

Arrêté fédéral relatif au financement des mesures spéciales en faveur de la promotion des nouvelles technologies dans le domaine de la microélectronique

du 30 septembre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 3, 1^{er} alinéa, de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ instituant des mesures spéciales en faveur de la promotion des nouvelles technologies dans le domaine de la microélectronique;

vu le message du Conseil fédéral du 9 janvier 1991²⁾,

arrête:

Article premier

¹ Un crédit d'ensemble de 150 millions de francs est alloué pour le financement de mesures spéciales destinées à favoriser le développement de nouvelles technologies dans le domaine de la microélectronique.

² Le crédit se répartit comme il suit:

En mio. de fr.

- | | |
|--|----|
| a. Centres de compétence et groupe national de support | 70 |
| b. Encouragement de la recherche: | |
| – Priorité «Microélectronique» de la CERS | 30 |
| – Promotion de la technologie des processus | 40 |
| c. Mesures d'accompagnement | 10 |

Art. 2

Les engagements particuliers peuvent être contractés jusqu'au 31 décembre 1997.

Art. 3

Le Conseil fédéral peut procéder à de légers réajustements dans la répartition des moyens entre les rubriques du crédit d'ensemble.

Art. 4

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

¹⁾ RS 423.71; RO 1992 386

²⁾ FF 1991 I 581

Conseil des Etats, 4 juin 1991

Le président: Hänsenberger

La secrétaire: Huber

Conseil national, 30 septembre 1991

Le président: Bremi

Le secrétaire: Anliker

34185

Publications des départements et des offices de la Confédération

Allocation de subsides fédéraux pour des projets forestiers

Décisions du Département fédéral de l'intérieur

- Commune de FRIBOURG FR, Clef de détermination des stations forestières
Clef stations
No de projet 231-FR-2010/00

Voies de recours

Ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, dans un délai de 30 jours à compter de la présente publication (art. 2, let. c, et 12, LPN; art. 14 LCPR; art. 29 ss et 97 ss, OJ).

Les personnes habilitées à recourir pourront consulter les décisions et les dossiers de projets auprès de la Direction fédérale des forêts, Worblentalstrasse 32, 3003 Berne, dans le délai imparti pour les recours et après s'être annoncées par téléphone (tél. 031/67 78 53 / 67 77 78).

18 février 1992

DEPARTEMENT FEDERAL DE L'INTERIEUR

Demandes d'octroi de permis concernant la durée du travail

Déplacement des limites du travail de jour (art. 10 LT)

- APL Clarexi SA, 1260 Nyon
atelier de fabrication
1 ho, 1 f
23 mars 1992 au 25 mars 1995 (renouvellement)
Permis avec dérogation en vertu de l'art. 28 LT

Travail de jour à deux équipes (art. 23 LT)

- Genex SA, 1225 Chêne-Bourg
décolletage, usine de Chêne-Bourg
58 ho, 4 f
3 février 1992 jusqu'à nouvel avis (renouvellement)
- Genex SA, 1225 Chêne-Bourg
décolletage, usine de Chêne-Bourg
58 ho, 4 f
3 février 1992 jusqu'à nouvel avis (renouvellement)
- Scies Miniatures SA, 1337 Vallorbe
atelier de fabrication
14 ho
31 mai 1992 au 3 juin 1995 (renouvellement)
- Métaux Précieux SA Métalor, 2000 Neuchâtel
diverses parties d'entreprise
8 ho
17 février 1992 au 18 février 1995 (renouvellement)
- Nivarox-Far SA, 2400 Le Locle
atelier de tournage CNC et décolletage
8 ho
23 mars 1992 au 25 mars 1995 (renouvellement)
- Valtronic SA, 1343 Les Charbonnières
atelier des Charbonnières
8 ho, 90 f
3 février 1992 jusqu'à nouvel avis (modification)

Travail de nuit ou travail à trois équipes (art. 17 ou 24 LT)

- Fabriques de tabac réunies SA, 2003 Neuchâtel
production ETNA
8 ho
12 janvier 1992 au 14 janvier 1995 (renouvellement)
Permis avec dérogation en vertu de l'art. 28 LT

(ho = hommes, f = femmes, j = jeunes gens)

Voies de droit

Toute personne touchée dans ses droits ou ses obligations par l'octroi d'un permis concernant la durée du travail et ayant qualité pour recourir contre une telle décision peut, dans les dix jours à compter de la présente publication, consulter le dossier, sur rendez-vous, auprès de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, division de la protection des travailleurs et du droit du travail, Gurtengasse 3, 3003 Berne, (tél. 031 61 29 45 / 28 58).

Permis concernant la durée du travail octroyés

Déplacement des limites du travail de jour

Motifs: Exécution de commandes urgentes, horaire d'exploitation nécessaire pour des raisons économiques (art. 10, 2e al., LT)

- Nouvelle Lemania SA, Manufacture d'horlogerie,
1341 L'Orient
usinage sur machines CNC et conventionnelles
10 ho, 10 f
17 février 1992 au 18 février 1995 (renouvellement)
- Icobulle-Imprimeur SA, 1630 Bulle
atelier d'impression, machines offset 4 et 2 couleurs
8 ho
6 janvier 1992 au 9 janvier 1993

Travail de jour à deux équipes

Motifs: Exécution de commandes urgentes, horaire d'exploitation nécessaire pour des raisons économiques (art. 23, 1er al., LT)

- Moulins de Granges SA, 1523 Granges-près-Marnand
diverses parties d'entreprise
4 ho, 2 j
6 janvier 1992 au 9 janvier 1993
- Mathys SA Bettlach, 2108 Couvet
diverses parties d'entreprise
16 ho
9 décembre 1991 au 12 décembre 1992
- Chocolats Villars SA et Cafés Villars SA, 1701 Fribourg 1
département production
8 ho, 6 f
13 janvier 1992 au 16 janvier 1993 (renouvellement)

Travail de nuit et travail à trois équipes

Motifs: Horaire d'exploitation indispensable pour des raisons techniques ou économiques (art. 17, 2e al., et 24, 2e al., LT)

- Jean-Pierre Clément & Cie SA, 2720 Tramelan
atelier de décolletage
6 ho
1er mars 1992 au 4 mars 1995 (renouvellement)
- Tavano SA, 1211 Genève 13
diverses parties d'entreprise
5 ho
23 février 1992 au 25 février 1995 (renouvellement)
- Sokymat SA, 1607 Palézieux-Gare
diverses parties d'entreprise
34 ho
6 janvier 1992 au 9 janvier 1993
Permis avec dérogation en vertu de l'art. 28 LT

Travail du dimanche

Motifs: Horaire d'exploitation indispensable pour des raisons techniques ou économiques (art. 19, 2e al., LT)

- Hélios A. Charpilloz SA, 2735 Bévillard
ateliers de décolletage et de taillage
5 ho
2 février 1992 au 6 février 1993

Travail continu

Motifs: Horaire d'exploitation indispensable pour des raisons techniques ou économiques (art. 25, 1er al., LT)

- Ateliers de constructions mécaniques de Vevey SA,
1800 Vevey
usinage "grandes machines"
12 ho
4 novembre 1991 au 7 novembre 1992

(ho = hommes, f = femmes, j = jeunes gens)

Voies de droit

Conformément à l'article 55, 2e alinéa, LT et aux articles 44 ss, LPA, ces décisions peuvent être attaquées devant le Département fédéral de l'économie publique par recours administratif, dans les 30 jours à compter de la présente publication. Le mémoire de recours doit être présenté en deux exemplaires, il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire.

Toute personne ayant qualité pour recourir peut consulter sur rendez-vous, pendant la durée du délai de recours, les permis et leur justificatif, auprès de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, Gurtengasse 3, 3003 Berne, (tél. 031 61 29 45/28 58).

18 février 1992

Office fédéral de l'industrie,
des arts et métiers et du travail :

Division de la protection des
travailleurs et du droit du travail

Décisions du Service fédéral des améliorations foncières

- Commune du Roche FR, rationalisation de bâtiment Fellenried,
projet n° FR3236
- Commune de Bursins VD, remaniement parcellaire,
1ère étape,
projet n° VD2395
- Commune de Liddes VS, rationalisation de bâtiment Drance,
projet n° VS3490
- Commune de Nendaz VS, adduction d'eau et bâtiment à
l'alpage de Combire-Meina,
projet n° VS3724

Voies de recours

En vertu de l'article 68 de l'ordonnance sur les améliorations foncières (RS 913.1), des articles 44 ss de la loi fédérale sur la procédure administrative (RS 172.021), de l'article 12 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (RS 451) et de l'article 14 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (RS 704), ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours administratif auprès du Département fédéral de l'économie publique, dans un délai de 30 jours à compter de la présente publication. Le recours sera présenté en deux exemplaires; il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et portera la signature du recourant ou de son mandataire.

Les personnes habilitées à recourir pourront consulter les décisions et les dossiers de projets auprès du Service fédéral des améliorations foncières, Mattenhofstrasse 5, 3003 Berne, dans le délai imparti pour les recours et après s'être annoncées par téléphone (tél. 031 61 26 55).

18 février 1992

Service fédéral des
améliorations foncières

Autorisation d'exploiter deux aérodromes pour hydravions aux larges de Lausanne et de Montreux

du 31 janvier 1992

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC),

vu

- la requête du 28 juillet 1989,
- l'acte de concession pour usage d'eau n° 131 octroyée le 17 juin 1988 par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud,
- les résultats de la procédure de consultation,
- les dispositions déterminantes de l'ordonnance du 14 novembre 1973¹⁾ sur la navigation aérienne (ONA) et de la loi du 20 décembre 1968²⁾ sur la procédure administrative (PA),

délivre à

M. Olivier Dépraz, chemin de Bellerive 17, Lausanne

l'autorisation

d'exploiter, aux conditions ci-après, deux aérodromes pour hydravions aux larges de Lausanne et de Montreux:

1 Objet

- 11 L'autorisation confère le droit d'exploiter deux aérodromes pour hydravions (ci-après: hydro-aérodromes) sur le Lac Léman; l'un est situé devant Lausanne, coordonnées 151 190/536 850, l'autre devant Montreux, coordonnées 142 450/559 300.
- 12 Toute modification ultérieure de l'exploitation requiert l'approbation de l'OFAC.

2 Exploitation

21 Accessibilité

¹ Il n'existe aucune obligation d'admettre des usagers sur les hydro-aérodromes.

² Dans l'exercice de leurs activités officielles, les fonctionnaires du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, ceux de l'administration des douanes ainsi que de la police, bénéficient en tout temps du libre-accès aux hydro-aérodromes.

¹⁾ RS 748.01

²⁾ RS 172.021

22 Obligations de l'exploitant

L'exploitant est tenu de garantir une exploitation réglementaire des hydro-aérodromes. Il s'engage notamment:

- a. à exploiter les hydro-aérodromes conformément aux dispositions déterminantes de la législation sur la navigation aérienne et aux conditions de la présente autorisation;
- b. à livrer les données statistiques conformément aux directives de l'OFAC;
- c. à annoncer immédiatement à l'OFAC tous les événements particuliers qui entraîneraient une modification provisoire ou durable des conditions d'utilisation;
- d. à annoncer immédiatement à l'OFAC les accidents ainsi que les événements particuliers qui se produiraient lors des opérations de vol.

23 Direction des hydro-aérodromes

¹ L'exploitant désigne un chef d'aérodrome pour les deux hydro-aérodromes. Ses droits et obligations ainsi que les tâches qui lui sont déléguées par la Confédération seront consignés dans un cahier des charges.

² La désignation du chef de place requiert l'approbation de l'OFAC. Si le chef de place n'est plus en mesure d'exercer son activité, une nouvelle candidature sera présentée à l'OFAC sans retard.

24 Règlement d'exploitation

¹ L'exploitant est tenu d'édicter un règlement d'exploitation. Il y fixera notamment:

- a. l'organisation de l'exploitation des hydro-aérodromes;
- b. les prescriptions d'utilisation de ceux-ci;
- c. les mesures de protection de l'environnement.

² Le règlement d'exploitation requiert l'approbation de l'OFAC.

25 Heures d'exploitation

L'utilisation des hydro-aérodromes est interdite avant 0800 LT et après la fin du crépuscule civil.

26 Mesures de protection de l'environnement

¹ La présente autorisation repose sur les mesures de bruit du 16 décembre 1986 en ce qui concerne les décollages et les amerrissages, ainsi que sur celles du 28 janvier 1991 en ce qui concerne les mouvements de l'avion sur l'eau, compte tenu du fait que le nombre moyen de mouvements (un

mouvement = un décollage ou un amerrissage) ne dépasse pas annuellement le chiffre de 2000 par hydro-aérodrome. Toute modification de l'exploitation qui entraînerait un dépassement des valeurs d'exposition au bruit ainsi déterminées requiert une nouvelle évaluation de l'OFAC.

3 Dispositions diverses

31 Surveillance

L'exploitation des hydro-aérodromes est soumise à la surveillance de l'OFAC.

32 Transfert, limitation ou retrait de l'autorisation

¹ Le transfert de l'autorisation à un tiers requiert l'approbation de l'OFAC.

² L'OFAC peut restreindre ou retirer l'autorisation, sans dédommagement, si les conditions d'une utilisation réglementaire et sûre ne sont plus remplies ou si l'exploitation n'est plus compatible avec les exigences de la protection de l'environnement.

33 Dispositions pénales

Celui qui aura contrevenu aux dispositions de la présente autorisation sera puni conformément aux dispositions de l'article 98, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 (LNA)¹⁾ sur la navigation aérienne.

34 Validité

¹ L'autorisation est délivrée pour une durée indéterminée. Elle est valable uniquement en liaison avec l'acte de concession pour usage d'eau n° 131 octroyée le 17 juin 1988 par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

² Elle entrera en vigueur:

- a. 30 jours après sa publication dans la Feuille fédérale ou le jour où d'éventuels recours déposés contre elle auront été rejetés définitivement;
- b. dès que l'OFAC aura approuvé la nomination du chef d'aérodrome.

31 janvier 1992

Office fédéral de l'aviation civile:

Division de l'infrastructure et de l'espace aérien

34954

¹⁾ RS 748.0

Justification

1 *Situation initiale*

Le 28 juillet 1989, M. Olivier Dépraz a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une requête visant à obtenir l'autorisation d'exploiter deux aérodromes pour hydravions aux larges de Lausanne et de Montreux.

2 *Procédure de consultation*

21 La procédure de consultation a été ouverte le 22 novembre 1989.

Ont été consultés directement: le Conseil d'Etat du Canton de Vaud, le Département militaire fédéral, l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. La requête a en outre été publiée dans la Feuille fédérale du 28 novembre 1989 (FF 1989 736).

22 Seize avis sont parvenus à l'OFAC dans les délais.

22.1 Après avoir pris acte de la requête, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud l'a transmise au Département des Travaux publics, de l'aménagement et des transports, département compétent, qui, à son tour, a consulté le Laboratoire cantonal. Celui-ci ayant donné un préavis positif, ce Département soutient la requête de M. Olivier Dépraz. En effet, il considère d'une part que l'impact de ce projet est modeste surtout en site urbanisé, et d'autre part que le projet présente une nouveauté et une initiative particulière digne d'intérêt.

22.2 La ville de Lausanne se prononce positivement tout en formulant la réserve suivante: la direction de police fera effectuer, avant d'octroyer une quelconque autorisation d'accostage à un ponton, les mesures nécessaires, notamment en ce qui concerne le bruit, soit pour interdire l'accostage, soit pour en fixer les règles et conditions.

22.3 La Municipalité de Montreux ne se prononce pas sur la requête, mais pose la question de savoir si des mesures de bruit pourraient être exécutées de la même manière que celles d'Ouchy-Lausanne.

22.4 Le Département militaire fédéral (DMF), représenté par le Secrétariat général du DMF, n'a pas d'objection à formuler à l'encontre de l'octroi de l'autorisation.

22.5 L'Office fédéral de l'aménagement du territoire (OAT) fonde son avis sur la réponse fournie par le Service de l'aménagement du territoire de l'Etat de Vaud.

Celui-ci relève que les zones d'amerrissage se situent en face de «stations touristiques importantes» et que le projet n'est donc pas en contradiction

avec la politique du développement touristique. Vu les considérations du Service de l'Aménagement du territoire de l'Etat de Vaud, qui tend à limiter l'autorisation de manière à permettre les modifications que l'expérience peut nécessiter, l'OAT propose donc de limiter à cinq ans la validité de l'autorisation.

- 22.6 L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) rejette le projet en invoquant les arguments suivants: les bases fondamentales relatives tant à la conception qu'à l'aménagement du territoire font défaut, le besoin n'est pas prouvé, le projet va à l'encontre des efforts actuels en matière de protection de la nature et du paysage et, par conséquent, il est contraire à l'intérêt public.

Pour l'essentiel, l'OFEFP signale la délimitation des réserves d'oiseaux, selon l'article 11 de la loi sur la chasse (LChP, RS 922.0), sises dans une bande de 400 m à compter de la berge.

En outre, il relève que le projet n'a pas été traité conformément à l'article 7 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

Dans la mesure où la requête ne peut être fondamentalement rejetée, l'OFEFP est d'avis que l'exploitation des hydravions aux larges d'Ouchy et de Montreux doit être limitée à la saison d'été et qu'il faut fixer les conditions suivantes:

1. pas de survol de la réserve au-dessous de 500 m pendant toute l'année;
2. à Montreux, décollage uniquement en direction ouest; pas d'approche depuis la vallée du Rhône, mais uniquement depuis l'ouest.

- 22.7 Le Centre Patronal et l'Administration des douanes ont donné un avis positif. Cette dernière signale diverses prescriptions douanières en vigueur.

- 22.8 La station ornithologique suisse demande le rejet de la requête. Toutefois, si le projet était accepté, il y aurait lieu de respecter strictement les dispositions applicables aux bateaux à moteur et aux avions, avant tout l'interdiction de naviguer à moins de 300 m parallèlement à la rive, de dépasser 10 km/h dans les zones riveraines et de voler à moins de 150 m au-dessus du lac. Les oiseaux aquatiques ne doivent pas être effrayés ni délogés.

L'assurance donnée par M. Dépraz de n'effectuer des vols que pendant la période d'été doit être introduite dans l'autorisation en tant que condition limitant le temps d'exploitation.

Indépendamment des effets concrets sur les oiseaux, les hydravions sont indésirables du point de vue écologique. Il représente une source supplémentaire de bruit et de nuisances en général. La station ornithologique craint en outre qu'une telle autorisation entraîne d'autres demandes analogues.

