



3003 Berne, le 4 décembre 2018

Aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette

Plan de la zone de sécurité

Approbation

A. En fait

1. Plan de la zone de sécurité

1.1 Contexte

Tout exploitant d'un aéroport sis en Suisse établit un plan de la zone de sécurité. Ce plan fixe l'étendue territoriale et la nature des restrictions apportées à la propriété en faveur d'un aérodrome public, au sens de l'art. 42 al. 3 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0). En tant qu'aéroport régional, l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette doit disposer d'un tel plan de la zone de sécurité.

1.2 Dépôt de la demande

Le 3 mars 2016, par l'intermédiaire du bureau d'ingénieurs Mosini et Caviezel SA, l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB), exploitant de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette (ci-après : le requérant), a transmis auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une mise à jour du plan de la zone de sécurité accompagnée d'un rapport explicatif.

1.3 Description du projet

Le projet consiste à mettre à jour le plan de la zone de sécurité de février 1978 en intégrant les dernières normes et recommandations internationales et les trajectoires de vol actuelles. Cette mise à jour du plan de la zone de sécurité intègre une assiette horizontale autour de l'aérodrome d'une hauteur de 45 m sur sol au-dessus de l'aéroport (le point de référence de l'aéroport se trouve à une altitude de 611.4 m). L'assiette horizontale se trouve donc à une altitude de 656,4 m. Une surface conique, en marge de cette assiette horizontale, s'élève d'une altitude de 656.4 m à 691.4 m.

1.4 Justification du projet

Le nouveau plan de la zone de sécurité permet de mettre à jour le plan de la zone de sécurité datant de février 1978. Selon l'art. 71 al. 3 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant pour établir la zone de sécurité. Or, chaque exploitant

d'aérodrome est tenu de réexaminer périodiquement le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles dont les modifications nécessaires sont proposées à l'OFAC (art. 62 al. 2 OSIA). Dans le cas précis de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette, cette mise à jour du plan de la zone de sécurité permet d'intégrer les dernières normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans l'annexe 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. Cette mise à jour permet également d'intégrer et de protéger les trajectoires de vol actuelles.

1.5 Contenu de la demande

Le dossier qui a été mis en consultation contient la documentation suivante :

- rapport technique « Plan des zones de sécurité » élaboré par le bureau d'ingénieurs Mosini et Caviezel SA, daté du 27 février 2015 ;
- plan général de base des zones de sécurité, échelle au 1:10'000, plan n° 11564.02-1e, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Crissier, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-9c, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune d'Epalinges, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-2d, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Jouxens-Mézery, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-8c, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Lausanne (sud), échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-4d-sud, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Lausanne (nord), échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-4d-nord, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune du Mont-sur-Lausanne, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-3d, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Prilly, échelle 1:5'000, plan n° 11564.02-5c, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Renens, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-6c, daté du 03.03.2016 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Romanel-sur-Lausanne, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-7c, daté du 03.03.2016.

Suite à la mise à l'enquête publique, et en vue de répondre à l'opposition déposée par la commune A., l'exploitant a intégré une nouvelle calotte au plan de la zone de sécurité dans la région des Bois de Vernand. Le document suivant a été transmis à l'OFAC en date du 29 mars 2018 :

- Rapport technique, « Plan des zones de sécurité », nouvelle calotte des Bois de

Vernand, élaboré par le bureau d'ingénieurs Mosini et Caviezel SA, daté du 28 mars 2018.

Le 22 mai 2018, l'exploitant a transmis à l'OFAC les plans intégrant la nouvelle calotte dans la région des Bois de Vernand, telle que documentée dans le rapport technique du 28 mars 2018 :

- plan général de base des zones de sécurité, échelle au 1:10'000, plan n° 11564.02-1g, daté du 03.05.2018 ;
- plan des zones de sécurité de la commune de Lausanne (nord), échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-4f-nord, daté du 03.05.2018 ;
- plan des zones de sécurité de la commune du Mont-sur-Lausanne, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-3f, daté du 03.05.2018 ;
- plan général de base du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, échelle au 1:10'000, plan n° 11564.03-1I, daté du 26.04.2018 ;
- cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, région des Bois de Vernand échelle au 1 :5'000, plan n° 11'564.03-2c, daté du 26.04.2018.

