AÉROPORT RÉGION LAUSANNE BLÉCHERETTE

20.05.97		
Nr. 413		
D LTD		
ZD		
U RD UW		
L LS IS		
F FM FG FL		
O OP FA LP		
I LR FP WD AIS	1	

Office Fédéral de l'Aviation Civile
Section des aérodromes
Monsieur M. Gossauer
Maulbeerstrasse 9

3003 Berne

Lausanne, le 16 mai 1997

Concerne : Traitement des oppositions

Monsieur,

Suite à notre entretien téléphonique et afin de gagner du temps, je vous envoie en annexe les déterminations de l'ARLB quant aux prises de position des opposants.

Grâce à Monsieur Pierre Moreillon qui a examiné en détail chaque opposition, le conseil d'administration a pu se déterminer et apporter les réponses adéquates aux remarques des opposants.

Dès que vous aurez terminé votre dossier, il serait peut-être judicieux, selon votre conseil et si vous le jugez bon, d'organiser une séance de conciliation avec les opposants afin d'ouvrir la voie au dialogue. Cette séance pourrait avoir lieu d'ici fin juin par exemple.

Restant à votre disposition pour tout complément d'information ou pour toute assistance dont vous pourriez avoir besoin,je vous présente, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Denise Rudaz
chef de place

Annexe : Préavis et oppositions

Aéroport Région Lausannoise «La Blécherette» S.A.
Avenue du Grey 123 – C.P. 25 – CH - 1018 LAUSANNE – Tél. 021 / 646 15 51 – Fax 021 / 646 15 91

AEROPORT DE LAUSANNE/LA BLECHERETTE

CONCESSION DE CONSTRUIRE

PREAVIS ET OPPOSITIONS - DETERMINATIONS DE LA SOCIETE REQUERANTE

A. PREAVIS DES AUTORITES

A-1 PREAVIS CANTONAL

Conformément à l'article 37a LA, le canton a procédé à l'audition des communes et des autres parties intéressées.

Le préavis cantonal du 8 octobre 1996 relate cette procédure de consultation, fait état des oppositions présentées et répond à une partie d'entre elles.

L'autorité cantonale conclut son préavis en soutenant le projet le modernisation de l'aéroport de la Blécherette, relevant au passage que le canton s'était engagé à participer au financement de ce projet. Elle formule néanmoins **trois réserves** qu'elle demande d'inclure en tant que charges à la concession de construire et sur lesquelles ARLB se détermine de la manière suivante :

1. **Mesures d'assainissement sonore pour la ferme située au lieu dit "La Blécherette".**

   Déterminations d'ARLB SA:

   ARLB SA ne voit aucune objection à ce que les mesures d'assainissement phonique de cette ferme soient réalisées d'entente avec la Commune de Lausanne, propriétaire, et M. PERROUD, occupant des lieux.

2. **Définition d'un emplacement pour les essais au sol avec les dispositions de protection contre le bruit.**

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA est disposée à définir un emplacement pour les essais au sol, en tenant compte de manière aussi judicieuse que possible de la disposition des futurs bâtiments aéroportuaires - et éventuellement des constructions commerciales - dont les façades pourront être mises à contribution pour diminuer la propagation des émissions sonores.

3. **Les aménagements à créer ou à modifier à proximité de la route cantonale n° 148 devront s'effectuer selon les directives à demander suffisamment à l'avance au voyer du deuxième arrondissement à Morges.**

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA demandera les directives du voyer en temps voulu.

A-2 PREAVIS DE L'OFFICE FEDERAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES FORETS ET DU PAYSAGE (OFEFP).

Dans son préavis du 3 février 1997, l'OFEFP préconise un certain nombre de mesures sur lesquelles ARLB SA se détermine comme suit :

1. **En matière de protection de la nature et du paysage, il manque un plan paysager.**

Déterminations d'ARLB SA:

La protection de la nature et du paysage est essentiellement du ressort des cantons. L'aménagement du site se réalisera dès lors conformément au plan partiel d'affectation adopté en votation populaire, approuvé par le Canton de Vaud et dont la réglementation

laisse les aménagements paysagers à l'appréciation des autorités locales, respectivement du maître de l'ouvrage. Il doit également être tenu compte ici de la volonté manifestée par ARLB SA d'harmoniser au mieux son projet de réalisation des nouvelles infrastructures aéroportuaires avec les affectations qui pourraient entre-temps être définies à l'Est des installations, sur l'emprise actuel de l'aérodrome que le plan partiel d'affectation laisse à d'autres usages.

ARLB SA ne s'oppose toutefois pas à la réalisation d'un plan paysager.

2. Introduction d'un système de récupération des vapeurs d'essence.

Déterminations d'ARLB SA:

Dès lors que l'installation de distribution d'essence sera reconstruite, les dispositions légales et réglementaires applicables aux installations nouvelles seront appliquées. En matière de distribution de carburant sur les aérodromes, il existe en outre des directives spécifiques, édictées par l'OFAC assurant que la récupération des vapeurs d'essence fera partie des mesures d'exécution de la modernisation de l'aéroport.

3. ARLB doit proposer des mesures dans le domaine de la protection contre le bruit, afin d'éviter que les VLI soient dépassés pour la ferme située au lieu dit "La Blécherette" dans des conditions d'exploitation telles que celles qui ont été retenues pour le calcul prospectif de la charge sonore à l'horizon 2010.

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB se réfère à cet égard aux déterminations présentées en réponse au préavis cantonal et confirme son accord à la définition des mesures de protection sonore d'entente avec la Ville de Lausanne, propriétaire de la ferme, et de son occupant.

4. **L'emplacement pour les essais au sol doit être choisi et fixé en vue de minimiser les nuisances envers les riverains et les dispositions préventives de protection sont à préciser.**

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB se réfère aux déterminations présentées plus haut en réponse aux préoccupation identiques de l'autorité cantonale (A-1, ch. 2).

A-3 PREAVIS DE LA MUNICIPALITE DE LAUSANNE

A titre préliminaire, il y a lieu de relever que le préavis de le Municipalité de Lausanne n'est pas un document de synthèse. Il ne comporte aucune conclusion précise mais consiste plutôt en un faisceau de remarques émises par les services communaux concernés. Différentes questions sont ainsi soulevées, auxquelles ARLB SA répond comme suit:

1. **Raccordement routier à l'avenue du Grey**

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA confirme la position dont elle a déjà fait part à la Ville de Lausanne en ce sens que l'aménagement routier débouchant sur l'avenue du Grey sera effectué en tenant compte de l'affectation des surfaces aéroportuaires libérées par la réalisation des nouvelles installations dans le périmètre du plan partiel d'affectation. Dès lors, le branchement provisoire de l'accès sur l'aire de dégagement au sud des installations de la brigade de police antibruit, tel que proposé par la Municipalité de Lausanne, est réalisable.

2. **Traitement de surface du tarmac**

Déterminations d'ARLB SA:

Le tarmac revêtu tel que défini dans le cadre du plan partiel d'affectation sera réalisé conformément aux dispositions dudit plan.

Il est prévu que les surfaces supplémentaires de stationnement des avions soient réalisées au moyen de dalles en béton ajourées, afin de préserver les surfaces vertes.

3. Raccordement du futur tarmac au terrain naturel

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB a prévu que les aménagements - éventuellement transitoires - de ces talus seront définis d'entente avec la Ville de Lausanne de manière à tenir compte de l'affectation future des surfaces libérées lors de la réalisation des nouvelles installations aéroportuaires.

4. Citernes et conduites

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA se conformera aux règles en vigueur ainsi qu'aux directives de l'OFAC en la matière.

5. Impact sur les surfaces agricoles, leur exploitation et leur rendement

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB renouvelle ici sa détermination de définir avec le fermier des modalités permettant d'une part d'affecter des surfaces aéroportuaires à l'exploitation agricole et, d'autre part, de minimiser l'impact sonore de l'exploitation aéroportuaire sur la ferme de la Blécherette.

A-4. MUNICIPALITE DE PRILLY

1. **Le dossier contient des imprécisions relatives à l'attribution des degrés de sensibilité.**

   Déterminations d'ARLB SA:

   ARLB SA estime avec l'autorité cantonale que le dossier contient des éléments suffisamment précis permettant l'évaluation de la charge sonore.

