(Séance du 26 mars 2013)

Interpellation Jean-Marc Nicolet – Plan d'affectation cantonal PAC 315 CHUV : nuisances sonores maximales, transports publics minima ? (13_INT_113)

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 héliporté dû à l'extension de la cité hospitalière et à la croissance démographique ;
2. le projet de construction d'un troisième héliport 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. Par ailleurs, 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 troisième et plus grande plate-forme d'atterrissage d'hélicoptères sur le toit de l'extension la Policlinique médicale universitaire (PMU), Bugnon-Est deuxième 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[1] aux conclusions accablantes concernant les risques sur la santé des habitants proches d'un héliport 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

[1] 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*.

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 Policlinique 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 héliportés 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 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 le 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 être envisagés et quels engagements peuvent être pris en faveur d'une meilleure vision du développement des TP dans le périmètre du PAC 315 CHUV ?

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Jean-Marc Nicolet

Développement

Le président : — Il n'était pas prévu de développer cette interpellation mais, dans la mesure où le Conseil d'Etat va y répondre immédiatement, je cède la parole à M. Jean-Marc Nicolet pour qu'il la développe.

M. Jacques Nicolet (UDC) : — Mon interpellation soulève deux problématiques que j'ai résumées en cinq questions autour des développements à venir de la cité hospitalière vaudoise. Dans les très grandes lignes, je demande au Conseil d'Etat de se positionner,

- Premièrement, sur la question des transports héliportés, de leur très fort développement actuel et prévisible en pleine ville, de l'impact environnemental — avant tout, pollution sonore jour et nuit due à ce mode de transport —, des possibilités de trouver des solutions novatrices en vue d'intégrer encore mieux ce moyen de transport, indispensable au développement du CHUV quand il s'agit de survie ou de diagnostic vital.
- Deuxièmement, j'interpelle le Conseil d'Etat pour qu'il précise sa vision du développement actuel et futur des transports publics dans le périmètre de la cité hospitalière, sachant que ce vaste secteur, à mes yeux, mériterait sans doute mieux qu'une seule station du métro M2, eu égard notamment au fait que de nombreux usagers ont une mobilité réduite.

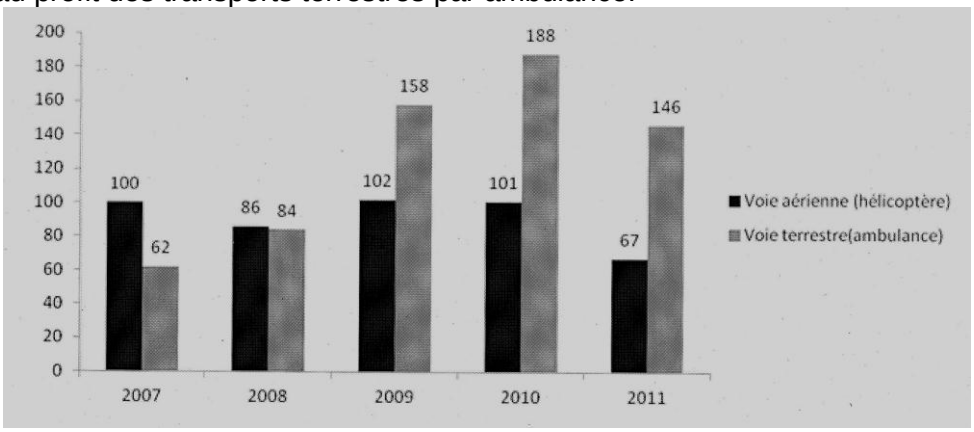
Telles sont, en résumé, les grandes lignes de mon interpellation. Pour le reste, je vous laisse vous reporter au texte et aux cinq questions que je pose au gouvernement.

Réponse séance tenante du Conseil d'Etat

M. Pierre-Yves Maillard, président du Conseil d'Etat : — Vu l'importance du sujet et le début de campagne, en quelque sorte, qui commence à poindre sur ce thème, le Conseil d'Etat propose de répondre d'emblée aux questions de M. Nicolet.
Ayant pris connaissance de l'interpellation de M. le député Nicolet, le Conseil d'Etat répond comme il suit à ses questions :

1. *Une étude de l'évolution des sauvetages héliportés 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'article 47 OAT et d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Tous deux ont été soumis à enquête publique 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 héliportés, que le CHUV peut maîtriser, a été diminué au profit des transports terrestres par ambulance.



