlement d'exploitation est consécutive à la décision rendue le 27 août 1998 par le DETEC (concession de construction) dans le cadre du renouvellement complet des installations aéroportuaires. A l'appui de sa décision, le DETEC avait ordonné que dans le délai d'un an après la mise en service de la nouvelle piste, l'exploitant de l'aéroport établisse un rapport dans lequel il devait proposer de nouvelles procédures de vol en vue de réduire le bruit.

L'ARLB a établi et déposé le rapport d'utilisation, proposant diverses améliorations en vue de diminuer la charge sonore (trajectoire de décollage préférentielle, approche diverses, élévation de secteurs d'approche, etc.). L'OFAC a confirmé la nécessité de procéder à une modification du règlement d'exploitation.

En outre, la modernisation des installations aéroportuaires a notamment été engagée de manière à offrir une amélioration des conditions d'utilisation pour les avions d'affaires. Conformément à l'objectif primaire du PSIA, tel que défini pour l'aéroport de Lausanne-La Blécherette, l'analyse du développement de l'aviation d'affaires et la mise à niveau des conditions opérationnelles ont permis de conclure à la nécessité d'adapter les horaires d'exploitation, de manière à éliminer les fluctuations saisonnières d'une part et de permettre certains mouvements en dehors de l'horaire de base d'autre part.

Fondamentalement, les heures d'ouverture de l'aéroport restent les mêmes: de 0800 LT à 2000 LT. Elles sont généralisées en hiver également, un régime d'autorisation préalable étant cependant introduit lorsque la limite jour/nuit intervient avant 2000 LT.

De plus, une adaptation particulière du règlement d'exploitation concerne avant tout les vols d'affaire. La modification part du constat que la limite entre le jour et la nuit, selon la législation aéronautique, change chaque jour et qu'en hiver cette limite intervient bien avant 2000 LT. Il en résulte que dans le régime d'exploitation actuel, les derniers atterrissages doivent avoir lieu avant 1717 LT par exemple le jour le plus court. Pour un homme d'affaire en déplacement à l'étranger, la dépendance des saisons est un non-sens et l'heure limite avancée en hiver implique un vol de retour bien trop précoce, pénalisant voire dissuasif.

L'ARLB prévoit encore pour cette catégorie d'avions la possibilité de bénéficier, sous certaines conditions, de dérogations entre 0700 LT et 0800 LT et entre 2000 LT et 2200 LT.

2.2.2 Objet de la procédure

En vertu de l'art. 25, OSIA, l'autorité compétente doit vérifier si le contenu du règlement d'exploitation répond aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que les conditions mises à l'octroi de la concession sont remplies, que le projet satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'autorité doit encore vérifier que le cadastre d'exposition au bruit peut être établi et que le plan de la zone de sécurité a été mis à l'enquête publique.

2.2.3 Audition fédérale

La procédure d'audition des autorités fédérales intéressées a été engagée auprès de l'OFEFP et de l'ARE en date du 4 février 2004. Elle a pris fin le 24 août 2004, à la réception de l'avis de l'OFEFP.

Les autorités fédérales ci-dessus accordent à l'objet de la présente demande un préavis favorable. Les réserves et les conditions émises par l'ARE et l'OFEFP sont traitées aux chapitres y relatifs ou reprises dans le dispositif de la concession.

2.2.4 Audition cantonale

En application de l'art. 37d, LA, la procédure d'audition a été engagée auprès du canton de Vaud le 4 février 2004. Le canton a procédé à l'audition des milieux concernés. Au cours de l'audition, aucun avis négatif n'a été émis. La procédure a pris fin le 24 mai 2004, à la réception de l'avis du canton de Vaud.

Le canton de Vaud, par le biais du Dinf accorde à l'objet de la présente demande un préavis favorable sous réserve des conditions formulées par les instances cantonales concernées.

Les conditions cantonales sont reprises dans le dispositif de la décision.

2.2.5 Prise de position de l'OFAC en tant qu'autorité compétente

2.2.5.1 Objectifs et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Selon le PSIA, les aérodromes régionaux remplissent la fonction de centres régionaux orientés vers les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement aéronautique ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. Grâce à leur bonne infrastructure, ils sont à même d'assumer d'importantes fonctions de délestage dans le cadre du système global.

Au sens du PSIA, les aéroports régionaux doivent pouvoir se développer lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Les valeurs limites d'immission en matière de bruit doivent être respectées. Des allègements ne peuvent être accordés.

Les aspects contenus dans le projet de modification du règlement d'exploitation ont été intégrés dans le processus de coordination PSIA: séances de coordination des 30 janvier et 21 mai 2003 et protocole de coordination, version définitive du 24 novembre 2003. En outre, ils ont fait l'objet d'une adaptation de la fiche PSIA qui a été adoptée par le Conseil fédéral le 18 août 2004.

Ainsi, les éléments déterminants du PSIA (courbes de bruit, limitation d'obstacles et périmètre d'aérodrome) ont été coordonnés en regard du projet de nouveau règlement d'exploitation.

Le dossier de modification du règlement d'exploitation est en harmonie avec le rôle dévolu à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette aux termes du PSIA.

Dans sa détermination du 10 août 2004, l'ARE relève que du point de vue du PSIA, la modification du règlement d'exploitation peut être approuvée. L'ARE confirme que ces aspects ayant été réglés, aucune remarque complémentaire n'est à signaler.

Au vu de ce qui précède, la concordance du projet avec le cadre fixé par le PSIA est assurée.

2.2.5.2 Exigences spécifiques à l'aviation

a) Généralités

L'art. 3 OSIA rend directement applicables aux aérodromes les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale contenues dans les Annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention OACI; RS 0.748.0), ainsi que les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).

De plus, l'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Les services compétents de l'OFAC ont examiné le projet. Ils ont conclu que les exigences spécifiques à l'aviation, selon les art. 3 et 9 OSIA, devaient être assorties de conditions. Celles-ci sont développées ci-dessous.

b) Sécurité

Les services compétents de l'OFAC ont effectué des vols d'essai le 10 janvier 2005 afin de contrôler les conditions opérationnelles. Ils ont procédé à une inspection en vol des aides visuelles nocturnes de l'aéroport. Ils sont arrivés à la conclusion que certains aspects doivent être améliorés.