2. De l'instruction

2.1 *Mise à l'enquête publique*

Le 16 août 2016, le requérant a mis à l'enquête publique la mise à jour du plan de la zone de sécurité relatif à l'aérodrome régional de Lausanne-la Blécherette dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud. Le dossier a pu être consulté auprès des greffes municipaux des communes concernées, à savoir Crissier, Epalinges, Jouxteins-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Renens et Romanel-sur-Lausanne, pendant une durée de 30 jours, soit du 16 août 2016 jusqu'au 16 septembre 2016 inclusivement.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, cinq oppositions ont été transmises à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud. Il s'agit d'une opposition formulée par une commune, d'une opposition formulée par une association et de trois oppositions formulées par des tiers :

- opposition de la Commune A., du 13 septembre 2016 ;
- opposition de l'Association B., du 13 septembre 2016 ;
- opposition de C., du 15 septembre 2016 ;

- opposition de D. et E., du 16 septembre 2016 ;
- opposition de F., du 16 septembre 2016.

B. En droit

1. A la forme

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.

L'objet de la demande vise l'approbation du plan de la zone de sécurité pour un aéroport. Dès lors, la procédure d'approbation concernant les plans de la zone de sécurité selon les art. 41 et ss. de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), de même que les dispositions de l'OSIA (art. 71 à 73), sont applicables.

Selon l'art. 73 al. 4 de l'OSIA, l'autorité chargée de l'approbation des plans de la zone de sécurité est le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Par conséquent, le DETEC est l'autorité compétente en l'espèce.

1.2 Procédure applicable

En application de l'art. 42 LA, le Conseil fédéral a pris des dispositions concernant le plan de la zone de sécurité aux art. 71 et ss. OSIA. Selon l'art. 71 al. 2 OSIA, le plan de la zone de sécurité est établi, pour un aéroport, par son exploitant et le plan indiquera les restrictions de la propriété en surface et en hauteur (art. 72 OSIA).

En vertu de l'art. 43 LA et de l'art. 73 al. 1 OSIA, le plan de la zone de sécurité doit être mis à l'enquête dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours.

S'il est formé opposition et qu'aucune entente ne soit possible, l'autorité cantonale compétente transmet l'opposition à l'office (art. 43 al. 2 LA).

Le département statue sur les oppositions et approuve les plans de zone soumis par l'exploitant d'aérodrome (art. 43 al. 3 LA). Après avoir été approuvé, le plan de zone acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 al. 4 LA).

Par conséquent, le DETEC considère que la demande de l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB) du 3 mars 2016 doit être soumise à la procédure d'approbation du plan de la zone de sécurité selon l'art. 43 LA.

1.3 Recevabilité des oppositions

Aux termes de l'art. 37f al. 1 LA, quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête.

Selon l'art. 6 PA, ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisation ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. Disposent d'un moyen de droit les personnes qui ont la qualité pour recourir. A cet égard, l'art. 48 al. 1 PA précise que, a qualité pour recourir quiconque : a) a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire; b) est spécialement atteint par la décision attaquée, et c) a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. L'al. 2 de l'art. 48 PA ajoute que a également qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir.

En ce qui concerne la qualité pour recourir des associations, la jurisprudence¹ précise que lorsque le recours est formé par une association qui ne peut se prévaloir d'un droit de recours fondé sur une disposition spécifique du droit fédéral (cf. art. 48 al. 2 PA), sa qualité pour recourir doit être analysée sur la base de l'art. 48 al. 1 PA. Elle doit alors démontrer l'existence d'un intérêt suffisant à ce que l'acte attaqué soit annulé ou modifié, le seul intérêt public à une application correcte du droit objectif ne suffisant pas. Elle ne peut se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statutaire idéal (cf. Benoît Bovay, Procédure administrative, Berne 2000, p. 361). Sans être elle-même touchée par la décision entreprise, une association peut toutefois être admise à agir pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense des intérêts dignes de protection de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel (recours dit corporatif ou égoïste). Elle ne peut prendre fait et cause pour l'un de ses membres ou pour une minorité d'entre eux.

Concernant les communes, ces dernières font valoir leurs droits par voie d'opposition, comme le prescrit l'art. 37f al. 3 LA.

Pour le surplus, la recevabilité des oppositions doit être également analysée au regard de l'art. 21 PA qui prévoit entre autres que les écrits sont remis à l'autorité ou, à son adresse, à un bureau de poste suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse le dernier jour du délai au plus tard.

¹ Arrêt du Tribunal administratif fédéral du 20 octobre 2008 A-3755/2008, ATF 133 V 239, consid. 6.3 ss et références citées.

Au vu de ces explications, il convient de contrôler la qualité de partie des différents opposants.

1.3.1 Opposition de la Commune A. du 13 septembre 2016

La Commune A. a déposé une opposition sur la base de l'art. 37f al. 3 LA. Adressée au greffe municipal de Lausanne par courrier recommandé du 13 septembre 2016, soit dans le délai légal, elle est recevable.

1.3.2 Opposition de l'Association B. du 13 septembre 2016

L'Association B. est une association qui veille à la protection contre les nuisances liées à l'exploitation de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette. Tant bien même que la question de savoir si une majorité de ses membres soit potentiellement touchée par le plan de la zone de sécurité reste ouverte, la qualité de partie de l'association lui est reconnue. Son opposition a été adressée au greffe municipal de Lausanne le 13 septembre 2016, soit dans le délai légal. Partant, son opposition est recevable.

1.3.3 Opposition de C. du 15 septembre 2016

C. habite dans la commune de Lausanne, à l'intérieur du périmètre du plan de la zone de sécurité. Ses droits ou obligations pourraient ainsi être potentiellement touchés par la décision à prendre: sa qualité de partie est ainsi admise. Son opposition a été adressée à l'Hôtel de Ville de Lausanne par courrier recommandé le 15 septembre 2016, soit dans le délai légal. Partant, son opposition est recevable.

1.3.4 Opposition de D. et E. du 16 septembre 2016

D. et E. habitent dans la commune de Lausanne, à l'intérieur du périmètre du plan de la zone de sécurité. Leurs droits ou obligations pourraient ainsi être potentiellement touchés par la décision à prendre: leur qualité de partie est ainsi admise. Leur opposition a été adressée au greffe municipal de Lausanne par courrier recommandé le 16 septembre 2016, soit dans le délai légal. Partant, leur opposition est recevable.

1.3.5 *Opposition de F. du 16 septembre 2016*

F. habite dans la commune de Lausanne, à l'intérieur du périmètre du plan de la zone de sécurité. Ses droits ou obligations pourraient ainsi être potentiellement touchés par la décision à prendre: sa qualité de partie est ainsi admise. De plus, son opposition a été adressée à l'Hôtel de Ville de Lausanne le 16 septembre 2016, soit dans le délai légal. Partant, son opposition est recevable.

2. **Au fond**

2.1 *Contenu*

L'exploitant de l'aérodrome a déposé le plan de zone publiquement dans les communes touchées par le plan de la zone de sécurité avec un délai d'opposition de 30 jours.

Une opposition a été formulée par une commune, une autre opposition a été formulée par une association et trois oppositions ont été formulées par des tiers à l'encontre du projet. Le canton de Vaud a invité tous les opposants, séparément, à une séance de conciliation entre le 19 janvier 2017 et le 2 février 2017. A l'issue de ces séances, aucune opposition n'a été retirée.

Le canton de Vaud a transmis l'ensemble des oppositions auprès de l'OFAC par courrier daté du 18 mai 2017.

2.2 *Prise de position du DETEC en tant qu'autorité compétente*

2.2.1 *Préambule*

Il s'agit d'examiner si les oppositions maintenues sont fondées et si, dans sa forme actuelle, le plan de la zone de sécurité peut être approuvé.

