

Procédure d'approbation des plans (PAP)

Guide de qualité formelle du dossier PAP

Auteur: 10 entreprises ferroviaires/de transport en Suisse
(conduite CFF)

Version: 1.0

Date: 31 mai 2024

Table des matières

1	Objectif	4
2	Bases, informations relatives à la PAP	4
2.1	Phases de projet SIA	4
2.2	Schéma fonctionnel de la PAP du point de vue de l'OFT	6
2.3	Représentation hiérarchique des bases légales	7
2.4	Liens d'accès à des bases essentielles	8
3	Types de procédure	11
3.1	Délimitation entre la procédure régie par le droit ferroviaire et la procédure régie par le droit cantonal	11
3.2	Procédure d'approbation des plans (PAP)	11
3.2.1	Procédure ordinaire	11
3.2.2	Procédure simplifiée	12
3.2.3	Absence de PAP	12
3.3	Procédure régie par le droit cantonal	13
3.4	Arbre décisionnel de détermination de la procédure	13
3.5	Détermination de la procédure pour des projets particuliers	14
3.5.1	Passages supérieurs de la route	14
3.5.2	Suppression de passages à niveau (PN)	14
3.5.3	Compétences et procédures pour les projets de construction de tiers selon l'art. 18m de la LCdF (interne au GI)	14
4	Procédures PAP et autorités	15
4.1	Aperçu de la procédure; procédure ordinaire sans expropriation	15
4.2	Aperçu de la procédure; procédure simplifiée sans expropriation	16
4.3	Conduite de la PAP	16
5	Assurance qualité (AQ) des documents de la PAP	17
6	Structure/numérotation du dossier	18
7	Dépôt électronique du dossier PAP	18
8	Interopérabilité	19
8.1	Interopérabilité	19
8.2	STI Infrastructure	19
9	Sécurité	20
9.1	Dossier de sécurité du projet d'installation ferroviaire	20
9.2	Hiérarchie des documents liés à la sécurité	20
9.3	Rapport de sécurité	21
9.3.1	Contenu de base	21
9.3.2	Domaines de sécurité à prendre en compte	21
9.3.3	Analyse des risques – du danger à la mesure	22
9.4	Convention d'utilisation et base du projet	22
9.5	Rapports d'examen	23
9.6	Plans et calculs	23
10	Dérogations aux prescriptions de l'OCF et leurs dispositions d'exécution (DE-OCF)	23
11	Acquisition de terrain/droits	25
12	Piquetage du projet de construction	25
12.1	Représentation sur des plans	25
12.2	Obligation de piquetage	26

12.3	Conservation des preuves	26
13	Environnement.....	27
13.1	Projets soumis au régime de l'EIE.....	27
13.2	Projets non soumis au régime de l'EIE.....	27
14	Approbation des plans	28
14.1	Procédure après l'octroi de l'approbation des plans	28
14.2	Examen du contenu de l'approbation des plans (en particulier des charges)	28
14.3	Début des travaux uniquement à partir de l'entrée en vigueur de l'approbation des plans ..	29

Liste des abréviations

AP	Avant-projet
AQ	Assurance qualité
CFE	Commission fédérale d'estimation
Ch.	Chiffre
DE	Dispositions d'exécution
EIE	Étude de l'impact sur l'environnement
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer
OCI	Organisme de contrôle indépendant
OD	Organisme désigné
OER	Organisme d'évaluation des risques
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFT	Office fédéral des transports
ON	Organisme notifié
OPAPIF	Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires
PA	Loi sur la procédure administrative
PAP	Procédure d'approbation des plans
PN	Passage à niveau
RIE	Rapport d'impact sur l'environnement
RS	Rapport de sécurité
RTN	Règles techniques nationales
<i>RTNN</i>	<i>Règles techniques nationales notifiées</i>
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
<i>STI</i>	<i>Spécifications techniques d'interopérabilité</i>

Liste des figures

Figure 1:	phases et phases partielles selon SIA	4
Figure 2:	exemple de déroulement d'un projet	5
Figure 3:	processus de la PAP, source: OFT	6
Figure 4:	représentation hiérarchique des bases légales	7
Figure 5:	arbre décisionnel de détermination de la procédure	13
Figure 6:	déroulement de la procédure; procédure ordinaire sans expropriation	15
Figure 7:	déroulement de la procédure; procédure simplifiée sans expropriation	16
Figure 8:	niveau supérieur de la structure prédéfinie pour les dossiers PAP	18
Figure 9:	hiérarchie des documents liés à la sécurité	20

1 Objectif

L'objectif de ce guide est de faciliter l'accès à la thématique de la procédure d'approbation des plans (PAP) et de fournir un aperçu des lois, ordonnances et directives applicables à la réalisation d'une PAP, y compris l'élaboration du dossier PAP. Le présent guide vise à soutenir l'assurance qualité, à établir des procédures uniformes et à transférer des connaissances.