- Les intensités lumineuses entre le balisage latéral de piste, celui du seuil et les APAPI sont très différentes. En approche finale, l'éblouissement par les APAPI est notoire. Des dispositions techniques seront prises afin d'harmoniser les différentes intensités des feux et des APAPI pour qu'elles correspondent aux prescriptions de l'Annexe 14 de l'OACI. Ce balisage lumineux ne modifie pas les conditions de vol actuelles.
- Au moment de l'inspection, certaines lampes ne fonctionnaient pas. Selon le chapitre 10 de l'Annexe 14 de l'OACI, "un système d'entretien préventif des aides visuelles sera mis en oeuvre pour assurer la fiabilité du balisage lumineux et des marques". Par ailleurs et conformément à l'OSIA, l'aéroport doit veiller au bon fonctionnement de ses installations.
- Les bâtiments du quartier de La Blécherette ne disposent pas de balisage lumineux (feu rouge d'obstacle). L'inspection en vol a montré qu'une ou deux structures, hors des surfaces de limitations d'obstacles, devraient être balisées avant toute exploitation nocturne de l'aéroport.
- Alors que l'environnement de l'aéroport est plutôt lumineux, il est apparu la présence d'une sorte de "trou noir" en approche sur la piste 36. De ce fait, le potentiel d'éblouissement est encore accentué. De plus, il s'agit d'une zone d'arbres dont certains percent la surface de transition.

- Dans l'approche sur la piste 18, ainsi que pour les décollages sur la piste 36, se trouvent plusieurs lignes à haute tension. Pour l'heure, aucune d'entre elles n'est balisée et un pilote ne peut de ce fait se rendre compte de la situation. Cette remarque concerne aussi les hélicoptères. Les lignes à haute tension seront balisées.
- En matière d'alimentation électrique, les normes ont connu une évolution importante qui se résume au travers des deux articles suivants du chapitre 8 de l'Annexe 14 :
 - *8.1.1 Les aérodromes disposeront d'une alimentation principale appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations de navigation aérienne.*
 - *8.1.2 Les systèmes d'alimentation électrique des aides visuelles et des aides de radionavigation des aérodromes seront conçus et réalisés de telle manière qu'en cas de panne d'équipement, il ne sera pas donné d'indications visuelles et non visuelles inadéquates ou trompeuses aux pilotes.*
- Concernant l'alimentation de secours, il faudra entreprendre des démarches permettant de conformer les équipements aux exigences du chapitre 8 de l'Annexe 14, ou de démontrer que les normes sont satisfaites.

En outre, avant d'exploiter concrètement son installation selon les modalités issues de la présente décision, l'exploitant devra soumettre un projet répondant aux diverses conditions à l'adresse de l'OFAC. Cet office jugera de la pertinence des propositions. L'exploitant devra avoir réalisé les différentes mesures et reçu l'aval de l'OFAC.

Les remarques ci-dessus sont pertinentes et doivent être considérées comme des conditions. Elles seront reprises dans le dispositif de la présente décision.

c) Règlement d'exploitation

L'ARE précise, dans sa prise de position, que la distinction entre les deux régimes dérogatoires demandés par l'ARLB n'est pas bien explicitée dans le projet de règlement d'exploitation.

En outre, l'ARE demande de rappeler que, selon le protocole de coordination, il a été prévu d'évaluer le nouveau régime dérogatoire, deux ans après son entrée en vigueur dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences.

Les remarques de l'ARE sont pertinentes et seront reprises sous forme de conditions dans le dispositif de la présente décision.

Pour ce qui est de l'évaluation du règlement d'exploitation deux ans après son entrée en vigueur, il s'agit d'une condition qui sera reprise dans le dispositif ci-après. L'OFAC demande qu'à la fin de chaque année, le journal des dérogations lui soit fourni, ainsi qu'au canton de Vaud et aux communes concernées. De même,

l'OFAC organisera une séance réunissant les partenaires de la coordination, deux ans après l'entrée en vigueur du règlement d'exploitation dans le but d'évaluer le régime dérogatoire.

Par conséquent, dans le domaine des exigences spécifiques de l'aviation, le projet satisfait, sous réserve des conditions mentionnées, aux exigences du droit interne et du droit international.

2.2.5.3 Exigences de l'aménagement du territoire

Outre le PSIA, un projet doit satisfaire notamment aux exigences de l'aménagement du territoire, qui requièrent en particulier qu'il s'intègre dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie.

L'instrument principal de l'aménagement du territoire est le plan directeur. Il définit notamment l'état et le développement souhaités en matière de transport et de communication en tenant compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération. Le plan directeur, au sens de l'art. 9 LAT a force obligatoire pour les autorités à partir du moment où il a été approuvé par le Conseil fédéral.

Dans son préavis, le Canton de Vaud ne fait pas état de conflit entre le présent projet et l'aménagement local aux alentours de l'aéroport. Le canton rappelle qu'une vision coordonnée du développement du Nord lausannois commence à se mettre en place et que le cahier des charges pour l'établissement d'un schéma directeur sera fixé prochainement. La planification du secteur de l'aéroport peut être un élément stratégique pour la fixation de certains objectifs d'aménagement du schéma directeur.

Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

Par conséquent, la compatibilité du projet avec les instruments de planification communaux, cantonaux et fédéraux est manifeste.

2.2.5.4 Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

a) Généralités

Dans son préavis du 24 août 2004, l'OFEFP amène des remarques et des propositions. Dans son préavis du 24 mai 2004, le canton de Vaud fait lui aussi quelques remarques dans le domaine de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Elles sont reprises par domaines ci-dessous, assorties de la suite qui leur sera donnée.

b) Nature et paysage

Selon l'OFEFP, le rapport sur la compensation écologique répond aux recommandations en la matière. Celui-ci prévoit l'extensification de certaines surfaces vertes et l'amélioration de la qualité écologique d'autres surfaces.

Afin de concrétiser les réflexions, l'OFEFP demande que les mesures de compensation écologiques proposées dans le rapport du 2 juillet 2004 soient mises en place dans le cadre de la présente procédure.

Cette demande est pertinente, elle sera reprise comme condition dans le dispositif ci-après. Les mesures devront avoir été réalisées au plus tard une année après l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exploitation.

L'OFEFP fait encore deux recommandations dans le domaine de la nature et du paysage. La première concerne l'entretien des surfaces: il faudrait former le personnel responsable de l'entretien des surfaces au problème des néophytes (plantes exotiques introduites après 1500 qui se répandent fortement au détriment des espèces indigènes) et aux techniques de gestion de ces plantes invasives non désirées (voir à ce propos le site Internet: www.cps-skew.ch/français/info_plantes_envahissantes.htm).