- 22.9 La Fondation WWF Suisse pour l'environnement naturel considère une nouvelle forme de nuisance sur le lac Léman comme inacceptable. Il faut s'orienter plutôt vers une diminution des impacts en général sur le lac et ses abords.

Le projet ne répond à aucune nécessité et ne constitue avant tout qu'une attraction touristique.

En outre, les liaisons avec l'aéroport de Genève, notamment par les CFF, sont suffisantes.

L'étude sur le bruit, jointe au dossier, ne correspond pas à ce que l'on est en droit d'attendre aujourd'hui. Les mesures sont insuffisantes.

En plus, une valeur de 70 dBA à 300 m dépasse déjà largement les 55 dB de valeur de planification fixée par l'OPB en zone de sensibilité II.

- 22.10 La ligue Vaudoise pour la protection de la nature relève l'importance du milieu naturel qui sert de lieu de nutrition, de reproduction et de passage à une faune importante, notamment aux oiseaux d'eau.

Le projet entraînerait des nuisances disproportionnées par rapport à son intérêt propre. Il contrevient aux dispositions légales qui interdisent d'importuner inutilement la faune. Il crée un précédent pour l'autorisation de projets similaires.

De plus, la ligue constate que le dossier est très mince sur les effets du projet sur l'environnement.

- 22.11 Le Groupement pour la protection de l'environnement met essentiellement au premier plan les problèmes que les opérations de vol occasionneront en plus des autres activités existantes, surtout pendant les mois d'été où les vols auront lieu. Le bruit causé sera nettement disproportionné face aux avantages produits. Pour ce qui concerne la liaison avec l'aéroport de Genève, ainsi que les «usages complémentaires», les autres moyens suffisent amplement.

Le projet est en outre en contradiction avec les objectifs 1.4.a, 2.3.a, 2.3.c, 2.9.a, 4.3.b du plan directeur cantonal vaudois du 20 mai 1987. Il sera également en contradiction avec l'objectif 1.5, vu certaines des destinations prévues pour l'hydravion (survol de zones de montagne). Le projet paraît en contradiction avec le 3^e alinéa, lettre b, de l'article 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700) et, concernant la zone de détente de Vichy-Bellerive, avec l'article 3, 2^e alinéa, lettre d, LAT.

Les mesures de bruit effectuées sont également contestées, vu que surtout le type d'avion qu'il est prévu d'utiliser n'est pas encore connu.

- 22.12 Selon trois autres avis de tiers, ainsi qu'un avis de l'association des propriétaires de bateaux de Bau-Pord, le projet doit être rejeté, généralement pour les raisons suivantes:

- charges supplémentaires de bruit et sur l'environnement;
- pas de nécessité de créer des liaisons supplémentaires;
- pas d'intérêt public.

3

Considéran

(art. 43, 4^e al., ONA)

Pour prendre sa décision, l'Office fédéral de l'aviation civile a considéré ce qui suit:

- Compte tenu des procédures fixées dans le règlement d'exploitation, les deux aérodromes pour hydravions satisfont aux exigences minimales en ce qui concerne tant les prescriptions opérationnelles et techniques que la sécurité de la navigation aérienne.
- Les deux aérodromes pour hydravions ne nécessitent pas de terrain, ni pour les atterrissages et les décollages, ni pour une infrastructure au sens traditionnel du terme.
- Après l'atterrissage, l'hydravion se rapproche de la rive à une vitesse de 5 à 10 km, dans la zone de 400 m (conformément à la réglementation applicable aux bateaux).
- La prise d'altitude jusqu'à 3000 ft MNM AMSL, correspondant à au moins 500 m au-dessus de la surface de l'eau, se fera au-dessus du lac, à l'écart de toute zone protégée ou habitée.
- Le canton soutient la demande de M. Dépraz, considérant d'une part que l'impact de ce projet est modeste, surtout en site urbanisé, et que d'autre part le projet présente une nouveauté et une initiative particulière digne d'intérêt. Il est en plus conforme aux objectifs cantonaux en matière de tourisme; les zones d'amerrissage se situent à des emplacements parfaitement compatibles avec le développement spatial souhaité du canton.
- Le DMF n'a pas d'objection à formuler quant à la défense nationale.
- Au sujet du bruit, les enquêtes menées par les services cantonaux et un bureau d'ingénieurs mandaté à cet effet démontrent que les nuisances provoquées par les projets d'aérodrome pour hydravions à Montreux et à Lausanne, en application de l'article 7 OPB, correspondent aux valeurs de planification définies dans l'annexe 5 de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports régionaux et champs d'aviation).