Le caractère d'installation publique de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette est démontré aux termes de la décision d'octroi de la concession d'exploitation, datée du 20 décembre 2006. La concession d'exploitation est octroyée pour une durée de 30 ans ; elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007 et arrivera à échéance le 31 décembre 2036. En vertu de l'art. 42 al. 3 LA, une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport (aérodrome ouvert à l'aviation publique).

2.2.2 Validité du plan de la zone de sécurité

Les services spécialisés de l'OFAC ont examiné le projet de plan de la zone de sécurité avant sa mise à l'enquête publique. Ils ont conclu au respect des normes en la matière promulguée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

2.2.3 Appréciation du plan de la zone de sécurité

L'OSIA prévoit qu'un plan de la zone de sécurité doit être établi pour chaque aéroport. Le plan désigne, aux abords de l'installation, les territoires liés par des restrictions de la propriété en surface et en hauteur, dans le but de garantir une exploitation aéronautique libre d'obstacles.

Là où des obstacles existants traverseraient une surface déterminante de limitation d'obstacles, le plan détermine les obstacles qui peuvent rester et ceux qui doivent être supprimés.

Au contraire d'un cadastre de limitation d'obstacles, le plan de la zone de sécurité suit une procédure formelle. A l'issue de son approbation, ce plan lie formellement les propriétaires fonciers concernés.

Le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette déposé indique les surfaces suivantes :

- les surfaces de transition latérales ;
- les surfaces d'approche et de décollage pour les avions et les hélicoptères ;
- la surface horizontale et la surface conique autour de l'aérodrome ;
- une calotte.

Les *surfaces de transition latérales* se situent parallèlement à la piste, à une distance de 30 m de l'axe et s'inclinent vers le haut et l'extérieur avec une pente de 20%.

Les *surfaces d'approche et de décollage* sont déterminées avec une pente de 5% commençant à 30 m après chaque extrémité de la piste.

La *surface horizontale* autour de l'aérodrome s'élève à une hauteur de 45 m sur sol au-dessus de l'aéroport (le point de référence de l'aéroport se trouve à une altitude de 611,4 m). L'assiette horizontale se trouve donc à une altitude de 656,4 m. La surface conique, en marge de la surface horizontale, s'élève d'une altitude de 656,4 m à 691,4 m.

Une *calotte* à hauteur de 25 m sur sol s'étendant sur les territoires des communes d'Épalinges, de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne a dû être définie dans la mesure où le terrain fait saillie au-dessus de la surface de limitation d'obstacles. L'emprise de cette calotte a donc été définie à l'intersection du terrain avec les surfaces de limitation d'obstacles.

2.3 *Détermination du DETEC sur les oppositions*

2.3.1 *Opposition de la Commune A. du 13 septembre 2016*

La Commune A. s'oppose au plan de la zone de sécurité afin de sauvegarder ses droits de propriétaire du domaine forestier et de pouvoir être partie prenante dans la suite de la procédure. De manière plus précise, son opposition vise à trouver des solutions convenant à toutes les parties au sujet du percement de la zone de sécurité par le massif forestier de Vernand, voire d'autres massifs. Ces percements se situent dans le secteur d'approche de la piste 18 de l'aéroport de Lausanne-La Blécherette. La Commune A. argumente son opposition en évoquant que les peuplements forestiers et l'arborisation constituent des éléments naturels de la topographie qui sont légalement protégés.

Dans le cadre d'une séance de conciliation organisée par l'OFAC le 11 juin 2018, l'exploitant (ARLB) a proposé auprès de la Commune A. une solution afin d'éviter la coupe d'arbres. La modification apportée au plan de la zone de sécurité consiste en l'ajout d'une calotte sur les Bois de Vernand permettant de tolérer en grande partie une hauteur des arbres de 46 m sur sol. Le bois étant situé en-dessous des trajectoires d'approche et de décollage, la calotte a dû, par endroits, être limitée en hauteur au prolongement de la surface d'approche pour les aéronefs à voilure fixe. De ce fait, certaines zones de la calotte autorisent une hauteur maximale sur sol de 46 m et d'autres zones imposent une hauteur plus restreinte.

Par courrier du 21 juin 2018, la Commune A. a informé l'OFAC que la solution proposée par l'ARLB lui convenait et qu'elle retirait son opposition.

2.3.2 *Opposition de l'Association B. du 13 septembre 2016*

- a. Le premier grief soulevé par l'Association B. concerne le bruit. L'Association B. estime qu'il est devenu insupportable pour de nombreux riverains et qu'il est inadmissible et inacceptable que des écoles d'aviation survolent une ville.

La mise à l'enquête publique du plan de la zone de sécurité ne concerne pas

l'exposition au bruit. Ce grief n'étant pas lié au projet qui a été mis à l'enquête publique, le DETEC rejette l'opposition sur ce point.

- b. L'Association B. mentionne dans son deuxième grief la pollution atmosphérique par des fines particules qui provoquent de plus en plus de maladies, pulmonaires notamment.

Ne s'agissant pas réellement d'un grief lié au projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, le DETEC rejette également l'opposition de l'association sur ce point.

- c. L'Association B. fait mention de la sécurité et explique qu'il y a eu ces dernières années de plus en plus d'accidents d'avions en Suisse. Certains avions ont été observés volant à 30 mètres des toits.

Le DETEC précise que le plan de la zone de sécurité a pour but de définir autour des aérodromes l'espace aérien à garder libre de tout obstacle pour permettre aux avions appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue. Ainsi, le plan de la zone de sécurité doit permettre d'éviter des accidents d'avions. Sur cette base, le DETEC rejette l'opposition de l'Association B. sur ce point.

- d. L'association mentionne que la Cop21 (Paris), et bientôt la Cop22 (Marrakech) pour accélérer la mise en œuvre, demande instamment de réduire les émissions de CO₂. La Suisse s'y est engagée. Selon l'association, les directives de l'OFAC ne sont plus d'actualité depuis plusieurs années vu l'augmentation du bruit et de la pollution.

Le projet de plan de la zone de sécurité n'est pas lié à l'exposition au bruit ni à la pollution de l'air. A ce titre, le DETEC rejette l'opposition de l'Association B. sur ce point.

- e. L'Association B. fait remarquer le manque d'éthique et de sens du bien commun de la société. Selon elle, l'individualisme et l'égoïsme (moi, moi, moi) devient « criminel » (les autres ne comptent pas), inacceptable, pour le reste de la population, surtout le dimanche.

Ne s'agissant pas d'un grief lié au projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, le DETEC rejette l'opposition de l'association sur ce point.

- f. Dans son dernier grief, l'Association B. précise qu'elle ne demande pas la suppression de l'aéroport, mais l'annulation des écoles d'aviation (hélicoptères compris) et des vols de plaisance. Elle accepte les vols humanitaires, de patrons d'industries et de vols particuliers très limités.

Ne s'agissant pas non plus d'un grief lié au projet qui a fait l'objet de l'enquête publique, le DETEC rejette également l'opposition de l'association sur ce point.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par l'Association B.

2.3.3 *Opposition de C. du 15 septembre 2016*

Dans son grief, C. s'oppose à de nouveaux aménagements de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette. Il explique que son opposition est motivée par les nuisances fréquentes causées par le bruit des aéronefs circulant à basse altitude, subies les jours de la semaine, et particulièrement les weekends. De son avis, il n'est pas raisonnable de vouloir accroître le trafic aérien au-dessus de l'agglomération lausannoise. Ceci aurait pour conséquence d'exacerber les nuisances susmentionnées, ces dernières étant déjà, selon lui, au-delà de la limite du tolérable.

Le plan de la zone de sécurité ne constitue pas en tant que tel un nouvel aménagement permettant d'augmenter la capacité de la piste et par conséquent le nombre de mouvements. Le grief n'est pas lié au projet qui a été mis à l'enquête publique. Par conséquent, le DETEC le rejette.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par C.

