

Installation: **Lausanne-La Blécherette****VD-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Crissier, Epalinges, Jouxens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Renens (VD), Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:
(vols à moteur)
 - moyenne 4 ans: 37 072 (2011–2014)
 - max. 10 ans: 39 765 (2014)
 - base de référence CB: 45 000 (2009)
 - potentiel PSIA: 45 000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.2006
- règlement d'exploitation du 04.05.2007
- cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009
- cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2012
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2007 et compléments de juin 2010, janvier 2011 et février 2015

<p><i>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation</i> de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. La prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, est inscrite dans le protocole de coordination. Les problèmes en suspens doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.</p> <p>Les projets de construction mentionnés dans la fiche par installation du 4 juillet 2012 (hangars, bâtiment administratif et base Rega) ont été réalisés, à l'exception de la voie de roulage devant le hangar abritant les avions historiques dont la décision d'approbation des plans a été délivrée le 15 mars 2011.</p> <p>Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de la nouvelle infrastructure de la Rega. La décision d'approbation des plans pour ce projet a été délivrée en juillet 2008.</p> <p>L'utilisation des hangars en contrebas de la piste a été examinée. Le projet a reçu l'aval de la Ville de Lausanne. Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste et qui sera utilisé dans le cadre des activités d'entretien de l'aérodrome a nécessité l'adaptation du périmètre.</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p>	<p>CR</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	CR	CC	IP
<p>Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le projet de maintenir en fonction des hangars sis en contrebas de la piste, dans le but de créer un musée de l'aviation (volant) a été pris en considération dans la définition du périmètre [1] de même que le bâtiment situé à l'ouest de la piste [2] qui sera utilisé, après rénovation, comme hangar pour entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome.</p> <p>Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p> <p>Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité de février 1978. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le plan des zones de sécurité doit être mis à jour.</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p> <p>Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.</p> <p>Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S
<p>Fonction de l'installation, exploitation:</p> <p>Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45 000 mouvements.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</p> <p>Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>En outre, afin de garantir l'efficacité des opérations de et vers la base Rega, la question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), et des surfaces de limitation d'obstacles pour ses hélicoptères, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire, mais cette solution prendra en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence d'obstacles à la navigation aérienne (câbles, mâts, etc.).</p> <p>L'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la station-carburant pour voitures. L'idée est de créer un musée de l'aviation (volant). Les avions seraient exposés dans les anciens hangars et rejoindraient la piste par une voie de roulage, située à l'intérieur du périmètre. La Ville a confirmé le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar.</p> <p>Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste a été intégré au périmètre PSIA. Il est prévu que ce bâtiment soit rénové pour servir de hangar et entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome. A cette fin, la Municipalité de Lausanne a accepté l'extension du droit distinct et permanent de superficie n° 19287 en faveur de l'ARLB en 2011. Le périmètre PSIA a été agrandi et figure désormais dans la catégorie «coordination réglée».</p> <p>Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p>Les surfaces d'asselement (SDA) ne sont pas concernées.</p> <p>Exposition au bruit:</p> <p>Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).</p> <p>La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure d'approbation des plans de la nouvelle base Rega.</p>	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Case postale 25, 1018 Lausanne</p>

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34 248), extrapolés à 45 000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la Rega (1770 en 2001) extrapolés à 2326 dans le futur, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV sur l'axe de piste (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement futur de la base Rega, situé au nord de l'installation dans le périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'était légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe dû aux mouvements des hélicoptères de la Rega de et vers l'ancienne base). Le déménagement de la base Rega vers l'emplacement prévu dans le PPA n° 661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, a amélioré à nouveau la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains sur lesquels se trouve encore l'actuelle base Rega, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blécherette Région».

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le plan des zones de sécurité garantit que les couloirs d'approche et de départ sont dégagés d'obstacles. Il se base sur les normes internationales en vigueur (Annexe 14 OACI), est contraignant pour les propriétaires de biens-fonds et doit être pris en compte lors de la délivrance de permis de construire. Le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 LA).

L'«aire de limitation d'obstacles» correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles qui figurent sur le plan des zones de sécurité. Sont représentés les surfaces d'approche et de montée au décollage ainsi que le plan horizontal.

Les communes prennent en considération dans leur plan d'aménagement local les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité en ce sens qu'elles ne créeront aucune zone à bâtir dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. L'«aire de limitation d'obstacles» n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée du plan des zones de sécurité.

De plus, toute installation ou plantation atteignant une hauteur de 60 mètres au moins dans une zone construite et 25 mètres au moins dans une autre région est considérée comme obstacle à la navigation aérienne et doit être déclarée et faire l'objet d'une autorisation (art. 63 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA).

Sur la carte de l'installation figure en rouge (coordination réglée) le plan des zones de sécurité de février 1978 actuellement en vigueur. Un nouveau plan des zones de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera. Ainsi, en orange (coordination en cours) figure le pourtour du futur plan des zones de sécurité. Il se base sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles (CSLO) d'octobre 2012.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aéroports. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation du 17 août 2005.

Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

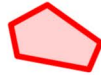
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)*
territoire exposé au bruit (VP DS II)*
aera con esposizione al rumore (VP GS II)*

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports. In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1 ...
...
...

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali



Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques
profondes
depositi in strati geologici profondi



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).
Prestations de trafic	
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
Décisions	<ul style="list-style-type: none">• Coordination réglée CR• Coordination en cours CC• Information préalable IP

Coordination réglée
CR

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies:

- la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée;
- les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale).

Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que «coordination réglée» que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur.

Les mesures de catégorie «coordination réglée» sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

Coordination en cours
CC

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination en cours» se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- la collaboration entre les autorités concernées a été engagée;
- il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

Les mesures de catégorie «coordination en cours» sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie «coordination en cours».

Information préalable
IP

Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise;
- la collaboration n'a pas encore été engagée.

Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.