A-5. MUNICIPALITE DE ROMANEL

1. **La Municipalité réserve ses droits dans l'hypothèse où les valeurs de bruit se révéleraient plus élevées et par conséquent incompatibles avec les DS attribués ultérieurement aux quartiers concernés. De même dans l'hypothèse où le mode d'intensité de l'utilisation de l'aéroport serait modifié.**

   Déterminations d'ARLB SA:

   ARLB SA en prend acte.

B. OPPOSITIONS

B-1 RUEGGER

1. **L'OPB ne serait pas respectée. L'évolution du trafic serait contraire aux promesses faites. Les voltes auraient été modifiées sans que les normes légales soient respectées.**

Déterminations d'ARLB SA:

Les opposants se trompent. Le rapport d'impact a été établi par un bureau indépendant d'ARLB SA, dûment reconnu, qui a appliqué les règles légales en la matière. L'OPB a donc été respectée. Les voltes quant à elles n'ont été modifiées - et ne le seront encore - qu'en accord avec l'autorité compétente et dans l'optique d'une diminution de l'impact sonore sur les environs. La sortie NORD, aux effets positifs en matière de charge sonore, constituera une alternative intéressante lorsque les avions pourront bénéficier d'une piste en dur.

ARLB SA rappelle en outre que la demande de concession de construire ne vise qu'à améliorer l'état des installations aéroportuaires et n'a pas pour but de modifier le régime d'exploitation.

B-2 MDRB ET CONSORTS, PAR ME JACQUES BALLENEGGER

1. Le dossier serait affecté d'une vice formel en ce sens que la version officielle du rapport d'impact sonore est en langue allemande.

Déterminations d'ARLB SA:

Ce moyen formel n'en est pas un dans un procédure fédérale.

De sa propre initiative, ARLB SA a toutefois fait en sorte que la lecture du dossier soit facilitée. A cet effet, elle a fourni une traduction de travail du rapport d'impact sonore. Pour que personne ne puisse l'accuser d'avoir infléchi la traduction dans un sens ou dans un autre, ARLB SA a marqué cette traduction d'une mention rappelant que seul le texte original fait foi. Personne n'a d'ailleurs à aucun moment sollicité d'explications à ce propos, explications qui auraient volontiers été fournies.

2. Le dossier fait état de deux valeurs différentes s'agissant des mouvements annuels pris en compte: 38'000 et 45'000 mouvements. Les opposants ont été trompés.

Déterminations d'ARLB SA:

La valeur de 38'000 mouvements résulte du règlement d'exploitation actuel. Celle de 45'000 mouvements n'est qu'une hypothèse de travail destinée à vérifier l'impact sonore à l'horizon 2010. Ce chiffre n'émane pas d'ARLB SA et a été fixé sans que l'avis de celle-ci soit demandé. Il est voulu par les règles d'application de l'OPB et est destiné à garantir que même si le trafic devait se développer au-delà de ce que pronostique ARLB SA, les limites de charge sonore seraient respectées.

Il n'y a donc pas tromperie, d'autant moins d'ailleurs que les raisons de l'existence de ces deux valeurs sont exposées dans le dossier mis à l'enquête.

3. **Le dossier contient une supercherie en ce sens que l'année de référence 1993 est une année de faible trafic, résultat de cachotteries incompatibles avec la bonne foi.**

Déterminations d'ARLB SA:

La légèreté de l'accusation est aussi évidente que la transparence des statistiques de l'aérodrome, accessibles et publiées comme on le sait. La discussion n'a d'ailleurs pas de sens s'agissant d'un dossier de concession de construire (et non pas d'exploitation) hält base de calcul

4. **Les voltes ne seraient pas respectées.**

Déterminations d'ARLB SA:

La question soulevée est sans lien avec la concession de construire.

5. **Les degrés de sensibilité II (DS II) affectés à certaines parcelles ne doivent pas être modifiés en DS III.**

Déterminations d'ARLB SA:

Le DS III est parfaitement justifié s'agissant des parcelles concernées, dont rien n'indique par ailleurs qu'elles aient préalablement été colloquées en DS II.

B-3 REYMOND CLAUDE ET DOMINIQUE

1. Leurs parcelles devraient être classées en DS II et non en DS III.

Déterminations d'ARLB SA:

Le DS III est parfaitement justifié s'agissant des parcelles concernées, dont rien n'indique par ailleurs qu'elles aient préalablement été colloquées en DS II.

2. L'OFAC prévoit 34'197 mouvements à l'horizon 2010 et le bureau BAECHTOLD 45'000. Les promoteurs entendent-ils multiplier les heures d'écolage et de pilotage ?

Déterminations d'ARLB SA:

Les prévisions de l'OFAC (incorrectement relatées par les opposants) ne reflètent pas une volonté d'ARLB SA et ont été établies sans que l'avis de celle-ci soit demandé. Le bureau BAECHTOLD a pour sa part retenu, sans intervention d'ARLB SA, une hypothèse de travail de 45'000 mouvements à l'horizon 2010, se fondant sur les règles d'application de l'OPB afin de garantir que même si le trafic devait se développer au-delà de ce que pronostique ARLB SA, les limites de charge sonore seraient respectées.

3. Les bimoteurs à turbines n'ont pas été retenus dans l'évaluation du bureau BAECHTOLD, qui ne définit pas de manière précise l'impact des augmentations du trafic aérien. Qu'en est-il de l'interdiction des avions à réaction ?

Déterminations d'ARLB SA:

Les avions à réaction sont interdits d'accès à Lausanne en vertu de la concession d'exploitation actuellement en vigueur, valable jusqu'en 2006. Les avions à turbopropulseurs ont pour leur part été retenus dans les éléments de base du rapport BAECHTOLD, qui expose les impacts d'une augmentation du trafic, tant en volume qu'en structure.

4. **Des exigences plus strictes et plus précises doivent être posées en matière de voltes et de procédures de décollage et d'approche, notamment pour protéger les riverains.**

Déterminations d'ARLB SA:

Le respect des voltes actuelles est contrôlé. L'évolution des procédures d'approche et de départ dépend avant tout des améliorations techniques (performances des avions, équipements électroniques et état de la piste notamment). L'objectif - déjà partiellement réalisé - est de diminuer les tours de piste.

5. **Les essais au sol devraient être effectués dans les hangars.**

Déterminations d'ARLB SA:

En admettant que cela soit techniquement possible, il est à craindre que le hangar fonctionne comme caisse de résonance et multiplie ainsi l'impact sonore. Il est préférable de procéder aux essais au sol (opération limitée à quelques instants de fonctionnement du moteur après un contrôle ou un service) à l'abri d'une butte ou d'une façade.

6. **Des exigences strictes doivent être posées par les autorités communales, cantonales et fédérales.**

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA ne dispose d'aucun privilège et sera soumise aux règles s'appliquant à l'activité aéroportuaire envisagée, que le peuple lausannois a accepté à une très forte majorité.

B-4 ATE

1. **Seule la version officielle du rapport d'impact sonore est en langue allemande, ce qui constitue un profond mépris des citoyens.**

Déterminations d'ARLB SA:

Le rapport d'impact sonore ayant été rédigé en langue allemande, ARLB SA a fourni une traduction de travail pour en faciliter la lecture. Personne n'a d'ailleurs à aucun moment sollicité d'explications complémentaires, qui auraient volontiers été fournies.

2. **Le dossier fait état de deux valeurs différentes s'agissant des mouvements annuels pris en compte: 38'000 et 45'000 mouvements. Ces données sont dépourvues de valeur, faute de contrôles fiables. Ni ARLB SA, ni l'OFAC n'ont les moyens et l'objectivité nécessaires à ces contrôles.**

Déterminations d'ARLB SA:

Lors d'une comparaison effectuée sans préavis, il a été établi que des riverains opposants avaient recensé moins de mouvements que ceux qui avaient été comptabilisés par ARLB SA.

ARLB SA n'a rien à cacher des statistiques de mouvements qu'elle tient.

Quant à la fiabilité des inspecteurs de l'OFAC, il n'appartient pas à ARLB SA de répondre aux accusations de partialité formulées par l'ATE.

B-5 ROSSEL-BADEL ANNE-MARIE

1. **L'avis de la population est insuffisamment pris en compte. L'école de pilotage produit une bruit dépassant les normes admissibles, pour le malheur de nombreux riverains.**

Déterminations d'ARLB SA:

La charge sonore est établie en respectant des normes officielles tirées notamment de la législation fédérale sur la protection de l'environnement.

Il n'y a pas de dépassement des normes admissibles.

L'avis de la population lausannoise résulte quant à lui de la votation populaire optant pour le maintien et la modernisation de l'aérodrome.

B-6. SCHERRER JEAN ET NILLE

1. La gêne due au bruit des avions de la Blécherette augmente rapidement, la volte ayant été déplacée d'environ 575 mètres à l'ouest.

Déterminations d'ARLB SA:

Cette affirmation est fausse. La volte n'a pas été déplacée. Les "constatations" faites par les opposants ne correspondent aucunement à la réalité.

2. Les fondements du rapport BAECHTOLD sont erronés et sous-évaluent les passages d'avions d'environ 297 %. Les statistiques fournies par ARLB SA sont sujettes à caution.

Déterminations d'ARLB SA:

Le rapport BAECHTOLD se fonde sur des normes officielles et reconnues qui sont mises en application sans aucune intervention d'ARLB SA. Quant aux statistiques fournies par ARLB SA, elles correspondent à la stricte réalité des mouvements enregistrés sur l'aérodrome.

3. L'augmentation prévisible du nombre de mouvements a aggravé la pollution atmosphérique.

Déterminations d'ARLB SA:

En sa qualité d'exploitante d'un aérodrome public, ARLB SA ne dispose que de moyens limités s'agissant de la limitation des émissions gazeuses. Néanmoins, par une politique tarifaire adaptée en conséquence, ARLB SA est décidée à encourager l'uti-

lisation d'avions modernes, plus silencieux et plus économes en carburant. Ces aéronefs étant généralement moins puissamment motorisés, l'amélioration de l'état de la piste ne peut que contribuer à les rendre attractifs à Lausanne. ARLB SA a également procédé à la mise en vente d'essence sans plomb.

4. ARLB SA a par le passé commis, permis et admis de fréquentes infractions et entorses à la réglementation établie.

Déterminations d'ARLB SA:

Il s'agit là d'une accusation calomnieuse qui souligne le caractère émotionnel et infondé de l'opposition formée par Jean et Nille SCHERRER.

B-7. VINCENT RAYMOND

L'opposition formée par Raymond VINCENT est essentiellement un geste d'humeur mettant en cause - entre autres - l'objectivité de l'OFAC.

Nombreuses sont les remarques sans aucune pertinence (le préavis de l'OFEFP ne figurerait pas au dossier, devrait y être joint, une nouvelle publication devrait être ordonnée dans la foulée...)

L'opposant allègue des comptabilisations erronées de mouvements, des mouvements effectués en infraction, des chiffres erronés couverts par l'OFAC...

En conclusion et tenant compte du fait que la réponse aux autres oppositions fait écho aux critiques de l'opposant VINCENT, dans ce qu'elles ont de rationnel, ARLB SA estime qu'il n'y a pas lieu d'entrer plus en matière sur celles-ci.

B-8. HUMBERT Jacques

L'opposant HUMBERT se réfère à l'opposition formée par le MDRB. ARLB SA se détermine ici sur l'opposition HUMBERT dans la mesure où elle diffère de celle du MDRB.

1. ARLB soumettrait sans l'avouer un véritable projet de centre romand de l'écolage.

Déterminations d'ARLB SA:

Il est absolument faux de vouloir prétendre qu'ARLB SA a l'intention de faire de l'aérodrome de Lausanne un centre romand de l'écolage. Les deux écoles qui dispensent de la formation de base sont installées à Lausanne depuis fort longtemps. Quant à l'Ecole IFR TWINAIR, elle dispense des cours théoriques à Lausanne, sa formation pratique étant essentiellement dispensée au départ de Genève-Cointrin compte tenu des aéronefs utilisés.

Contrairement à ce que prétend l'opposant, il n'y a pas lieu de prévoir une inflation "considérable" des mouvements d'écolage puisque l'amélioration de l'état de la piste permettra assurément de réduire le nombre d'atterrissages par élève formé.

2. Le comptage des mouvements ne se fait pas correctement.

Déterminations d'ARLB SA:

Le comptage des mouvements s'effectue sur la base des directives de l'OFAC qui a eu à maintes reprises, compte tenu des récriminations constantes des opposants, l'occasion de vérifier que les statistiques étaient tenues correctement.

3. La votation sur le plan partiel d'affectation portait sur un aéroport à vocation touristique et d'affaires. Ce projet n'aurait jamais vu le jour si la campagne avait été axée sur le développement massif de l'écolage.

Déterminations d'ARLB SA:

ARLB SA répète qu'il n'est pas dans son intention de créer à Lausanne un centre romand d'écolage. La réalisation des travaux de modernisation de l'aérodrome s'inscrit fidèlement dans la ligne ayant conduit à l'adoption du plan partiel d'affectation en votation populaire.

4. Le projet doit intégrer immédiatement la sortie Nord 01 avec volte à 3'000 pieds.

Déterminations d'ARLB SA:

L'adaptation des voltes sera entreprise chaque fois que l'état de la technique permettra d'en retirer une diminution de la charge sonore pour les riverains sans affecter la sécurité. Pour ce faire, des constations objectives et constantes sont nécessaires, ce que M. HUMBERT semble méconnaître puisque tout en demandant la fixation d'une volte à 3'000 pieds, il affirme (page 6) que l'adaptation de la hauteur des voltes ne diminue pas la charge sonore de Jouxtens-Mézery. Il n'est pas possible de construire l'avenir sur de tels paradoxes ni sur des affirmations erronées telles que celles qui ont trait au cheminement emprunté par "les vieux coucous de l'écolage".

Quant au jugement porté sur les approches directes rendues possibles par le système ATIS, il est totalement erroné en ce sens que M. HUMBERT n'a pas compris qu'une approche directe s'effectuait sans emprunter la volte. Lorsqu'il affirme que "le gain qui en résulte représente environ un demi-tour", il démontre son ignorance du système déjà mis en application.

5. Les mesures de bruit doivent être réactualisées.

Déterminations d'ARLB SA:

La cartographie sonore a été réalisée en application de l'OPB qui, se fondant sur un échantillonnage représentatif de la flotte d'avions et des valeurs de trafic de pointe, commande l'application des normes ISO pour dresser des courbes isophones. Celles-ci ne dépendent donc pas du caractère aléatoire et ponctuel de mesures in situ, mais d'un modèle mathématique éprouvé.

6. Le règlement d'exploitation doit être remanié et faire partie intégrante du dossier de construction de la piste en dur.

Déterminations d'ARLB SA:

Le règlement d'exploitation actuel permet non seulement de garantir une exploitation sûre et régulière de l'aérodrome, mais encore la flexibilité d'exploitation nécessaire tout en respectant les intérêts des riverains.

La surveillance du trafic, le respect des horaires et des circuits constituent des mesures de contrôle que le libellé du règlement d'exploitation ne permet pas à lui seul de modifier ou d'infléchir.

7. **Les voltes actuelles ne sont pas respectées. Il faut supprimer la volte OUEST et créer un envol NORD.**

Déterminations d'ARLB SA:

Les affirmations de l'opposant ne sont pas corroborées par les faits et la sortie NORD envisagée ne supprimera pas l'existence d'un tour de piste.

8. **La gestion de l'aéroport est critiquable au point que "tout se fait au bon vouloir des pilotes dont une bonne partie se montre récalcitrante". Cette exigence oblige les riverains à déposer continuellement des plaintes. L'OFAC n'assume pas son mandat avec la sérénité et l'impartialité voulues. L'OFAC doit être dessaisi du dossier et remplacé par une autorités neutre.**

Déterminations d'ARLB SA:

Aucun fait démontrable ne vient étayer ces accusations gratuites.

