

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Marc Nicolet et consorts - Plan d'affectation cantonal PAC 315 CHUV : nuisances sonores maximales, transports publics minima ?

Rappel de l'interpellation

"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 coeur 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 3e et plus grande plate-forme d'atterrissage d'hélicoptères sur le toit de l'extension de la Polyclinique médicale universitaire (PMU), Bugnon-Est 2e 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 on 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 hélicoptère (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 hélicoptère, on peut prévoir quelque 3500 à 4000 mouvements par année. Ils déplorent la géolocalisation du nouvel hélicoptère 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 hélicoptères vers des zones non limitrophes des habitations ; de même, ils demandent l'application stricte des manoeuvres 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 hélicoptères en fonction de la croissance de la population vaudoise sera-t-elle conduite avant toute décision ?
2. Une meilleure géo localisation des hélicoptères 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 hélicoptère 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 ?"

Réponse aux questions de l'interpellation

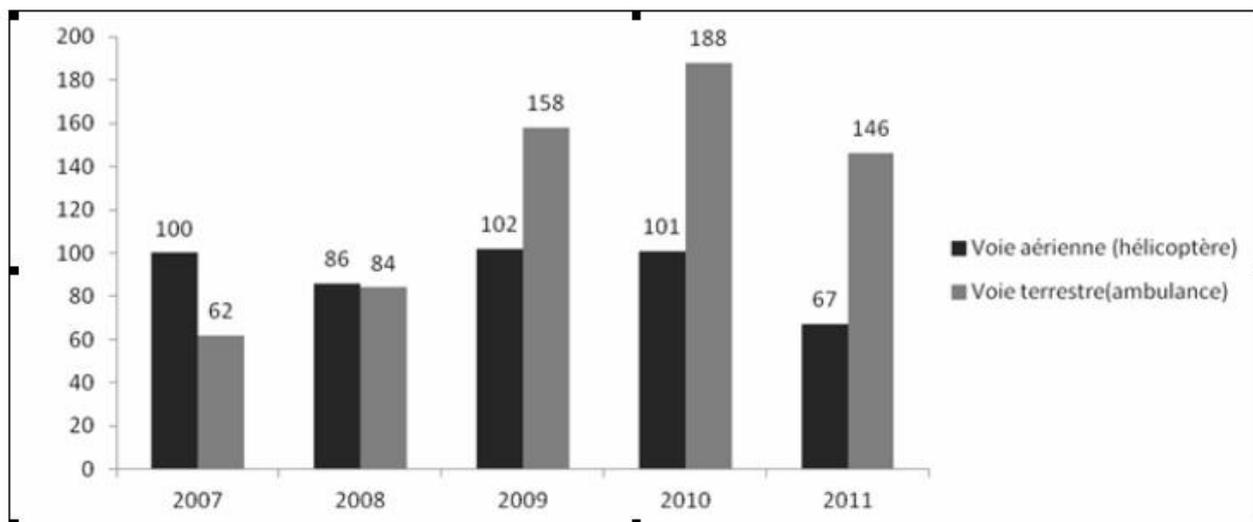
Ayant pris connaissance de l'interpellation de Monsieur le Député Nicolet, le Conseil d'Etat répond comme il suit à ses questions :

1. Une étude de l'évolution des sauvetages hélicoptères en fonction de la croissance de la population vaudoise sera-t-elle conduite avant toute décision ?

Le PAC n° 315 a fait l'objet d'un rapport en application à l'art. 47 OAT et d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Tous deux ont été soumis à enquête publique du 28 juin 2011 au 28 juillet 2011 et ont été accompagnés d'un plan et d'un règlement. Ces documents avaient fait l'objet d'un examen préalable par les services de l'Etat, d'un examen complémentaire, puis d'un " ultime contrôle ", le 6 avril 2011 et sont conformes aux exigences.

L'ensemble des démarches ont été faites dans les règles de l'art en particulier l'étude des impacts sur l'environnement avec au surplus le déploiement d'un plan de mobilité du CHUV

Suite à ces études, le recours aux transports hélicoptés, que le CHUV peut maîtriser, a été diminué au profit des transports terrestres par ambulance (voir graphique ci-dessous). Pour les autres, le CHUV n'en a pas le contrôle puisque ces transports hélicoptés ne dépendent pas de lui mais des urgences extrahospitalières ou des hôpitaux qui font les transferts et qui jugent eux-mêmes de l'urgence requise. A ce jour, malgré l'augmentation d'activité et l'augmentation de la lourdeur des cas, le nombre de transports hélicoptés a significativement diminué depuis 2010. Par ailleurs, un projet d'une éventuelle construction d'un nouvel hélicopt n'est pas prévu actuellement avant 2022. Le moment venu, ce projet fera l'objet de toutes les études nécessaires ainsi que d'une enquête publique spécifique.