2.3.4 *Opposition de D. et E. du 16 septembre 2016*

D. et E. expliquent dans leur opposition qu'en tant qu'habitants et propriétaires d'une maison située sous le couloir sud utilisé pour le décollage et l'approche des avions utilisant l'aéroport de Lausanne-La Blécherette, ils sont concernés par l'augmentation des nuisances sonores. Ils précisent également que le nombre de vols et l'intensité des nuisances pénalisent grandement la qualité de vie des habitants vivant sous cette zone.

D. et E. s'opposent à l'augmentation des nuisances sonores. Comme expliqué au paragraphe 2.3.3 précédent, le plan de la zone de sécurité ne constitue pas en tant que tel un nouvel aménagement permettant d'augmenter la capacité de la piste et par conséquent le nombre de mouvements. Le grief n'est pas lié au projet qui a été mis à l'enquête publique. Par conséquent, le DETEC le rejette.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par D. et E.

2.3.5 Opposition de F. du 16 septembre 2016

F. est propriétaire d'une parcelle située à l'intérieur du périmètre de la zone de sécurité. Il énonce en neuf points les raisons pour lesquelles il s'oppose à ce plan.

- a. Selon lui, la mise à l'enquête publique présente un dossier technique qui mériterait des explications. Il lui paraît que les communes ne peuvent avaliser ce plan de la zone de sécurité sans avoir auparavant dûment informé les citoyens et plus particulièrement les propriétaires de biens immobiliers qui sont touchés dans leurs droits à bâtir.

La mise à l'enquête publique s'est déroulée de manière conforme à la procédure prévue selon l'art. 43 LA. ; l'ensemble des documents a été mis à disposition dans chacune des communes concernées par le plan de la zone de sécurité. Sur ce point, le DETEC rejette l'opposition.

- b. F. explique, dans son deuxième grief, qu'il est piquant de constater que l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique justifiant l'adoption du plan de la zone de sécurité date de 1994. Selon son interprétation, cela prouve qu'il n'y a pas urgence en la matière.

L'obligation pour tout exploitant d'un aéroport sis en Suisse d'établir un plan de la zone de sécurité est ancrée à l'art. 42 LA, du 21 décembre 1948. L'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette dispose déjà actuellement d'un plan de la zone de sécurité datant de 1978, nécessitant d'être mis à jour. Dans tous les cas, ce deuxième grief n'est pas pertinent par rapport au projet mis à l'enquête publique ; le DETEC rejette donc l'opposition sur ce point.

- c. Dans son troisième grief, F. explique que le plan mis à l'enquête publique a été établi par un bureau d'ingénieurs et qu'il n'est pas fait mention d'une quelconque consultation des autorités du territoire concerné. Selon lui, il s'agit d'un plan technocratique sollicité par la direction de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette ; son impact touche toute l'agglomération et mériterait, selon lui, un large débat démocratique.

A ce sujet, le DETEC renvoie au paragraphe 2.3.5 b. Pour le surplus, il est indiqué en page 5 des chapitres 3.3 et 3.4 du *Rapport technique* du plan de la zone de sécurité du 27 février 2015, mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique, qu'une consultation des communes touchées et du canton, suivie d'une séance de coordination, a été organisée avant la mise à l'enquête publique du plan de la zone de sécurité. Le DETEC rejette par conséquent cette opposition.

- d. Dans son quatrième grief, l'opposant considère que le maintien d'installations aéroportuaires en zone urbaine est de plus en plus discutable et en totale contradiction avec le développement durable. Il estime que la région lausannoise se doit de penser à long terme et envisager sérieusement un non renouvellement de concession pour l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette dans vingt ans, le plan de la zone de sécurité serait alors obsolète. Selon lui, autant y renoncer immédiatement.

Ces constatations n'étant pas liées au projet mis à l'enquête publique, elles ne permettent pas de s'opposer au projet. Le DETEC rejette par conséquent ce point de l'opposition.

- e. Dans le grief suivant, l'opposant exprime l'avis que les pilotes veulent dicter l'urbanisme d'une ville, alors que c'est la ville qui devrait dicter ses conditions à l'aéronautique. Il pense que les communes riveraines se doivent de limiter la liberté des mouvements dans le ciel et non aménager l'urbanisme en fonction du terrain de jeu des aviateurs.