Les valeurs de planification sont également respectées pour les deux sites considérés en faisant appel aux hypothèses suivantes:

- degré de sensibilité II pour l'ensemble du rivage des deux sites;
- totalité des mouvements annuels affectée à chaque site;
- prise en considération d'un bruit de fond de 50 dB (A) dans l'évaluation du niveau d'évaluation;

- les phases de décollage et d'amerrissage n'influencent pas le niveau d'évaluation global.
- L'étude pour déterminer les immissions sonores d'un hydravion se déplaçant à la surface de l'eau montre que les niveaux d'évaluation perçus sur les deux points-récepteurs, l'un à Lausanne-Bellerive, l'autre à Montreux, ne dépassent pas 55 dBA.
- Ces niveaux d'évaluation sont ainsi inférieurs à la valeur de planification diurne fixée par l'OPB pour la zone de degré de sensibilité II, soit 5 dBA.
- En matière d'aménagement du territoire, il est constaté que le projet des deux aérodromes pour hydravions est conforme aux objectifs cantonaux en matière de tourisme; les zones d'amerrissage se situent à des emplacements parfaitement compatibles avec le développement spatial souhaité du canton.
- Concernant les réserves en relation avec la protection de la nature, on peut relever que le rivage de Montreux est entièrement construit; le ponton qu'utilisera l'hydravion existe déjà et se situe dans une zone où se concentrent de nombreuses activités touristiques. A Lausanne, l'accostage se fera dans une zone qui comprend déjà des installations portuaires, les ateliers de la Compagnie Générale de Navigation, le centre d'exploitation d'un commerce de sables et graviers, ainsi qu'une place polyvalente accueillant, entre autres, des manifestations diverses (cirque Knie, Luna Park, etc.).
- Compte tenu des conditions que la Suisse pourrait poser en application de ses obligations découlent de la Convention de Ramsar, le requérant a décidé de déplacer les décollages et les amerrissages afin qu'ils passent de 300 à 400 m. En outre, l'exploitant doit respecter les procédures figurant sur les cartes du règlement d'exploitation ci-annexé, et qui évitent le survol des secteurs sensibles.
- Contrairement à ce qui avait été envisagé dans le projet initial, le requérant s'abstiendra d'axer sa publicité sur les possibilités d'effectuer des vols de transfert entre Lausanne et Montreux d'une part, et l'aéroport de Genève d'autre part.
- L'Office fédéral de l'aviation civile est d'avis que le nombre de mouvements par année, de moins de 2000, et le projet de règlement d'exploitation ci-annexé, qui consigne les différentes procédures évoquées ci-dessus, garantissent le respect des intérêts publics mis en évidence par les autorités consultées.

HYDROAERODROMES DE LAUSANNE ET MONTREUX

Règlement d'exploitation

I.

Les hydroaérodromes de Lausanne et Montreux sont exclusivement exploités par M. Olivier DEPRAZ, en tant qu'exploitant responsable.

II.

L'exercice des activités aéronautiques pourra toutefois être le fait d'une organisation ou d'une société dont la direction sera assurée par l'exploitant ou son nommable.

III.

L'exploitation des hydroaérodromes est placée sous l'autorité d'un chef de place agréé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ses droits et obligations sont fixés par le cahier des charges pour chef de place de l'OFAC.

IV.

Les hydroaérodromes de Montreux et Lausanne ne sont accessibles qu'à un seul aéronef désigné par l'exploitant. Des exceptions peuvent être consenties avec l'accord de l'OFAC.

V.

L'organisation des prescriptions d'utilisation se conformera aux exigences de la concession délivrée par l'Etat de Vaud. Pour le surplus, elle est définie dans les annexes suivantes de ce règlement :

1. Procédures d'approche et de départ à Montreux.
2. Procédures d'approche et de départ à Lausanne.

S'agissant des manoeuvres de l'aéronef sur l'eau, l'appendice 6 de l'ORA (RS 748.121.11) est applicable.

VI.

Le présent règlement entre en vigueur lors de son approbation par l'OFAC.

Lausanne, le 14 janvier 1992



Olivier DEPRAZ



Genehmigt
Approuvé
Approvato

31. JAN. 1992

OFFICE FEDERAL DE L'AVIATION CIVILE
p.o.



P. Hug
Chef de la section des aérodromes

Annexe 1 au règlement d'exploitation des hydroaérodromes de Lausanne et Montreux:

Procédures pour l'hydroaérodrome de Montreux

1.1 La procédure d'utilisation de l'hydroaérodrome de Montreux est régie exclusivement par la présente annexe et les cartes ci-jointes. Elle n'est pas publiée dans l'AIP.

1.2 Aucun vol n'aura lieu avant 08 h 00 LT, ni après le crépuscule civil. Cette restriction ne s'applique pas aux vols SAR. Les restrictions supplémentaires prévues par la concession cantonale pour usage d'eau sont réservées.