La seconde recommandation concerne la végétalisation des toits. L'OFEFP réitère sa demande relative à l'examen des possibilités de végétalisation extensive des toits plats en tant que mesure de compensation complémentaire. De telles mesures, préconisées aussi par la Fondation nature et Economie, permettent un meilleur contrôle de la température à l'intérieur des bâtiments et pourraient offrir d'autres surfaces rudérales de qualité (voir brochure en annexe).

Les deux recommandations de l'OFEFP sont pertinentes; elles seront mentionnées en tant que telles dans le dispositif ci-après.

c) *Air*

Dans le domaine de la protection de l'air, le canton de Vaud signale que l'aéroport est situé dans une zone soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air (plan des mesures Opair de l'agglomération lausannoise, juin 1995) et dans un périmètre où les normes prescrites par l'Opair pour les valeurs limites d'immissions de dioxyde d'azote sont respectées.

Afin d'assurer une coordination avec le plan des mesures et étant donné que le secteur est voué à un développement important ces prochaines années, le canton de Vaud, via le SEVEN-VD, demande qu'une déclaration des émissions pour les oxydes d'azote liées à l'exploitation de l'aérodrome soit fournie pour l'état actuel et l'horizon 2015.

L'OFEFP soutient l'avis cantonal dans le domaine de la protection de l'air.

Cette demande est pertinente, elle sera reprise comme condition dans le dispositif ci-après. La déclaration des émissions sera fournie au SEVEN-VD au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exploitation.

d) *Bruit*

L'OFEFP et le canton de Vaud constatent que les courbes de bruit sont établies sur la base des données de l'année 2001 pour un potentiel PSIA de 45'000 mouvements. Les valeurs limites d'exposition déterminantes sont respectées et il n'y a pas de zone à bâtir où les valeurs limites d'immission sont dépassées. Le projet de modification du règlement d'exploitation respecte la législation en vigueur de point de vue de la lutte contre le bruit.

Sous réserve des considérations susmentionnées, l'objet de la présente demande est conforme aux exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

2.2.5.5 *Cadastre d'exposition au bruit*

Selon l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre d'exposition au bruit peut être établi. En l'espèce, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre sont présentes. Le nouveau cadastre d'exposition au bruit peut être établi.

Selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), dans sa teneur nouvelle du 1^{er} septembre 2004, l'autorité d'exécution consigne les immissions de bruit admissibles dans sa décision concernant la construction, la modification ou l'assainissement d'une installation. Les immissions de bruit de l'aéroport de Lausanne, à la base de la présente décision, seront approuvées par l'OFAC. Le plan des courbes de bruit correspondant fait partie de la présente décision et sera déposé avec les autres pièces du dossier auprès du canton de Vaud pendant le délai de recours.

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA.

2.2.5.6 *Plan de zones de sécurité*

Selon l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque les plans de zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique. En l'espèce, le plan de zone de sécurité de l'aéroport de Lausanne, datant de mars 1981, n'est pas touché par l'objet de la présente décision. Il n'a pas à être adapté.

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA.

2.2.6 Procédure d'opposition

2.2.6.1 Opposants

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, des oppositions ont été faites contre l'approbation de la modification du règlement d'exploitation de l'installation aéroportuaire de Lausanne. Les opposants et leurs griefs sont énumérés au chapitre 1.4. Les griefs sont repris ici, augmentés des conclusions de l'autorité, à la lumière des prises de position analysées ci-devant et de la prise de position du requérant sur le sujet.

2.2.6.2 Examen des griefs et conclusions de l'autorité

Griefs en relation avec la procédure

a. Les communes n'ont pas été entendues à propos de l'augmentation de 38'000 à 45'000 mouvements par an

Les 45'000 mouvements par an ne constituent pas une augmentation du trafic en soi mais reflètent un potentiel, défini dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce potentiel permet l'élaboration de documents de planification et d'évaluation des impacts sur l'environnement. Au cas où une augmentation des mouvements aurait lieu dans l'avenir, elle ne constituerait pas une conséquence de la présente décision.

b. Les limitations actuellement prévues (type d'avions autorisés, poids maximum au décollage et pression des pneus) doivent être reprises afin de rester conforme à la concession d'exploitation

Le projet de règlement viole la concession en ce sens qu'il permet des vols nocturnes, par exemple entre 20h00 et 22h00

Les limitations actuellement prévues (poids maximum au décollage, pression des pneus) le sont dans le règlement d'exploitation; c'est donc bien celui-ci qu'il s'agit de modifier. Ces limitations s'expliquaient par l'utilisation de l'ancienne piste en herbe, époque où le poids des avions et la pression des pneus devaient être limités en raison de la résistance de la piste. Elles n'ont plus cours aujourd'hui avec le revêtement de la piste. En outre, la longueur de piste actuelle limite de facto son usage par certains types d'aéronefs (avions à réaction par exemple).

En outre, depuis l'octroi de la concession d'exploitation en 1979, le droit applicable a changé. L'art. 10, al. 2, OSIA, spécifie que "l'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de la concession d'exploitation". De même, l'art. 23 OSIA stipule que le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome. Enfin, la concession d'exploitation arrive à échéance le 31 décembre 2006. C'est au cours de son renouvellement que sera adapté le document afin de répondre à la législation actuelle.

c. La commune de Jouxens-Mézery n'a pas été consultée

La commune de Morrens n'a pas été auditionnée ni consultée. Elle doit être considérée comme une commune riveraine

Il appartient aux cantons de déterminer quelles sont les communes qu'il entend consulter. L'autorité fédérale n'est pas habilitée à se prononcer sur le bien-fondé des critères retenus par le canton pour décider de la portée de la consultation. Le cercle des communes consultées semble avoir été déterminé par l'emprise des courbes d'exposition au bruit, telles qu'elles découlent des études menées en application de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Pour le surplus, il est expressément écrit dans le texte de publication que les communes font valoir leurs droits par la voie de l'opposition. Dès lors, au vu de l'art 36d, al. 4, LA, la commune de Jouxens aurait pu s'opposer durant le délai de mise à l'enquête publique et faire valoir ses griefs auprès de l'OFAC; la commune de Morrens l'a fait.

Les dispositions de la LA et de l'OSIA ont ainsi été respectées.

d. Le règlement d'exploitation de 1991 prévoit que toute modification doit être soumise préalablement aux riverains

En réponse à ce grief, l'ARLB communique qu'il a donné une information aux autorités cantonales et communales concernées, portant sur l'évolution envisagée des modalités d'exploitation de l'aéroport.

L'autorité de décision précise que le règlement d'exploitation de 1991 ne prévoit une appréciation, par les communes riveraines, d'une modification du règlement que dans les cas susceptibles d'entraîner une augmentation de la gêne sonore. Il ressort du RIE que tel n'est pas le cas.