On constate, dans l'image ci-dessus, que la colonne noire indique le nombre de transports par hélicoptère qui était de 100 en 2007, a été réduit à 67 en 2011, car une nouvelle organisation a permis de transporter davantage de patients par ambulance en ayant une station héliportée à la Blécherette.
A ce jour, malgré l'augmentation d'activité et l'augmentation de la lourdeur des cas, le nombre de transports héliportés a donc significativement diminué depuis 2010. Par ailleurs,

un projet d'une éventuelle construction d'un nouvel héliport — ce qui fait l'objet de la contestation — n'est pas prévu 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 héliports 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 Policlinique médicale universitaire (PMU), les exigences demandaient une place de 9 mètres de côté. A ce jour, le CHUV est équipé de deux plateformes d'atterrissage de vingt 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 les exigences aient encore évolué lorsque le projet de la deuxième étape de la PMU devra être réalisé. Dans ce sens, une place de 25 mètres de diamètre a été estimée et son impact sur l'environnement analysé.
Le positionnement des places héliportées est dicté par les deux critères impératifs liés à la sécurité aéronautique et à une proximité immédiate entre l'aire d'atterrissage et le plateau technique des urgences, notamment la question du déchocage — je vous laisse prendre connaissance du détail de ces exigences.

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 ?*

On rappellera que la planification cantonale permet la réalisation de projets et d'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 la rue Montagibert n'est pas envisagée avant au moins dix ans. Dans ce cadre, une enquête publique sera faite et accompagnée d'un rapport d'impact spécifique à la création d'une place héliportée, 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 héliportés 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 héliportés sont sollicités.
Par ailleurs, la convention signée est en vigueur pour une durée illimitée. Comme pour toute convention, une clause de résiliation est fixée et, dans ce cadre, elle peut être résiliée moyennant un préavis d'un an. 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, et 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 le projet de création d'un nouvel hôpital des enfants qui vous sera soumis prochainement en ce qui concerne le crédit d'ouvrage.
Rappelons que le CHUV a mis en place, depuis début 2007, un système de transfert de patients par voie terrestre au départ du CHUV qui a eu les impacts que vous avez constatés.
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 héliportés 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 héliporté 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 transports publics dans le périmètre du PAC 315 CHUV ?*

Nous nous bornerons à répondre que 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.
Je me permets d'ajouter un bref commentaire. Nous sommes en ce moment même en train d'égaliser le sol au CHUV pour y construire les projets qui vous seront soumis et le projet de Rennaz. Il y a quelque chose d'assez ironique à relever : à Rennaz, on nous dit qu'il ne faut justement pas faire un hôpital à la campagne parce qu'il n'y a pas de transports publics, et que c'est beaucoup plus intelligent de faire un hôpital en milieu urbain ; et à Lausanne, on nous demande comment nous osons imaginer un hôpital en milieu urbain avec tous les vols d'hélicoptères que cela génère… Lorsque vous êtes chef du département et que vous avez ces deux discours, vous mesurez à quel point notre société devient difficile lorsqu'il s'agit de construire des investissements d'intérêt public.
J'invite tous ceux qui font recours parce que quelque chose ne leur convient pas devant leurs fenêtres à mesurer à quel point nos aînés, eux, ont accepté certaines nuisances et certains équipements publics dont ils profitent. Je souhaite que ceux qui font recours n'aient jamais à faire appel à une ambulance ou à un hélicoptère pour sauver leur vie. Si malheureusement cela devait arriver, espérons que nous n'aurons pas à demander l'avis de tous les voisins vivant aux abords du parcours de l'ambulance ou de l'hélicoptère pour savoir si le bruit ne les dérange pas et s'ils tolèrent que l'ambulance ou l'hélicoptère passent devant chez eux.
La discussion est ouverte.
M. Jacques Nicolet (UDC) : — Les réponses du Conseil d'Etat appellent de ma part quelques commentaires. D'abord, j'exprimerai mon sentiment d'insatisfaction. En effet, je voulais poser une problématique environnementale et sociétale pour savoir dans quelle mesure, un jour, pourquoi pas, on remplacerait tous les transports par ambulance par des transports par hélicoptère, vu le très fort développement de la population. Je me permettais de demander au gouvernement s'il existait des études, une vision prospective ou un dossier plus précis que les réponses qui m'ont été données sur une vision de société — qui transporte-t-on par hélicoptère ? Qu'est-ce qu'on transporte par hélicoptère ? Jusqu'où cela sera-t-il acceptable en pleine ville ? Pour cela, je n'ai pas obtenu de réponse.
Ensuite, dans le rapport d'impact sur l'environnement commandé par le PAC mis à l'enquête, l'objectif est clairement de mieux s'intégrer désormais dans la ville et de forger des liens avec le voisinage habité et construit. Je ne vois pas tellement de traces de cette notion dans la réponse du Conseil d'Etat.
M. Maillard nous a présenté, dans le rapport que vous avez reçu et que l'on peut consulter sur internet, un tableau des statistiques des vols par hélicoptère. Je déplore qu'il n'ait pas précisé qu'il s'agit uniquement des vols commandés par le CHUV et que les autres ne figurent pas dans cette statistique. Je trouve que c'est un peu fort de café de ne nous montrer qu'une partie de la statistique, celle qui arrange le mieux les chiffres.
Enfin, bien sûr, je rejoins complètement le gouvernement lorsqu'il parle de l'intérêt public prépondérant qu'il y a à réaliser les projets urgents de soins. Nous sommes tous d'accord sur cet aspect. Nous ne remettons pas en question l'ensemble du projet. Je souhaitais simplement obtenir un peu plus de précisions et de vision.