Les circuits sont interdits.

1.3 Les procédures de décollage auront lieu exclusivement dans les zones prévues à cet effet. La zone de décollage avec restriction ne sera utilisée que si le décollage peut avoir lieu en direction du large. La prise d'altitude jusqu'à 3000 ft MNM AMSL se fera au dessus du lac, à l'écart de toutes zones protégées ou habitées.

1.4 Lors de l'approche pour amerrissage, le survol des zones habitées et protégées sera évité. En cas d'amerrissage face à la rive, la procédure sera accomplie de sorte que l'aéronef aura acquis sa vitesse de cheminement lacustre avant la sortie de la zone d'amerrissage.

1.5 Le trajet séparant la zone d'amerrissage/décollage du ponton sera parcouru au ralenti, selon les données du constructeur de l'aéronef. La progression empruntera exclusivement le chemin désigné à cet effet.

Lausanne, le 14 janvier 1992



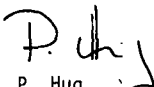
Olivier DEPRAZ



Genehmigt
Approuvé
Approvato

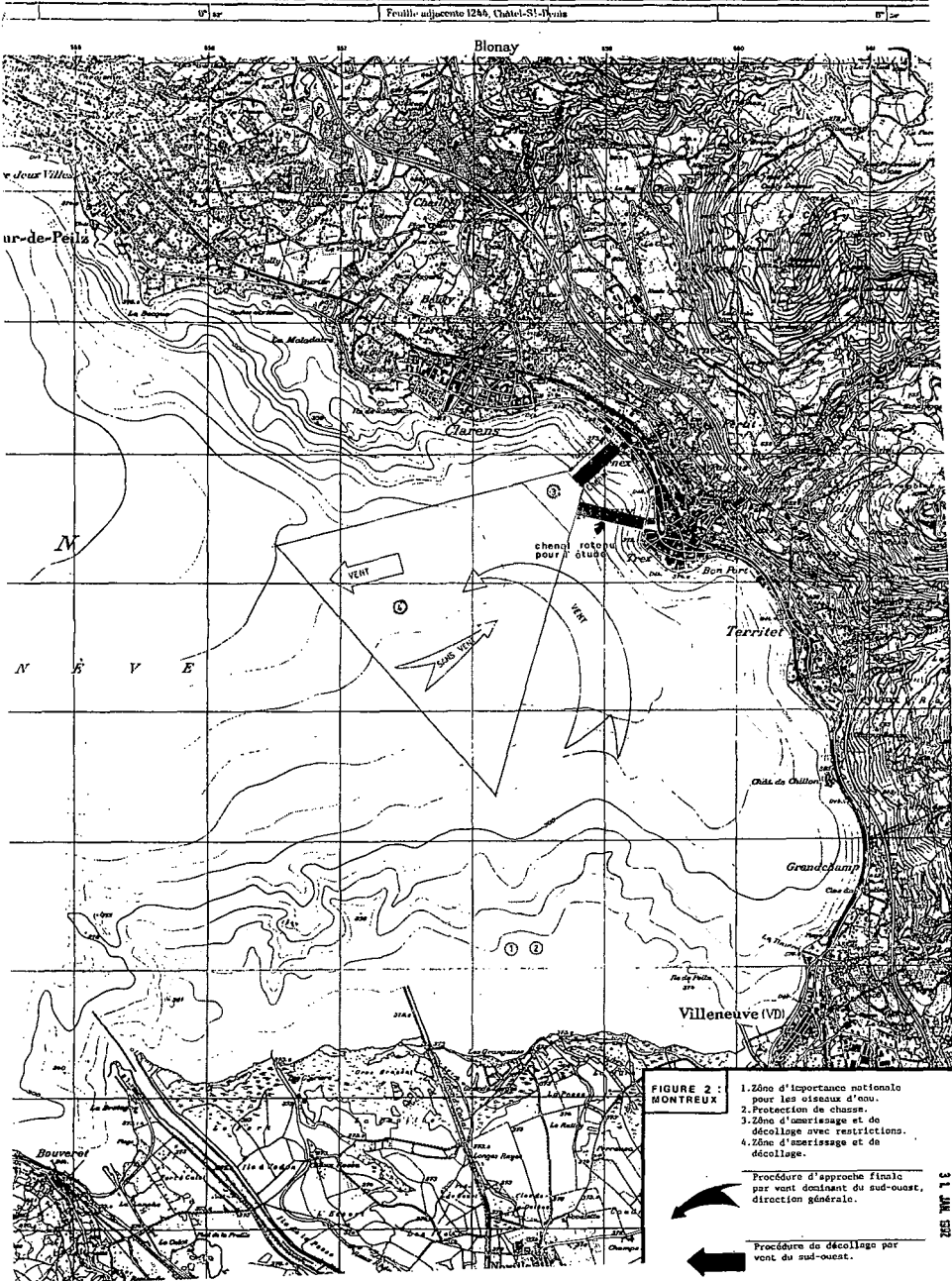
31. JAN. 1992

OFFICE FEDERAL DE L'AVIATION CIVILE
p.o.