Dans le présent cas de figure, la modification demandée avait pour but d'entériner des mesures d'exploitation visant une réduction de la charge sonore.

De même, la demande de modification du règlement d'exploitation fait suite à une procédure d'adaptation de la fiche du PSIA concernant l'aéroport de Lausanne, procédure à laquelle les autorités cantonales et communales ont été associées.

e. L'Etat de Vaud n'a pas versé au dossier l'évaluation du Rapport d'impact effectué par son service spécialisé, ni l'avis du SAT

La procédure d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC prévoit que le dossier est mis en consultation auprès du canton. C'est à ce moment-là et sur la base du dossier élaboré par le requérant que le canton se prononce. Ses conclusions sont évaluées dans la présente décision et ne peuvent en aucune manière figurer dans le dossier soumis par le requérant.

f. En l'absence de loi cantonale sur la navigation aérienne, l'OFAC doit annuler l'autorisation d'exploitation de l'aéroport de Lausanne

L'exploitation actuelle et la modification du règlement d'exploitation préconisée sont régies par la loi fédérale sur l'aviation et ses dispositions d'exécution. La

compétence de la Confédération est exclusive dans ce domaine. Conformément à ces dispositions, l'autorité cantonale a pu exercer ses droits.

- g. La construction de bâtiments le long de la piste n'a pas été réalisée; cette incon- nue doit être clarifiée par l'ARLB*

L'ARLB est au bénéfice d'une autorisation de construire un bâtiment administratif et des hangars depuis décembre 2001. Selon l'art. 37h, al. 2, LA, l'ARLB est libre de mettre en œuvre ces travaux quand elle le souhaite, dans un laps de temps de 5 ans après la délivrance de l'autorisation. Au surplus, la construction de bâtiments ne concerne pas la présente décision.

- h. L'exploitant initial officiel de l'aéroport (la Municipalité de Lausanne), doit être men- tionnée comme étant co-requérant*

La concession d'exploitation a été transférée de la Municipalité de Lausanne à l'ARLB en 1993. Dès ce moment-là, le seul partenaire de l'OFAC sur l'aéroport est l'ARLB. L'ancien exploitant n'a plus ni droit ni devoir envers l'OFAC.

- i. Tant que la limite de 38'000 mouvements n'est pas atteinte, la requête d'augmen- tation réglementaire de nombre de vols ne se justifie pas*

L'augmentation annuelle des mouvements de 38'000 à 45'000 et l'ouverture des horaires d'exploitation ne constituent pas de mesures de réduction de la charge sonore

Il faut maintenir 38'000 mouvements

Le nouveau règlement ne fait pas mention de l'augmentation du nombre de mou- vements

L'ARLB signale que sa requête de modifier le règlement d'exploitation n'a pas pour but d'augmenter le nombre de mouvements annuels sur l'aéroport. Ceux-ci dépendent de l'utilisation que font les usagers de l'aéroport. En tant qu'installation concessionnée et publique, l'aéroport de Lausanne est soumis à l'obligation d'admettre les usagers. Il n'est donc pas possible de limiter l'accès à cette installation par un plafonnement du nombre de mouvements.

L'exploitant ajoute que le chiffre de 45'000 mouvements sert quant à lui de base de calcul, utilisée en fonction des exigences de la loi fédérale sur l'environnement. Une charge sonore correspondant à un volume hypothétique de 45'000 mou- vements a été calculée, de sorte à démontrer que même si un tel nombre de mou- vements devait être réalisé, les exigences de l'OPB seraient respectées.

L'autorité de décision confirme entièrement la prise de position de l'exploitant et est d'accord avec ses conclusions.

Griefs en relation avec les nuisances en général

- j. Les valeurs de planification sont dépassées par le projet, nuisances sonores de 55 à 60 dB*

L'extension d'utilisation de l'aéroport est de nature à violer l'Ordonnance sur la pro- tection contre le bruit. Une discussion doit être engagée et il faut procéder à une

consultation des intérêts de chacun. Des mesures incitatives à la limitation du bruit doivent être prévues

Les nuisances sonores sont considérablement gênantes dans le sud, sud-ouest de Lausanne

La pollution atmosphérique augmentera dans le sud, sud-ouest de Lausanne

Voir à ce sujet le point 2.2.5.4 d) ci-dessus. En outre, le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection contre le bruit (SEVEN-VD et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques à ce sujet. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont respectées.

k. Une élévation de 25 m du tour de piste ne peut pas réduire le bruit

L'accroissement des nuisances ne peut être compensé par l'élévation de la volée qui ne satisfait pas l'intérêt public

Un avion survolant le sol à une altitude plus élevée provoque moins de nuisances. Une élévation de la volée participe donc d'une réduction du bruit.

l. Les nouvelles trajectoires augmenteront les nuisances chez certains riverains

Toutes les modifications du règlement demandées tendront à l'augmentation du volume sonore

Il n'est pas concevable d'augmenter encore les nuisances

D'une manière générale, les nouvelles courbes de bruit se sont rétractées par rapport aux précédentes. Les légères modifications des courbes, en particuliers vers le nord n'engendrent pas de dépassement de valeurs limites d'exposition au bruit et ne touchent pas de zones d'habitation.

m. Les valeurs indiquées sur les cartes représentent des niveaux de bruit constants; il n'est pas tenu compte de la gêne ponctuelle provoquée par le passage d'un avion

L'étude d'impact concernant le bruit semble peu crédible

Les courbes de bruit ne reflètent pas la gêne ressentie par les riverains

La charge sonore est représentée sous forme de moyenne annuelle. Il n'est pas d'usage de calculer la charge sonore pour chaque événement de bruit. L'OFEFP n'a émis aucune remarque sur le sujet et a approuvé le calcul de bruit dans son évaluation du RIE.

n. L'augmentation du poids maximum au décollage entraînera plus de nuisances

L'exploitant affirme qu'il se plie à une modification de la législation faisant passer la limite de poids de 5'700 kg à 8'618 kg, entre la catégorie des grands avions et celle des petits avions. La différence entre la catégorie des grands avions et des petits avions est adaptée aux normes internationales auxquelles la Suisse s'est ralliée. De surcroît, le poids d'un avion n'est pas lié à la charge sonore qu'il est susceptible d'émettre. C'est son moteur et le régime de rotation des hélices qui déterminent le niveau de bruit.

L'Autorité ajoute qu'une composition de la flotte tenant compte de cette augmentation de poids a été utilisée pour le calcul du bruit. Il n'a pas été constaté d'augmentation de nuisances.

- o. L'envol vers le Nord doit être privilégié par rapport à l'Ouest qui comporte davantage de nuisances pour les riverains*

L'ARLB a établi et déposé le rapport d'utilisation de la nouvelle piste en dur en mars 2002. La première proposition d'amélioration prévoit de privilégier les trajectoires de décollage directement vers le nord afin de soulager la zone proche de Romanel.

- p. L'extension de la courbe des 55 dB au Nord ne doit pas être acceptée car elle soumet des quartiers d'habitation existants à des nuisances inacceptables, par exemple le quartier "En Rebaterel"*

Voir à ce sujet le point 2.2.5.4 d) ci-dessus. En outre, le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection contre le bruit (SEVEN-VD et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques à ce sujet. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont respectées.

De surcroît, la nouvelle courbe de bruit, tenant compte de la modification du règlement d'exploitation, est nettement plus favorable au quartier "En Rebaterel".

- q. Les vols doivent aussi se répartir vers le Sud. La ville de Lausanne doit assumer son aéroport et non pas exporter les nuisances chez les voisins*

Les mouvements doivent être répartis entre les quatre points cardinaux

L'utilisation d'une volte plutôt qu'une autre est fonction de la direction et de la vitesse du vent. La volte sud est également possible et utilisée. Les courbes d'exposition au bruit se déploient également sur la ville de Lausanne.

- r. L'exposition à tous les bruits doit être considérée (aviation, route stand de tir, train, etc.)*

Selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), chaque source de bruit est évaluée de manière individuelle.

- s. Morrens devra subir et supporter le report des nuisances sonores, en particulier à cause de la trajectoire préférentielle vers le Nord*

Les légères modifications des courbes, en particuliers vers le nord n'engendrent pas de dépassement de valeurs limites d'exposition au bruit et ne touchent pas de zones d'habitation, a fortiori sur la commune de Morrens.

- t. La circulation routière sera encore augmentée*

La modification du règlement d'exploitation demandée n'a pas d'influence sur la circulation routière. L'accès à l'aérodrome reste identique.

Griefs en relation avec le règlement d'exploitation

- u. Le nouvel horaire est trop large (de 7h00 à 22h00)*

L'extension des heures d'utilisation de l'aéroport, même exceptionnelle, doit être refusée

La possibilité d'autoriser, sans limite, les vols d'affaire de 7h00 à 8h00 et de 20h00 à 22h00 doit être refusée

La rentabilité de l'aéroport ne doit pas se faire au détriment des riverains

Le requérant reprend les principes du PSIA et relève que l'aviation d'affaire est la première des affectations à laquelle un exploitant d'aérodrome régional doit pouvoir satisfaire.

Toujours selon le requérant, l'aviation d'affaire répond au besoin de déplacement lié à une activité économique. Celle-ci ne subit pas de variation horaire journalière en fonction des saisons. Il importait donc de faire en sorte que l'utilisation d'un avion d'affaires au départ et à l'arrivée de Lausanne ne dépende pas de la saison. C'est la raison pour laquelle l'ARLB propose une adaptation consistant à maintenir l'aérodrome ouvert jusqu'à 20h00 durant toute l'année.

Pour les utilisations de l'aérodrome en dehors des horaires actuellement en vigueur, l'ARLB a instauré un système d'autorisations préalables, restrictif en termes d'octroi et sur le plan financier également. Ce régime très limitatif, aisé à contrôler, est d'une sévérité que l'on rencontre rarement sur d'autres infrastructures aéronautiques publiques. En comparaison avec ce que permet la législation suisse, il est très restrictif.

L'Autorité soutient les propos de l'exploitant et relève que fondamentalement les horaires d'ouverture restent les mêmes. Le nouveau règlement d'exploitation permet une exploitation hivernale identique à l'été. En outre, les vols effectués hors des horaires actuels feront l'objet d'autorisations exceptionnelles. Les conditions d'octroi sont strictes et empêchent tout abus. L'Autorité rappelle également la nécessité d'évaluer le régime dérogatoire deux ans après son entrée en force.

v. *La notion de "voyage d'affaires" peut faire l'objet d'interprétations diverses*

Le terme de "flexibilisation contrôlée des horaires d'exploitation" n'est pas satisfaisant du point de vue du droit

L'exploitant affirme que la terminologie utilisée en l'espèce, "aviation d'affaire", est précisément retenue de manière à ce qu'il puisse procéder à un tri, destiné à n'admettre dans certaines plages horaires que des aéronefs dont l'utilisation est justifiée sur le plan économique. Le choix opéré par l'ARLB permet ainsi de refuser, dans les plages horaire étendues, des vols de plaisance effectués dans un contexte commercial.

De plus, là où la législation prévoit des limites au vols de plaisance (art. 38, OSIA), l'ARLB va plus loin en exigeant une justification économique à l'octroi de dérogations exceptionnelles.

L'Autorité confirme la volonté de l'exploitant d'aller au-delà de ce qui est prévu par le droit aérien suisse.

w. *Il faut limiter, fixer et réglementer le nombre de dérogations accordées par année*

Il faut créer un registre des dérogations accordées, ouvert au public

Par définition, un régime de dérogations ne peut pas être fixé ou limité. Les dérogations sont accordées quand le besoin s'en fait sentir. Par contre, les différentes

contraintes d'annonce ou financières sont de nature à limiter le nombre de dérogations.

L'Autorité rappelle également que les dérogations seront consignées dans un journal et que celui-ci sera transmis à l'OFAC et aux communes concernées pour vérifications. Ces éléments feront partie de l'évaluation du régime dérogatoire deux ans après son entrée en force.

x. Les horaires de l'écolage doivent rester les mêmes qu'aujourd'hui et non pas étendus

L'exploitant relève que lors des discussions de coordination relatives à l'adaptation de la fiche PSIA, il a délibérément renoncé à l'activité d'écolage le samedi après-midi. Ne subsiste ainsi durant le week-end qu'une demi-journée potentiellement utilisable pour l'activité d'écolage. L'ARLB considère cette situation comme fortement restrictive, à la limite du supportable surtout si l'on considère les candidats à la formation aéronautique exerçant une activité professionnelle durant la semaine.

L'Autorité rappelle qu'il s'agit ici d'autoriser les activités d'écolage toute l'année de 08h00 à 12h00. Cela est déjà le cas aujourd'hui pour la période d'octobre à mars alors que d'avril à septembre, l'écolage n'est aujourd'hui autorisé que de 09h30 à 11h30.