Ces constatations n'étant pas liées au projet mis à l'enquête publique, elles ne permettent pas de s'opposer au projet. Le DETEC rejette par conséquent ce point de l'opposition.

- f. Dans son sixième grief, F. mentionne que les statistiques montrent que les avions se crashent le plus souvent en phase de décollage ou d'atterrissage, d'où la nécessité de créer de larges bandes non construites en aval et en amont des pistes. Il estime que la prévention de tels accidents dans l'aire de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette nécessite de limiter les mouvements, en particulier les vols d'écolage et d'avions vintage, et de privilégier les décollages vers le nord où le bâti est limité.

Le DETEC renvoie au paragraphe 2.3.2 c où le but du plan de la zone de sécurité est mentionné. Pour le surplus, la limitation des mouvements ne concerne pas le projet qui a été mis à l'enquête publique. Le DETEC rejette ce point de l'opposition.

- g. L'opposant est d'avis, dans son septième grief, qu'il n'y a pas de raison pour que les hélicoptères suivent les mêmes trajectoires que les avions. Selon lui, pour l'aéronautique de loisir – activité principale de la compagnie Héli-Lausanne – on se doit d'éviter que les aéronefs empruntent toujours le même itinéraire et de faire en sorte qu'ils survolent le moins possible de zones habitées à faible altitude.

La définition des trajectoires des avions et des hélicoptères n'est pas l'objet de la mise à l'enquête publique du plan de la zone de sécurité. Ce dernier se base sur les trajectoires de vol actuelles déjà fixées dans le règlement d'exploitation. Le DETEC rejette donc ce point de l'opposition.

- h. Dans son huitième grief, F. pense que certains citoyens se réjouiront qu'il soit de plus en plus difficile de construire des tours à Lausanne et environs, mais en l'occurrence il s'agit d'une contrainte qui se retourne contre les habitants qui subissent les nuisances des vols.

L'exposition au bruit des avions générée par l'exploitation de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette n'est pas l'objet du projet mis à l'enquête publique. L'exposition au bruit admissible de cet aérodrome, selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), a été fixée dans la décision d'approbation des plans du 31 juillet 2008 pour la construction d'une nouvelle base destinée à accueillir la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA) et la démolition de l'ancienne base. Sur le fond, ce grief doit donc également être rejeté.

- i. Dans son neuvième et dernier grief, F. fait remarquer que les contraintes du plan de la zone de sécurité ne concernent pas que le bâti mais aussi la végétation. Il mentionne également que le cordon boisé qui jouxtait la piste côté Boisy a été purement et simplement rasée. Pour lui, cela est un mauvais signe pour la future interprétation du plan de la zone de sécurité.

Le DETEC ne se prononce pas sur le cordon boisé qui jouxtait la piste côté Boisy. En revanche, et comme précisé dans le paragraphe 2.3.2 c, le plan de la zone de sécurité a pour but de définir autour des aérodromes l'espace aérien à garder libre de tout obstacle pour permettre aux avions appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue. Ainsi, le plan de la zone de sécurité doit permettre d'éviter des accidents d'avions. Ce faisant, et selon le contexte, la coupe d'arbres doit être entreprise afin d'assurer la sécurité de l'espace aérien autour des aérodromes. Ainsi, le DETEC rejette également ce dernier grief.

En conclusion, le DETEC rejette entièrement l'opposition formulée par F.

2.3.6 Conclusion

Au terme de son examen, le DETEC estime que les besoins de l'exploitation aéronautique et les caractéristiques actuelles liées à l'aménagement du territoire et aux constructions ont été prises en compte. Il conclut que le plan déposé, intégrant l'ajout d'une nouvelle calotte sur les Bois de Vernand, constitue une solution appropriée et qu'il est conforme aux normes.

Le plan de la zone de sécurité est approuvé, intégrant l'ajout d'une calotte sur les Bois de Vernand permettant de répondre à la demande de la Commune A. formulée dans son opposition qu'elle a retirée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant ainsi qu'aux opposants. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales, cantonales et communales concernées.

Le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette sera publié dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud. Par cette publication, le plan de la zone de sécurité entre en force. La publication doit être effectuée dans les deux mois après l'entrée en force de la décision.

Dès l'entrée en force de la décision, le plan de la zone de sécurité est publié dans le cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF) sur le site Internet <https://www.cadastre.ch/fr/oereb.html>.

C. Décision

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

se fondant sur la mise à l'enquête publique du plan de la zone de sécurité du 17 août au 16 septembre 2016

se fondant sur l'ajout d'une calotte sur les Bois de Vernand permettant de tolérer en grande partie une hauteur des arbres de 46 m sur sol

vu les art. 41. et ss. de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA ; RS 748.0), ainsi que les dispositions déterminantes de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1),

décide l'approbation du plan de la zone de sécurité.

1. De la portée

1.1 Le plan général de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette, les plans détaillés pour chaque commune touchée de même que les rapports techniques, sont approuvés, remplaçant le plan de la zone de sécurité de février 1978. Les plans intègrent la nouvelle calotte dans la région des Bois de Vernand :

- Rapport technique du 27 février 2015, intitulé « Plan des zones de sécurité », élaboré par le bureau d'ingénieurs Mosini et Caviezel SA ;
- Rapport technique du 28 mars 2018, intitulé « Plan des zones de sécurité, Nouvelles calottes des Bois de Vernand », élaboré par le bureau d'ingénieurs Mosini et Caviezel SA ;
- Plan général de base des zones de sécurité, échelle au 1:10'000, plan n° 11564.02-1g, daté du 03.05.2018 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Crissier, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-9c, daté du 03.03.2016 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune d'Epalinges, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-2d, daté du 03.03.2016 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Jouxens-Mézery, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-8c, daté du 03.03.2016 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Lausanne (sud), échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-4d-sud, daté du 03.03.2014 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Lausanne (nord), échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-4f-nord, daté du 03.05.2018 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune du Mont-sur-Lausanne,

échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-3f, daté du 03.05.2018 ;

- Plan des zones de sécurité de la commune de Prilly, échelle 1:5'000, plan n° 11564.02-5c, daté du 03.03.2016 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Renens, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-6c, daté du 03.03.2016 ;
- Plan des zones de sécurité de la commune de Romanel-sur-Lausanne, échelle au 1:5'000, plan n° 11564.02-7c, daté du 03.03.2016.

- 1.2 Le plan de la zone de sécurité de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette sera publié dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud. Par cette publication, le plan de la zone de sécurité entre en force. La publication doit être effectuée dans les deux mois après l'entrée en force de la décision.
- 1.3 Les oppositions contre le plan de la zone de sécurité sont rejetées conformément aux considérations.

2. Des émoluments

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

3. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB), Avenue du Grey 117, 1018 Lausanne (avec les plans approuvés) ;
- Commune A ;
- Association B. ;
- C. ;
- D. et E. ;
- F.

La présente décision est communiquée pour information (avec les plans approuvés) à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne ;

- Office fédéral du développement territorial (ARE), 3003 Berne (sans les plans approuvés) ;
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne ;
- Commune de Crissier, Chemin de Chisaz 1, Case postale 146, 1023 Crissier 1 ;
- Commune d'Epalinges, Route de la Croix-Blanche 25, Case postale 187, 1066 Epalinges ;
- Commune de Jouxkens-Mézery, Chemin de Beau-Cèdre 1, 1008 Jouxkens-Mézery ;
- Municipalité de Lausanne, Secrétariat municipal, Place de la Palud 2, Case postale 6904, 1002 Lausanne ;
- Commune du Mont-sur-Lausanne, Secrétariat municipal, Route de Lausanne 16, 1052 Le Mont-sur-Lausanne ;
- Commune de Prilly, Administration communale, Route de Cossonay 40, Case postale 96, 1008 Prilly ;
- Commune de Renens, Secrétariat municipal, Rue de Lausanne 33, 1020 Renens ;
- Commune de Romanel-sur-Lausanne, Administration communale, Ch. du Village 24, 1032 Romanel-sur-Lausanne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

Sign. Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.