P. Hug
Chef de la section des aérodromes

SITUATION MONTREUX



31 JAN 1972

Annexe 2 au règlement d'exploitation des hydroaérodromes de Lausanne et Montreux:

Procédures pour l'hydroaérodrome de Lausanne

2.1 La procédure d'utilisation de l'hydroaérodrome de Montreux est régie exclusivement par la présente annexe et les cartes ci-jointes. Elle n'est pas publiée dans l'AIP.

2.2 Aucun vol n'aura lieu avant 08 h 00 LT, ni après le crépuscule civil. Cette restriction ne s'applique pas aux vols SAR. Les restrictions supplémentaires prévues par la concession cantonale pour usage d'eau sont réservées.

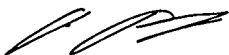
Les circuits sont interdits.

2.3 Les procédures de décollage auront lieu exclusivement dans les zones prévues à cet effet. La zone de décollage avec restriction ne sera utilisée que si le décollage peut avoir lieu en direction du large. La prise d'altitude jusqu'à 3000 ft MNM AMSL se fera au dessus du lac, à l'écart de toutes zones protégées ou habitées.

2.4 Lors de l'approche pour amerrissage, le survol des zones habitées et protégées sera évité. En cas d'amerrissage face à la rive, la procédure sera accomplie de sorte que l'aéronef aura acquis sa vitesse de cheminement lacustre avant la sortie de la zone d'amerrissage.

2.5 Le trajet séparant la zone d'amerrissage/décollage du ponton sera parcouru au ralenti, selon les données du constructeur de l'aéronef. La progression empruntera exclusivement le chemin désigné à cet effet.

Lausanne, le 14 janvier 1992



Olivier DEPRAZ

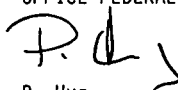


Gesämigt
Approvè
Approvato

31. JAN. 1992

OFFICE FEDERAL DE L'AVIATION CIVILE

p. o.



P. Hug
Chef de la section des aérodromes

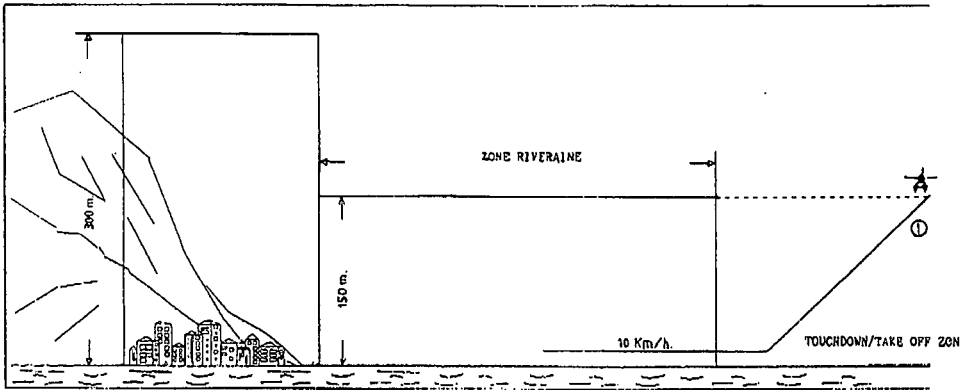
HYDROAERODROMES DE LAUSANNE ET MONTREUX

AMERRISSAGE ET DECOLLAGE

Procédures d'amerrissage et de décollage

Pour les amerrissages et décollages, l'avion suivra les procédures définies selon les vues en plan ci-joint, qui tiennent compte du régime des vents.

Le survol du rivage habité ne se fera pas à moins de 300 mètres de hauteur, celui de la zone riveraine à moins de 150 mètres, selon plan en coupe ci-dessous.



31. JAN. 1992

Voie de droit

En vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative¹⁾, la présente décision peut être attaquée par voie de recours dans les 30 jours à partir de la présente publication dans la Feuille fédérale. Le recours doit être adressé au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, 3003 Berne. Le mémoire de recours contiendra les conclusions et leurs motifs; il sera adressé en deux exemplaires et la décision y sera jointe.

34954

¹⁾ RS 172.021

Arrêté fédéral relatif au financement des mesures spéciales en faveur de la promotion des nouvelles technologies dans le domaine de la microélectronique du 30 septembre 1991

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.02.1992
Date	
Data	
Seite	640-663
Page	
Pagina	
Ref. No	10 106 870

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.