Les nouveaux horaires liés à l'activité d'écolage durant la période d'été ne sont pas de nature à provoquer une augmentation sensible de la gêne sonore. En outre, eu égard au fait que l'ARLB a, de son propre chef, revu ses prétentions à la baisse lors des discussions liées au PSIA, l'extension minimale des heures durant lesquelles l'activité d'écolage peut être effectuée est accordée.

y. Les limitations relatives aux jours de fêtes générales, de même que l'écolage d'hélicoptère, la voltige, le parachutisme et les vols de remorquage doivent être interdits (comme actuellement) et ces dispositions doivent figurer dans le nouveau règlement

Les limites indiquées ci-dessus, telles qu'elles figurent dans l'annexe 3 du règlement d'exploitation du 17.7.1991 seront intégrées au nouveau règlement. Cette demande sera reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

z. Le projet de règlement ne prévoit aucune distance minimale entre les avions en approche et les toits des habitations

Il n'y a pas lieu de préciser une telle distance dans le règlement d'exploitation. L'angle d'approche est donné par les aides visuelles à la navigation. Les procédures d'approche et de décollage tiennent compte de la présence des immeubles.

aa. Dans le nouveau règlement, il y a lieu de rappeler la limite de 38'000 mouvements au-delà de laquelle le règlement doit être révisé

Dans l'ancien règlement existait une clause prévoyant d'examiner la nécessité de réviser le règlement d'exploitation à partir de 38'000 mouvements. Il n'est pas nécessaire de reprendre cette clause étant entendu que le potentiel de l'installation

est fixé à 45'000 mouvements et que les études (bruit par exemple) ont été basées sur ce dernier chiffre.

bb. Les plans de voltes ne sont pas précisés dans le projet de nouveau règlement et doivent être ajoutés au dossier

La carte d'approche manque de lisibilité et ne saurait constituer un renseignement de référence

L'ARLB précise que la carte VAC (AIP) est constitutive de l'annexe au règlement d'exploitation et en fait partie intégrante. De même, une copie de la carte VAC et la répartition statistique (opérations de vols) sont intégrées au calcul de la charge sonore. La visualisation des voltes est donc possible.

L'Autorité soutient les dires de l'exploitant.

cc. La volte Ouest doit être supprimée

Aucun plan ne fait mention de la volte Ouest qui n'est pas analysée dans le rapport bruit

L'exploitant prétend que le maintien de la "petite volte" emprunte un chemin parallèle à l'autoroute, en elle-même génératrice d'une charge sonore. Cette petite volte présente l'avantage d'être courte. Elle limite ainsi la durée des émissions sonores et présente une possibilité de répartir les trajectoires de décollage lorsque la piste 36 est en usage.

L'Autorité rappelle que l'ARLB a prévu comme mesure de réduction du bruit de privilégier les trajectoires de décollages directes vers le nord. La petite volte doit donc être considérée comme une trajectoire non préférentielle. Cela se vérifie d'ailleurs en examinant le rapport bruit: les courbes de bruit présentent une forte réduction de leur extension en direction de l'ouest.

dd. Les vols privés ou de tourisme ne doivent pas bénéficier d'un régime dérogatoire

Le régime dérogatoire prévoit la possibilité, sur PPR, d'utiliser la piste jusqu'à 20h00 en hiver. Le coucher tardif du soleil en été permet l'ouverture de l'aéroport jusqu'à 20h00 durant cette période. Dès lors, l'extension limitée en hiver est de nature à permettre une ouverture plus ou moins identique au cours de l'année. En outre, le PPR permet de contrôler le nombre de dérogations. Les conditions d'octroi sont strictes et empêchent tout abus. L'Autorité rappelle également la nécessité d'évaluer le régime dérogatoire deux ans après son entrée en force.

ee. Le déplacement des hélicoptères au nord de la piste produira une gêne qui sera accentuée par une augmentation du trafic demandée dans le projet de règlement d'exploitation

La localisation future des opérations d'hélicoptères n'est pas de nature à augmenter la gêne. Le nombre de mouvements hélicoptères a déjà été pris en compte dans le calcul du bruit et extrapolé à un total de mouvements de 45'000 (se reporter au point "f" ci-dessus).

ff. Il faut supprimer toute mention d'une installation "d'essai moteur"

Il n'est jamais fait mention d'une installation "d'essai moteur".

gg. L'augmentation des vols d'affaire doit être compensée par une diminution des vols de plaisance et de sport

A propos de l'obligation d'admettre des usagers qui caractérise l'aéroport de Lausanne, voir le point "i" ci-dessus.

En relation avec l'enquête préliminaire valant comme rapport d'impact sur l'environnement

hh. Il n'y a aucune étude de l'utilisation de la piste en dur; elle doit être versée au dossier

Toutes les conclusions du rapport sur l'utilisation de la piste en dur figurent dans le dossier de demande d'approbation du règlement d'exploitation. Elles en sont même la motivation première.

ii. Il faut procéder à une enquête principale et non pas seulement préliminaire

La procédure d'étude d'impact prévoit la possibilité de présenter les conclusions du respect des prescriptions environnementales en une seule phase d'étude. C'est la voie qu'a choisi l'ARLB. Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection de l'environnement et des procédures relatives (SEVEN-VD et OFEFP). Aucun n'a émis de remarques sur le sujet; aucun manque n'a été constaté.

jj. Les conclusions de l'enquête préliminaire affirmant que le projet de règlement n'a aucun impact significatif sur l'environnement ne reflète pas la réalité

L'impact de la modification du règlement d'exploitation est significatif

Le projet a été examiné avec le plus grand soin par les offices cantonaux et fédéraux chargés de la protection de l'environnement (SEVEN-VD et OFEFP), lesquels n'ont pas émis de remarques; aucun manque n'a été constaté. Au surplus, des charges ont été intégrées à la présente décision pour certains domaines.

Au terme de l'examen des griefs repris aux lettres *hh.* à *jj.*, l'autorité de décision conclut que la procédure d'étude d'impact a été menée en harmonie avec les exigences de la législation environnementale.

En relation avec l'utilisation de l'aéroport

kk. La trajectoire de décollage préférentielle vers le Nord est utopique, les voltes ne sont jamais respectées

Les pilotes ne respectent pas les voltes et ne respectent pas les horaires

L'exploitant rappelle que l'utilisation d'une piste ou une répartition décidée ou imposée n'est guère possible compte tenu de la longueur de la piste et du régime des vents. Les décollages doivent se faire face au vent.

LOFAC, en tant qu'autorité de surveillance, confirme ces dires et relève que les voltes ainsi que les horaires doivent dans tous les cas être respectés. Les éventuelles infractions sont dénoncées et des sanctions sont prises.

ll. La sécurité n'est pas garantie

Le projet a été analysé par les spécialistes de la sécurité de l'OFAC. Voir à ce sujet le point 2.2.5.2 ci-dessus; la sécurité est garantie.

mm. Il faut minimiser le risque de chute d'aéronefs sur la ville

Le respect des voltes permet une exploitation sûre et ordonnée. Quant au survol de la ville, il est donné par la direction des vents qui obligent l'utilisation d'une piste ou d'une autre.

nn. L'aéroport n'est pas équipé pour permettre des vols de nuit

L'élargissement des heures d'ouverture est incompatible avec une piste non éclairée

Un système d'éclairage de la piste est opérationnel sur l'aéroport de Lausanne.

Le projet a été analysé par les spécialistes de la sécurité de l'OFAC. Voir à ce sujet le point 2.2.5.2 ci-dessus. Des vols nocturnes ne seront admis que lorsque les adaptations, contrôlées par l'OFAC selon les charges à la présente décision, auront été effectuées.

oo. Quel contrôle est exercé sur le bruit émis par certains appareils?

Les valeurs limites d'émission font l'objet de dispositions légales. Chaque avion est certifié et sa classe de bruit est déterminée.

pp. Les vols supplémentaires demandés par l'ARLB représentent un sérieux danger d'accident pour les immeubles en bout de piste

Le risque d'accidents augmentera avec l'accroissement des mouvements

La modification du règlement d'exploitation ne constitue pas une demande de vols supplémentaires de la part de l'ARLB. Les opérations de vols se dérouleront à l'avenir de la même manière qu'actuellement en ce qui concerne le survol des immeubles en bout de piste. Cela se passe dans le respect des normes internationales en matière de sécurité.

L'infrastructure aéroportuaire de Lausanne permet d'accueillir un nombre de mouvements d'aéronefs équivalent au potentiel déterminé (45'000) en toute sécurité.

qq. L'ARLB n'a plus l'obligation de dénoncer les infractions commises par les pilotes

L'ARLB est tenu de dénoncer toutes les infractions à l'autorité de surveillance qu'est l'OFAC.

rr. Il n'y a pas de garanties que les restrictions soient rigoureusement tenues et il n'y a pas de personne responsable et chargée de la surveillance

Le chef de place, nommé par l'OFAC, a pour obligation d'assurer la surveillance de l'installation et de permettre une exploitation sûre et ordonnée dans le cadre du règlement d'exploitation. Désormais, les dérogations accordées seront notées dans un journal transmis aux communes et à l'OFAC. Le régime des dérogations sera évalué après deux années de mise en œuvre.

ss. Il devrait y avoir un poste de douane fixe sur l'aéroport

La législation sur les douanes ne prévoit pas la mise en place d'un poste fixe sur l'aéroport. Par contre, des contrôles sont effectués par des agents des douanes; des locaux sont d'ailleurs prévus à cet effet.

Au terme de l'examen des griefs repris aux lettres *kk.* à *ss.*, l'autorité de décision conclut que l'utilisation de l'aéroport se déroulera en harmonie avec les exigences de la législation aéronautique.

2.2.7 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que l'approbation du présent règlement contreviendrait aux dispositions pertinentes de la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi que, sous les exigences et conditions susmentionnées, à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune infraction aux dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral.

Après avoir analysé les griefs exprimés par les opposants, l'autorité conclut que le règlement d'exploitation présenté en date du 12 décembre 2003 par l'ARLB est en harmonie avec les prescriptions légales déterminantes en l'espèce.

2.2.8 Frais

En application des art. 5 et 39, 1^{er} al., let. b, de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11), la présente décision est assujettie à une taxe de CHF 1000.--.

3 DÉCISION

L'Office fédéral de l'aviation civile,

se fondant sur la demande de l'Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA (ARLB) du 12 décembre 2003;

vu les art. 36a à 37d, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0),

vu les art. 2, 3, 3a, 9, 10 à 16 et 23 à 27, de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1),

décide :

le règlement d'exploitation de l'Aéroport de Lausanne est approuvé.

3.1 Portée

3.1.1 Contenu

La présente décision autorise l'ARLB, sous réserve du respect des exigences mentionnées ci-après, à appliquer le règlement d'exploitation approuvé à l'exploitation de son aéroport. L'approbation du règlement est basée sur les pièces déterminantes suivantes du dossier:

- Lettre de demande,
- Projet de règlement d'exploitation du 12.12.2003,
- Rapport d'enquête préliminaire sur l'environnement du 5.12.2003,
- Rapport "courbes d'exposition au bruit" du 11.11.2003,
- Plan des courbes de bruit du 5.11.2003,
- Rapport sur les mesures de compensation écologique du 2.7.2004.

3.1.2 Fixation de la charge sonore

Les immissions de bruit valables pour l'aéroport de Lausanne, à la base de la présente décision, sont approuvées. Le plan des courbes de bruit du 5.11.2003, matérialisant les immissions de bruit, fait partie intégrante de la présente décision.

3.1.3 Traitement des oppositions

Les oppositions du E., de MM. G. et L., sont partiellement acceptées au sens des considérations ci-dessus (voir point 2.2.6.2 y). Les autres griefs sont rejetés.

3.2 Exigences

3.2.1 Exigences fédérales, cantonales et communales

Les conditions formulées par les instances fédérales, cantonales et communales ont été analysées aux chapitres 2.2.5. Elles sont reprises ci-dessous et devront toutes être respectées.

