

Dangereux ou rentable?

L'aéroport divise

La Blécherette

Deux études tentent de quantifier l'impact sur la santé et les retombées économiques de l'aéroport.

Nouvel affrontement sur le tarmac de l'aéroport de la Blécherette. Mardi, la Ville de Lausanne présentait les résultats de deux études censées évaluer les répercussions sanitaires et les retombées économiques du site, attaqué depuis des années par des riverains, des militants climatiques et une partie du Conseil communal.

Des résultats qui ont donné lieu à une magistrale leçon d'interprétation de la part des représentants de l'aéroport et des riverains. Les premiers saluent des études qui «soulignent l'importance de l'aéroport pour l'économie régionale et évaluent ses impacts sur la santé publique comme marginaux». Les seconds concluent que «les avantages économiques sont faibles en comparaison des coûts sur la santé humaine».

Une «gêne réelle»

Que disent les études? Qu'aucune maladie et aucun décès ne peuvent être directement attribués à l'aéroport mais qu'il engendre une «gêne réelle». Que la part des personnes soumises à de «fortes nuisances» est «très faible» mais que s'il fallait «monétiser les années de vie perdues à cause du bruit», l'addition se situerait entre 57 et 114 millions de francs en 2030.

Des chiffres que les représentants de l'aéroport ont comparés avec ceux d'autres études menées sur les aéroports de Genève et de Londres. «C'est aberrant! Les effets sur la santé de la Blécherette seraient deux fois plus importants que ceux de Cointrin avec ses 14 millions de passagers et même huit fois plus importants que ceux des six aéroports londoniens réunis», brandit Lionel Ducret, représentant de l'aéroport.

Interpellé, l'auteur de l'étude, Nicola Cantoreggi, indique qu'il maintient ses conclusions.

Concernant les retombées économiques, elles s'élèveraient à 20 millions de francs par an. Cette manne profiterait à l'économie régionale à hauteur de 44%. Finalement, l'effet sur le secteur touristique local serait faible. «Pour le tissu économique vaudois, on a donc affaire à l'équivalent d'une bonne PME, d'environ 120 emplois», situe Alain Segessemann, de la Haute École de gestion Arc.

Au septième ciel

Pas de quoi envoyer l'Association de défense des riverains au septième ciel puisque ses représentants considèrent qu'avec «cet impact économique extrêmement faible et un loyer ridiculement bas (ndlr: 60'000 francs par année), c'est comme si les Lausannois subventionnaient l'aéroport».

«La population a les nuisances sans les retombées. On nous rétorque que la route et le rail sont sources de nuisances mais ils bénéficient à tout le monde, pas à une minorité de privilégiés», souligne Sylvain Croset, l'un des riverains.

Au milieu de ces deux camps, la municipale Natacha Litzistorf annonce qu'elle entend «faire avec mais faire au mieux». C'est que la Municipalité avait commandé un avis de droit qui est venu lui rappeler qu'elle était en partie menottée. Le droit de superficie qui court jusqu'en 2069 ne peut être modifié qu'avec l'accord des deux parties (Commune et Aéroport). La concession accordée par la Confédération est valable jusqu'en 2036.

«Au vu de ces dispositions juridiques, la Commune propose d'agir là où elle a une réelle marge de manœuvre [...]. Ainsi, le protocole d'accord actuel arrivant à son terme, la Ville souhaite en négocier un nouveau avec des ambitions fortes», indique Natacha Litzistorf. En clair: faute de pouvoir contraindre, Lausanne espère se mettre d'accord avec les exploitants afin de réduire les nuisances sans se prononcer, pour l'instant, sur l'avenir de l'aéroport à plus long terme.

Romaric Haddou



À la Blécherette, le trafic aérien est au cœur d'une guerre des chiffres entre riverains et exploitants. CHRISTIAN BRUN