Fort de ces considérations, j'annonce que j'irai et que j'invite chacun à cette fameuse séance du Groupe santé publique qui aura lieu le mardi 16 avril et où l'on présentera plus en détail le développement des dix ou vingt prochaines années de la cité hospitalière, je me réserve la possibilité de revenir sur l'ensemble de cette problématique et de reconsidérer mes questions à la lumière des informations qui nous seront données.
M. Jacques-André Haury (V'L) : — Les Vert'libéraux, comme les autres partis lausannois, ont été abordés par « Silence ! CHUV » dans l'espoir d'obtenir leur soutien. Ils ont répondu très clairement que cette démarche les choquait et les indignait. Je remercie M. le président du Conseil d'Etat pour sa réponse tout à fait claire. A la place de M. Nicolet, je ferais profil bas. Il s'agit de quelques égoïstes qui défendent des intérêts à courte vue. On demande au Conseil d'Etat de faire des projections à long terme alors qu'avec ces gens, il s'agit d'égoïsme à courte vue. Lorsqu'on habite à côté d'un hôpital de l'importance du CHUV, on sait que cette activité entraîne certaines nuisances. Que les voisins qui veulent vivre au calme aillent vivre à la campagne ! Personne ne les en empêche. L'ancienne conseillère communale verte qui préside ce mouvement peut très bien déménager, on se passera d'elle à Lausanne. Je trouve que mettre en balance l'intérêt, la sécurité, la santé et la vie des patients transportés en hélicoptère au CHUV avec le petit confort du sommeil des voisins a quelque chose de choquant. On ne peut pas autoriser n'importe quel discours au nom du confort et de la défense des intérêts individuels.
Lorsque vous dites, monsieur Nicolet, qu'il faudrait faire la liste des vols commandés par le CHUV, il faudrait savoir comment cela fonctionne. Si vous ramassiez un enfant comateux au bas d'une piste de bob à Leysin et qu'un hélicoptère bien médicalisé le prenne en charge pour l'amener au CHUV, commenceriez-vous par demander au CHUV si l'on est d'accord de le recevoir ? Non, monsieur Nicolet, vous montez là un mauvais cheval. Cela peut arriver au début d'une carrière politique. Si vous espérez parler de cela le 16 avril avec le Groupe santé publique, sachez que ce sujet n'est en tout cas pas à notre programme.
M. Pierre-Yves Maillard, président du Conseil d'Etat : — Tout a presque été dit mais, pour donner suite à la réaction de M. Nicolet, je pense qu'une expérience utile pourrait être de visiter les urgences et ceux qui ont eu recours à l'hélicoptère. Ce pourrait être instructif quant à l'intérêt public qu'il y a à laisser ces transports se faire.
Par ailleurs, j'ajoute un élément. Les opposants font comme si la solution consistait à passer par les ambulances plutôt que par les hélicoptères. Mais les ambulances génèrent aussi des nuisances sonores. Cela ne fait donc que reporter le problème. Par définition, il y a évidemment beaucoup moins de personnes dérangées par l'hélicoptère que par les ambulances. Vous avez dit vouloir soulever un débat sociétal en ayant une vision plus large, mais je crois que, justement, ce que nous sommes en train de mesurer, c'est à quel point il faut éviter de relayer, à mon sens, toute vision strictement individuelle et fondée sur la perte d'un confort — et encore, à propos de perte de confort, le CHUV n'existe pas depuis trois semaines seulement, il est là depuis trente ans… Je crois donc vraiment que nous avons une responsabilité vis-à-vis des personnes à transporter en urgence. Quand les gens se sentent dérangés par un inconfort, il faut leur rappeler que l'intérêt général doit finir par l'emporter. Voilà, je crois, ce que M. Haury a voulu dire, et, ce à quoi je peux me rallier.
M. Jean-Luc Chollet (UDC) : — Mon excellent préopinant a conseillé aux riverains dérangés par l'héliport du CHUV d'aller construire à la campagne. Ces derniers risqueraient fort de se retrouver au voisinage de cet héliport aux champs qu'ils ont appelé de leurs vœux. Bref, il faut rester sérieux et ne pas perdre de vue que, pour un passage de l'hélicoptère, il y a un multiple de cinq, six ou sept passages de véhicules d'urgence depuis la sortie de l'autoroute jusqu'à l'entrée du CHUV avec feux bleus et sirènes qui produisent des nuisances auditives plus importantes en nombre que le passage d'un hélicoptère. Pour le reste, je m'en réfère à ce qu'a déclaré notre collègue Haury.

La discussion est close.

Le Grand Conseil passe à l'ordre du jour.