3.2.1.1 Exigences spécifiques à l'aviation et exigences techniques

- L'exploitant soumettra un projet répondant aux diverses conditions à l'OFAC. L'office jugera de la pertinence des propositions. L'exploitant devra avoir réalisé les exigences énumérées ci-dessous et reçu l'aval de l'OFAC avant d'exploiter concrètement son installation selon les modalités issues de la présente décision.
- Le balisage lumineux fera l'objet d'un dispositif technique installé afin d'harmoniser les différents niveaux d'intensité des feux et des APAPI. Ceux-ci correspondront aux prescriptions de l'Annexe 14 de l'OACI.
- "Un système d'entretien préventif des aides visuelles" sera mis en oeuvre pour assurer la fiabilité du balisage lumineux et des marques. Il sera conforme au chapitre 10 de l'Annexe 14 de l'OACI.
- Les bâtiments du quartier de La Blécherette ne disposent pas de balisage lumineux (feu rouge d'obstacle). L'inspection en vol a montré qu'une ou deux structures, certes hors des surfaces de limitations d'obstacles, devront être balisées avant toute exploitation nocturne de l'aéroport.
- Alors que l'environnement de l'aéroport est plutôt lumineux, la présence d'une sorte de "trou noir" apparaît en approche sur la piste 36. De ce fait, le potentiel d'éblouissement est encore accentué. De plus, il s'agit d'une zone d'arbres dont certains percent la surface de transition. L'OFAC et l'exploitant dresseront un catalogue de mesures à prendre sous l'aspect de la franchise d'obstacles.
- Dans l'approche sur la piste 18, ainsi que pour les décollages sur la piste 36, se trouvent plusieurs lignes à haute tension. Pour l'heure, aucune d'entre elles n'est balisée et un pilote, opérant de nuit, ne peut de ce fait se rendre compte de la situation. Les lignes à haute tension seront balisées, conformément aux normes de l'Annexe 14 OACI.
- En matière d'alimentation électrique, les normes ont connu une évolution importante qui se résume au travers des deux articles suivants du chapitre 8 de l'Annexe 14:

- 8.1.1 Les aérodromes disposeront d'une alimentation principale appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations de navigation aérienne.
- 8.1.2 Les systèmes d'alimentation électrique des aides visuelles et des aides de radionavigation des aérodromes seront conçus et réalisés de telle manière qu'en cas de panne d'équipement, il ne sera pas donné d'indications visuelles et non visuelles inadéquates ou trompeuses aux pilotes.

Concernant l'alimentation de secours, les équipements seront conformes aux exigences du chapitre 8 de l'Annexe 14, et l'exploitant devra démontrer que les normes sont satisfaites.

- A l'instar du règlement d'exploitation, dans sa teneur du 17.7.1991 (annexes 2 et 3), le nouveau règlement stipulera les limitations relatives aux jours de fêtes générales, de même que l'écolage d'hélicoptère, la voltige, le parachutisme et l'interdiction des vols de remorquage.
- L'exploitant précisera et distinguera dans son règlement d'exploitation les deux régimes dérogatoires accompagnés des conditions auxquelles des dérogations peuvent être accordées.
- Le nouveau régime dérogatoire sera évalué deux ans après son entrée en vigueur dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences.
- A la fin de chaque année, le journal des dérogations sera fourni à l'OFAC, au canton de Vaud, ainsi qu'aux communes concernées.
- Dès l'entrée en force de la présente décision, l'exploitant remettra à l'OFAC une version du règlement d'exploitation modifié au sens des présentes exigences.

3.2.1.2 Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

a) Nature et paysage

- Les mesures de compensation écologique (extensification de certaines surfaces vertes et amélioration de la qualité écologique d'autres surfaces) devront avoir été réalisées au plus tard une année après l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exploitation.
- Le personnel responsable de l'entretien des surfaces sera formé au problème des néophytes (plantes exotiques introduites après 1500 qui se répandent fortement au détriment des espèces indigènes) et aux techniques de gestion de ces plantes invasives non désirées.
- La possibilité de végétaliser extensivement des toits plats sera examinée en tant que mesure de compensation complémentaire.

b) Air

- Afin d'assurer une coordination avec le plan des mesures Opair, une déclaration des émissions pour les oxydes d'azote liées à l'exploitation de l'aérodrome sera fournie pour l'état actuel et l'horizon 2015 au SEVEN-VD.

3.2.2 Autres exigences

La taxe de CHF 1'000.-- relative à la décision d'approbation du règlement d'exploitation est à la charge du requérant.

En vertu de l'art. 3b, OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Aucune autre exigence spécifique fédérale ou cantonale n'est liée au présent projet.

3.3 Contravention

Toute contravention aux dispositions du droit aérien ou aux autres dispositions du droit fédéral en relation avec la présente décision et les charges qu'elle impose est passible des arrêts ou d'une amende au sens de l'art. 91, LA, respectivement de l'art. 61, LPE.

3.4 Voie de droit

Sous réserve de l'art. 36d, al. 4 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), un recours peut être formé auprès de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, Schwarztorstrasse 59, Case postale 336, 3000 Berne 14.

Le délai de recours est de 30 jours. Il commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera adressé en deux exemplaires au moins. Il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire; la décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyen de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.

Office fédéral de l'aviation civile

Raymond Cron
Directeur

Yves Noirjean, chef de projet
Section Plan sectoriel et installations

La présente décision est notifiée par courrier recommandé à :

- Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, 123, av. du Grey, Case postale 25, 1018 Lausanne (3 exemplaires)
- Société A. SA, Chemin du Marais, 1032 Romanel sur Lausanne
- A., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- B., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- Parti C., 1004 Lausanne
- D., 1004 Lausanne
- E., 1002 Lausanne
- F., 1007 Lausanne
- G., 1005 Lausanne
- H., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- Société I. SA, 1350 Orbe
- H., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- K., 1008 Jouxens-Mézery
- L., 1004 Lausanne
- M., 1004 Lausanne
- N., 1052 Le Mont-sur-Lausanne
- O., 1007 Lausanne
- P., 1008 Jouxens-Mézery
- Q., 1000 Lausanne 22
- R., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- S., 1004 Lausanne
- T., 1052 Le Mont-sur-Lausanne
- U., 1007 Lausanne
- V., 1023 Crissier
- W., 1032 Romanel-sur-Lausanne
- X., 1008 Prilly
- Y., 1008 Prilly
- Z., 1023 Crissier
- BB., 1004 Lausanne
- Municipalité de Romanel sur Lausanne, , 1032 Romanel-sur-Lausanne
- Commune de Crissier, 1023 Crissier 1
- Commune de Morrens, 1054 Morrens

Elle est communiquée par courrier ordinaire à :

- Office fédéral du développement territorial (ARE), Section infrastructures, Kochergasse 10, 3003 Berne
- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), Section Cantons, EIE et organisation du territoire, Papiermühlestrasse 172, 3003 Berne
- Canton de Vaud, Service de la mobilité, Av. de l'Université 5, 1014 Lausanne
- Commune de Lausanne, Direction des travaux de la Ville de Lausanne, 8, rue Beau-Séjour, 1001 Lausanne
- Commune de Prilly, Administration générale, Route de Cossonay 40 , Case postale 96, 1008 Prilly
- Commune du Mont-sur-Lausanne, Administration communale, rte de Lausanne 16, 1052 Le Mont-sur-Lausanne

Annexes:

Annexe 1: Évaluation du projet par l'OFEFP du 24 août 2004

Annexe 2: Brochure *erfa info 4/94* "Végétalisation extensive des toits" (uniquement pour le requérant)