2. Une meilleure géo-localisation des hélicoptères plus centrée sur le site du CHUV, donc plus éloignée des zones d'habitation, a-t-elle fait l'objet d'études ?

Les constructeurs des hélicoptères fixent la dimension des plateformes en fonction des caractéristiques techniques de l'appareil pour garantir un atterrissage en toute sécurité. Avant la construction de la polyclinique médicale universitaire (PMU) les exigences demandaient une place de 9 mètres de côté.

A ce jour, le CHUV est équipé de 2 plateformes d'atterrissage de 20 mètres de diamètre construites conformément aux exigences de 2002. Le CHUV, dans le cadre de la planification cantonale, a pressenti le risque qu'à l'horizon 2022, lorsque le projet de la 2^{ème} étape de la PMU devrait être réalisé, que les exigences auront encore évolué. Dans ce sens une place de 25 mètres de diamètre a été estimée et son impact sur l'environnement analysé.

Le positionnement des places hélicoptées est dicté par les deux critères impératifs:

La sécurité aéronautique

Les voies d'approches doivent être dégagées pour permettre un atterrissage en tout temps en fonction des conditions aérologiques (une approche face au vent doit toujours être possible). Il en est de même en cas de renoncement à atterrir, l'échappée doit être en tout temps possible. Plus les places sont en hauteur, plus les 2 premières conditions ci-dessus sont respectées.

Une proximité entre le lieu d'atterrissage et le plateau technique des urgences (déchoquage).

Une proximité immédiate entre l'aire d'atterrissage et le plateau technique des urgences avec une voie de circulation entre ces deux lieux aussi courte que possible et uniquement dédiée au transfert des patients hélicoptés sont nécessaires. Aujourd'hui, le plateau technique (déchoquage, scanner, salles d'opérations et soins intensifs) est localisé au niveau 05 au cœur du BH et il n'est pas envisageable de les localiser ailleurs. Les aires d'atterrissage actuelles, situées sur le toit de la PMU, permettent de remplir cette exigence de proximité. Aucun autre lieu ne peut être envisagé sur la cité hospitalière.

3. La construction du nouvel hélicopt 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 ?

On rappellera ici que la planification cantonale permet la réalisation de projets et en mesurer leurs impacts sur l'environnement après avoir analysé leur justification. Ces projets feront obligatoirement

l'objet d'une demande de permis de construire spécifique pour chacun d'entre eux. Comme précisé, l'extension de la PMU le long de Montagibert n'est pas envisagée avant au moins 10 ans. Dans ce cadre, une enquête publique sera faite et accompagnée d'un rapport d'impact spécifique à la création d'une place hélicoptérée si cette dernière s'avère toujours nécessaire en fonction de l'évolution des exigences.

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 ?

Le Conseil d'Etat entend rappeler que tous les mouvements hélicoptérés sont dictés par l'urgence et la nécessité d'assurer une prise en charge sécuritaire des accidentés selon des critères précis définis par la centrale d'engagement du 144. Ce n'est nullement par confort que les moyens hélicoptérés sont sollicités.

Par ailleurs, la convention signée est en vigueur pour une durée illimitée. Comme toute convention une clause de résiliation est fixée et, dans ce cadre, elle peut être résiliée moyennant un préavis d'une année. A ce jour, le CHUV n'a aucune intention de résilier cette convention mais, en tant qu'hôpital universitaire il n'est pas le responsable des modalités d'exécution des urgences donc des évolutions possibles.

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 ?

A ce jour, les recours des riverains bloquent des projets de première importance pour la prise en charge sanitaire de la population, notamment l'hôpital des enfants.

Rappelons que le CHUV a mis en place depuis début 2007 un système de transfert de patients par voie terrestre au départ du CHUV vers d'autres lieux de soins, ce qui a permis de diminuer le nombre de transferts par la voie des airs de façon significative. Il a également pérennisé le médecin urgentiste à la base de la REGA.

Indépendamment des éléments qui précèdent, le Conseil d'Etat entend surtout rappeler que le CHUV n'a pas de marge de manœuvre tant sur le nombre de vols hélicoptérés que sur les transports publics. En étant un hôpital de dernier recours il se doit de répondre à la prise en charge cantonale et inter-cantonale. De plus, il y a un intérêt public prépondérant pour réaliser les projets urgents de soins.

Le Conseil d'Etat est bien conscient des nuisances générées par le trafic hélicoptéré, et ne peut que rappeler que ces dernières sont nécessaires pour éviter une mise en danger concrète et immédiate pour les patients. Il a pris à ce jour toutes les mesures techniques possibles pour diminuer les nuisances sonores.

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 ?

Les développements en matière de transports publics ont été particulièrement spectaculaires dans le quartier concerné par l'arrivée du M2, dont le choix a été notamment guidé par la présence du CHUV dans le quartier, présence qui implique aussi l'existence de vols d'hélicoptères.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .