



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 13. INT - 113

Déposé le : 19.03.13

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

**Plan d'affectation cantonal PAC 315 CHUV :  
nuisances sonores maximales, transports publics minima ?**

## Texte déposé

Le Plan d'affectation cantonal (PAC) 315 qui définit le développement de la cité hospitalière lausannoise du CHUV à l'horizon 2030, mis à l'enquête publique en 2011, a soulevé des oppositions suivies de recours à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP), en juillet 2012, de la part d'habitants et de propriétaires immobiliers voisins du site.

Au cœur de la problématique :

- 1) l'augmentation du trafic hélicoptéré dû à l'extension de la Cité hospitalière et à la croissance démographique;
- 2) le projet de construction d'un troisième hélicoptère utilisable par des appareils de grande capacité de transport de type "Super Puma";
- 3) l'absence de planification en transports publics pour compléter la seule station "CHUV" du métro m2 desservant ce secteur de la ville au fort potentiel de développement en postes de travail, en visiteurs-utilisateurs et en habitants.

Le PAC 315 a été soumis à la procédure de l'étude d'impact sur l'environnement, au sens de l'ordonnance sur les études d'impact (OEIE), notamment pour les raisons suivantes :

- plus de 300 places de parc
- plus de 1000 mouvements d'hélicoptères par année.

L'étude d'impact sur l'environnement (EIE), dans les premières pages de son rapport, relève que "La Cité hospitalière en extension doit désormais mieux s'intégrer à la ville, trouver ses ancrages, se forger des liens avec le voisinage, qu'ils soient bâtis ou non bâtis."

Toujours dans le rapport EIE, on relève que le nombre de vols augmente régulièrement d'environ 3% par année, atteignant quelque 2000 mouvements/an pour 2007. D'autre part, le principe de précaution de la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE) impose de limiter au maximum les nuisances. C'est pourquoi, le schéma directeur de développement de la cité hospitalière, planifiant la création d'une 3<sup>e</sup> et plus grande plate-forme d'atterrissage d'hélicoptères sur le toit de l'extension la Polyclinique médicale universitaire (PMU), Bugnon-Est 2<sup>e</sup> étape, au carrefour Montagibert-Bugnon, le rapport EIE prévoit d'importantes augmentations des niveaux sonores pour les habitants des immeubles de l'Avenue Montagibert 2, 4, 6 et 8 (seuls immeubles du périmètre qui ont fait l'objet de pose de capteurs phoniques).

Une première mesure a été prise dès l'automne 2009, par convention dénonçable annuellement, qui exige que les hélicoptères de la REGA ne viennent plus chercher et ramener les médecins urgentistes sur le site du CHUV lors des interventions; ce qui représentait, en 2008, 21% des mouvements annuels.

Une deuxième mesure, indispensable selon le rapport EIE, consiste à remplacer une centaine de fenêtres par des vitrages isolants, sur les bâtiments privés concernés, pour un coût estimé de 2000 CHF par fenêtre.

Les opposants et leur association "Silence ! CHUV", dénonçant "l'indigence" de toutes les parties du rapport EIE ayant trait aux nuisances des hélicoptères, ont commandé une étude scientifique - aux conclusions accablantes - concernant les risques sur la santé des habitants proches d'un héliport (*Hellweg Robert D. , 2012, Review and analysis of the noise impacte proposed new heliport pad at CHUV as contained in the PAC 315 Report on Environmental Impact*) et adressé trois recours incidents contre la levée de l'effet suspensif par la CDAP. Pas du tout opposés aux différents projets d'agrandissements de la Cité hospitalière pour ces prochaines décennies, ils estiment qu'à l'horizon 2030, suivant la courbe actuelle d'augmentation du trafic héliporté, on peut prévoir quelque 3500 à 4000 mouvements par année. Ils déplorent la géolocalisation du nouvel héliport à édifier directement en bordure de la zone mixte à forte densité des rues riveraines, conduisant notamment, de jour comme de nuit, à affecter la santé des habitants, à déprécier les biens des propriétaires, à constituer un risque accru pour la sécurité des habitations et des habitants du fait de la très faible altitude de survol et, en résumé, à détériorer la qualité de vie.

En conclusion, les opposants demandent que le CHUV propose des solutions d'aménagement allant dans le sens de la recherche d'un meilleur emplacement pour les phases d'atterrissage, de décollage et d'approche, par un déplacement des héliports vers des zones non limitrophes des habitations; de même, ils demandent l'application stricte des manœuvres d'approche par pose et décollage vertical plutôt que par survol à basse altitude des habitations riveraines.

En ce qui concerne la desserte en transports publics (TP) de la Cité hospitalière, l'EIE relève que depuis la mise en service de la station CHUV du métro m2 en décembre 2008, l'accessibilité au Sud de la Cité hospitalière (secteur de la Polyclinique médicale universitaire PMU) est plus difficile depuis la suppression de l'arrêt de bus "Montagibert" (valeur estimée à environ 10'000 voyageurs / jour, ce qui correspond à environ 40% de tous les déplacements générés par le périmètre du PAC 315). De même, une opposante et recourante déplore que nombre d'usagers actuels et futurs du CHUV, dont beaucoup ne jouissent pas d'une très bonne santé ou connaissent des problèmes de mobilité, doivent franchir à pied d'importantes distances sur un terrain à forte pente, le PAC 315 ne prévoyant même pas une desserte par des TP "en boucle" dans la zone du CHUV, service qui pourrait profiter également aux habitants des artères environnantes densément peuplées, surtout au sud du périmètre (Bugnon, Montagibert, Jolimont).

**Fort de ces constats, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :**

1. Une étude de l'évolution des sauvetages hélicoptérés en fonction de la croissance de la population vaudoise sera-t-elle conduite avant toute décision ?
2. Une meilleure géolocalisation des héliports plus centrée sur le site du CHUV, donc plus éloignée des zones d'habitation, a-t-elle fait l'objet d'études ?
3. La construction du nouvel héliport est-elle envisageable en un lieu plus approprié, par exemple sur le toit des nouvelles extensions prévues au centre de la Cité hospitalière plutôt qu'en bordure du périmètre PAC 315 ?
4. Quels engagements peuvent-ils être donnés quant à la pérennisation de l'accord sur la recherche et la dépose des médecins urgentistes hors du périmètre du CHUV ?
5. Quelles nouvelles propositions la Direction du CHUV pourrait-elle adresser aux propriétaires, locataires et membres de l'association "Silence ! CHUV" dans le but de trouver des solutions acceptables susceptibles d'aboutir à un accord et au retrait des recours ?
6. Quels développements peuvent-ils être envisagés et quels engagements peuvent-ils être pris en faveur d'une meilleure vision du développement des TP dans le périmètre du PAC 315 CHUV ?

Blonay, le 18 mars 2013

Jean-Marc Nicolet