9. **L'activité de parachutisme détourne la limitation inscrite dans le règlement d'exploitation.**

Déterminations d'ARLB SA:

Cette affirmation est contestée. En tant qu'elle constitue une critique à l'encontre de l'interprétation du règlement d'exploitation, elle n'a pas sa place dans une procédure relative à l'octroi d'une concession de construire.

10. ARLB SA doit apporter la preuve de sa capacité à financer le projet et de la garantie de sa solvabilité ultérieure, en présentant notamment un plan d'indemnisation des nuisances dues au bruit.

Déterminations d'ARLB SA:

La confiance vouée par la population lausannoise à la société ARLB SA a été démontrée à l'occasion de la votation populaire sanctionnant la privatisation de l'aéroport la construction des nouvelles installations. Et même pénalisée par les conditions d'exploitation actuelles, mauvaise comme on le sait, ARLB SA a pu équilibrer ses comptes.

ARLB SA conteste au demeurant être en position de devoir indemniser qui ce soit à raison de nuisances sonores.

B-9 JEKER Jacques

1. Le dossier est critiquable en raison de la méthodologie retenue pour le calcul de la charge sonore.

Déterminations d'ARLB SA:

Le calcul de la charge sonore a été effectué par un bureau neutre et indépendant sur la base de l'OPB, édictée par le Conseil fédéral en application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. L'application de cette ordonnance se fait par recours aux normes ISO, dont l'impartialité ne peut être mise en cause. Les valeurs en dB (A) qui en résultent ne sont pas comparables aux valeurs résultant de mesures ponctuelles, qui peuvent leur être supérieures. Elles représentent en revanche une valeur équivalant à un niveau de bruit constant.

2. **Il faut s'opposer à l'autorisation donnée aux élèves pilotes et aux recyclables** (sic) **de prendre leur envol en direction du Sud.**

Déterminations d'ARLB SA:

Les raisons pour lesquelles M. JEKER conteste l'utilisation de la piste 19 pour les décollages des élèves pilotes et des "recyclables" sont inconnues. On ignore par ailleurs ce que ce dernier terme veut dire.

B-10 PEREZ Alberto

1. **La méthode de mesures de la charge sonore est critiquable. Il n'est notamment fait mention d'aucune disposition prescrivant une hauteur minimale et un bruit maximal au-dessus des maisons d'habitation. Aucune mesure de bruit n'a été effectuée à l'intérieur des chambres, sur la face des bâtiments, sur les toits plats.**

Déterminations d'ARLB SA:

Le calcul de la charge sonore a été effectué par un bureau neutre et indépendant sur la base de l'OPB, édictée par le Conseil fédéral en application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. L'application de cette ordonnance se fait par recours aux normes ISO, dont l'impartialité ne peut être mise en cause. Les valeurs en dB (A) qui en résultent ne sont pas comparables aux valeurs résultant de mesures ponctuelles, qui peuvent leur être supérieures. Elles représentent en revanche une valeur équivalant à un niveau de bruit constant.

2. **Il est mentionné dans les documents soumis à l'enquête que l'activité aéronautique n'aura pas lieu de nuit, mais rien n'est dit sur l'horaire de cette période.**

La délimitation entre le jour et la nuit résulte d'une disposition légale et fluctue au cours de l'année, en fonction de la position du soleil.

3. Aucun moyen de contrôle durant les périodes d'exploitation n'est prévu.

Déterminations d'ARLB SA:

Il appartient à l'autorité, lorsqu'elle est saisie d'une information susceptible de mettre en doute le respect des valeurs imposées par la loi, ses dispositions d'application et les décisions prises en matière d'exploitation d'aérodrome, d'ordonner les mesures nécessaires à ce qu'une appréciation objective de la situation soit réalisée.

Le cas échéant, des mesures correctives doivent être apportées. ARLB SA n'a pas l'intention de s'y dérober.

B-11 GPE

1. L'abattage des arbres 1, 2 et 3 doit être compensé de manière à protéger les habitants au sud de cette zone.

Déterminations d'ARLB SA:

Aucun abattage d'arbres n'est prévu.

15.5.97