

La municipalité rose-rouge-verte veut «faire mieux» avec le très controversé aéroport lausannois

# La Blécherette, pomme de discorde

« RAPHAËL BESSON

**Urbanisme** » D'aucuns se plaignent de conférences de presse trop consensuelles. Le rendez-vous donné mardi par la Municipalité lausannoise à propos de l'impact économique et sanitaire de l'aéroport de la Blécherette a offert un démenti: on peut mettre autour de la table des adversaires résolus, à la langue bien pendue, et les laisser s'exprimer devant les médias, un rien médusés.

À l'issue de l'exercice, Natacha Litzistorf, municipale responsable du logement et de l'environnement, a pu relever que «le dialogue continue» et que l'exécutif «prenait acte» des positions et études produites à cette occasion. Autant dire que les fronts sont toujours tendus entre les exploitants de l'aérodrome et l'Association des riverains, sans oublier les critiques développées par les partisans du site contre les études publiées.

Depuis des années, la Blécherette divise. Aujourd'hui, il faut reconnaître que l'aérodrome avec ses 38 000 mouvements par an est bientôt incongru au vu de l'extension urbaine. Ce n'est plus un terrain d'aviation en dehors de la ville, c'est devenu un lieu bientôt entouré par la cité. L'éco-quartier des Plaines-du-Loup vient se terminer aux portes de l'aérodrome. Il en est d'ailleurs séparé par un autre témoignage d'un temps ancien, à savoir le Service des automobiles et de la navigation (SAN), comme si ce choc des époques était fait exprès.

## «Une bonne PME»

Au-delà des considérations générales, la bataille fait rage entre les parties. Pour évaluer l'impact économique, la ville a mandaté l'Institut du management des villes et du territoire et l'Université de Neuchâtel, qui estiment à 20 millions de francs les retombées directes, indirectes et induites de la Blécherette. «C'est l'équivalent d'une bonne PME pour l'économie vaudoise avec environ 120 emplois», a relevé un des auteurs. Concernant l'avenir du site, l'étude note que c'est «un avantage concurrentiel» pour Lausanne, sans jouer toutefois «un rôle indispensable».



L'aérodrome de la Blécherette n'est plus un terrain d'aviation en dehors de la ville, c'est devenu un lieu bientôt entouré par la cité. Keystone



**«Le dialogue continue et l'exécutif prend acte»**

Natacha Litzistorf

Concernant les enjeux de santé, le travail a été confié à l'Université de Genève. «Il n'y a pas de cas de maladies ou de décès qui puissent être attribués aux nuisances sonores de l'aéroport (avion et trafic routier)», a affirmé Nicola Cantoreggi. Selon les conclusions de l'étude, l'impact principal est de l'ordre de la gêne auditive, éventuellement pour le sommeil des petits enfants en journée, alors qu'une très faible partie des personnes sont soumises à de fortes nuisances.

Bruno de Siebenthal et Lionel Ducret, représentants de l'Aéroport de la région lausannoise la Blécherette (ARLB) n'ont guère goûté ces travaux. Le premier a répété que l'aéroport était «un atout pour l'éco-

nomie vaudoise», qu'il s'agissait «d'une affaire qui tourne avec un fort potentiel» et de bon rapport pour la ville, sans oublier la formation de 400 pilotes par an et un millier d'opérations de sauvetage par la Rega qui y est stationnée. Le second a fustigé l'étude sur la santé, parlant de «résultats complètement aberrants». À l'opposé, l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB) a salué la démonstration faite que l'impact économique était «marginal, extrêmement faible», selon Fabien Ohl.

## Dégâts considérables

Son collègue Sylvain Crosset a tenu à souligner que des nuisances sonores dues à la route ou au rail servaient au moins

toute la société, alors que dans le cas de la Blécherette «ce n'était pas utile à la population de la région». «Des centaines d'années de vie sont perdues chaque année à cause du bruit», déplore l'association.

Au centre de la table, séparant les protagonistes, la municipale verte n'a pu que «prendre acte». Natacha Litzistorf a martelé un slogan: «faire avec, faire mieux». La modestie de l'engagement s'explique par des contraintes légales très fortes.

L'aéroport dispose d'une concession avec la Confédération qui s'étend jusqu'en 2037 et d'un droit de superficie (DDP) validé par le Conseil communal et dont le terme va jusqu'en 2069. Le troisième accord re-

pose, lui, sur une base volontaire avec l'exploitant.

En face, pas moins de cinq postulats ont été déposés au Législatif lausannois ces deux dernières années pour que cela change et que les nuisances soient réduites. Dans ce contexte difficile, la responsable souhaite négocier un nouveau protocole d'accord «avec des ambitions fortes, des objectifs chiffrés et précis». Concrètement, Lausanne touche aujourd'hui une rente annuelle de 59 000 francs pour ce terrain (200 000 m<sup>2</sup>), une somme qu'elle aimerait sans doute voir croître, mais qui dépend du bon vouloir de l'exploitant, comme l'a certifié le professeur Jean-Baptiste Zufferey de l'Université de Fribourg dans un avis de droit. »