Il n'aborde pas de questions techniques. Les contenus techniques des dossiers doivent être traités/introduits par le biais des hiérarchies spécifiques des différents gestionnaires d'infrastructure.

Ce guide aborde également des thèmes spécialisés allant de la détermination du type de procédure à l'approbation des plans en passant par la remise du dossier PAP.

Le suivi de la PAP et le traitement des conditions sont également examinés en détail.

Le guide donne ainsi un aperçu complet des principaux thèmes de la PAP, sans se prétendre exhaustif.

2 Bases, informations relatives à la PAP

2.1 Phases de projet SIA

Le tableau suivant présente les six phases de projet de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA), qui se subdivisent en douze phases partielles. Celles-ci sont utilisées dans la construction suisse et par conséquent aussi dans la construction ferroviaire.

L'élaboration de l'avant-projet, du projet de l'ouvrage et la mise en œuvre de la procédure de demande d'autorisation font partie de la phase 3, à savoir l'étude du projet (couleur orange). Le contenu technique du dossier PAP (informations relatives au projet de construction) et le contenu technique du projet de l'ouvrage sont en grande partie identiques. Par conséquent, le dossier PAP fait également partie de la phase partielle 32.

Phases	Phases partielles
1 Définition des objectifs	11 Énoncé des besoins, approche méthodologique
2 Études préliminaires	21 Étude de faisabilité
3 Étude du projet	31 Avant-projet
	32 Projet de l'ouvrage, dossier PAP
	33 Procédure de demande d'autorisation
4 Appel d'offres	41 Appels d'offres, propositions d'adjudication
5 Réalisation	51 Projet d'exécution
	52 Exécution de l'ouvrage
	53 Mise en service, achèvement
6 Exploitation	61 Fonctionnement
	62 Surveillance/entretien
	63 Maintenance

Figure 1: phases et phases partielles selon SIA

Le processus suivant présente le déroulement des phases selon SIA, complété avec le dossier PAP. En outre, la représentation du processus montre que l'étude du projet (couleur orange) et l'appel d'offres se déroulent en partie parallèlement à la procédure de demande d'autorisation et doivent être traités simultanément, ceci afin que l'adjudication puisse s'effectuer lorsque l'autorisation de construire est délivrée.

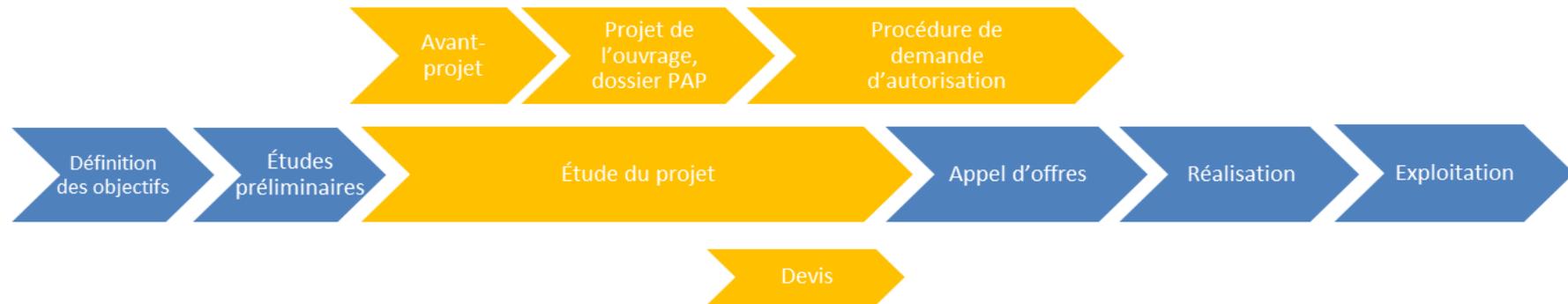


Figure 2: exemple de déroulement d'un projet

2.2 Schéma fonctionnel de la PAP du point de vue de l'OFT

Schéma fonctionnel de la PAP du point de vue de l'Office fédéral des transports (lien PAP: cf. chap. 2.4). La page Internet de l'OFT explique la PAP et le schéma fonctionnel et fournit des liens d'accès à des bases complémentaires.

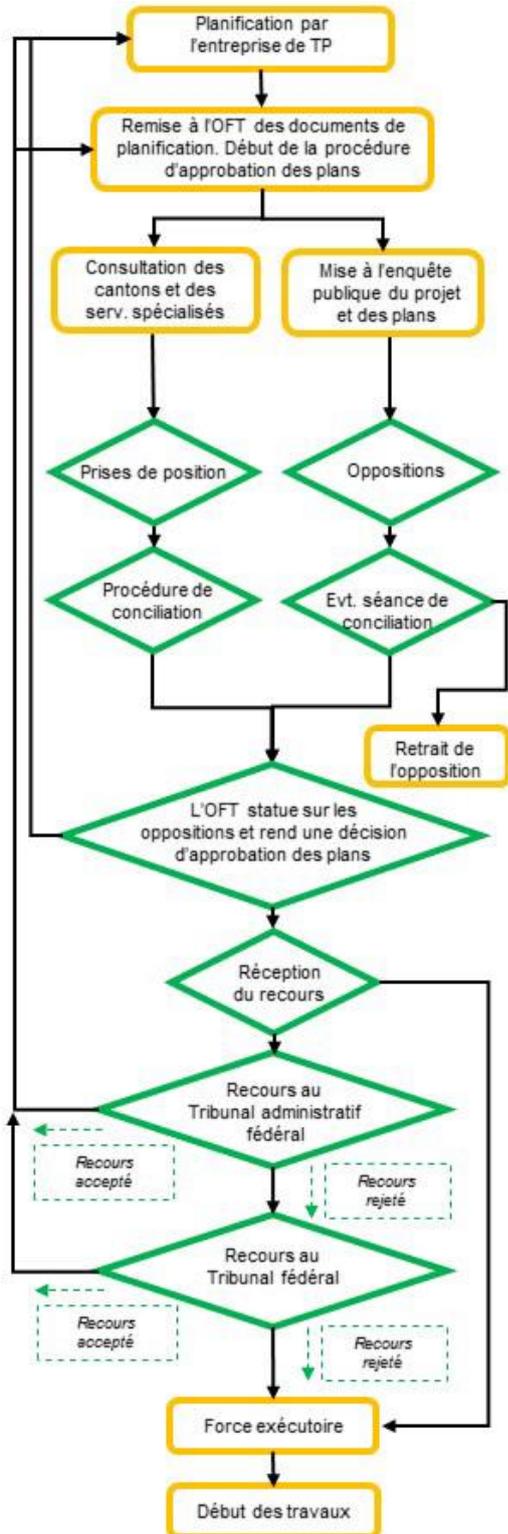


Figure 3: processus de la PAP, source: OFT

2.3 Représentation hiérarchique des bases légales

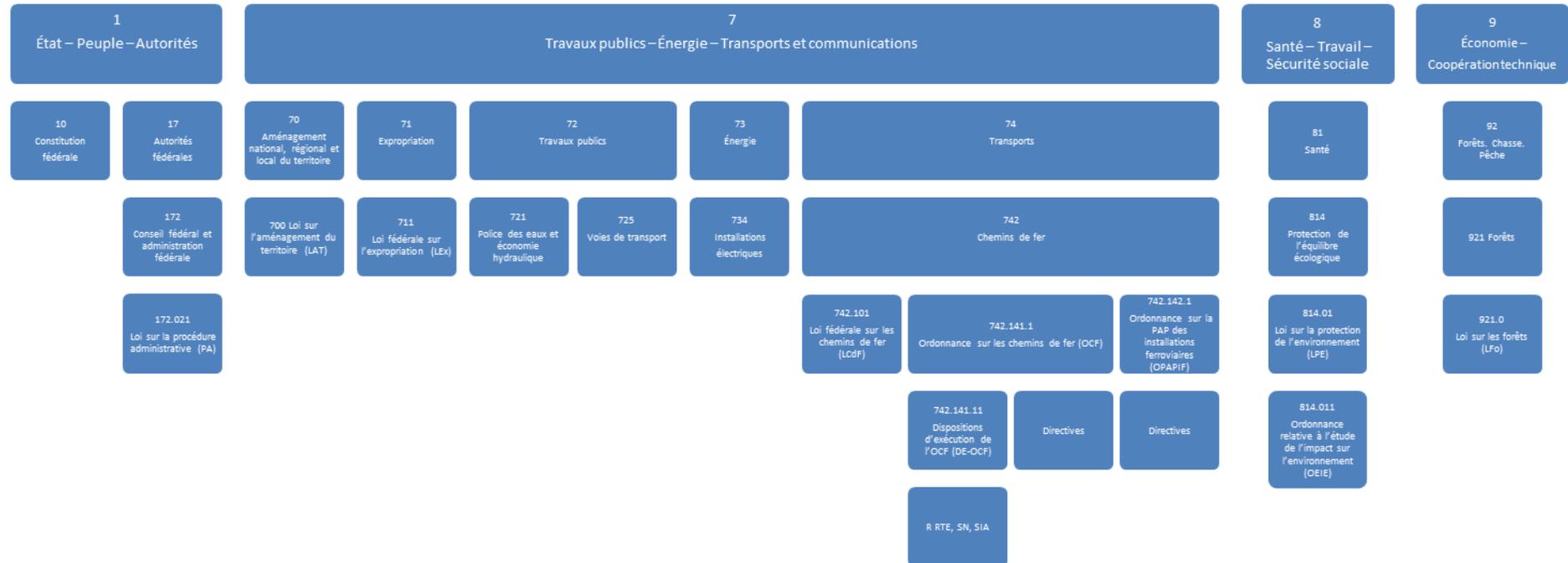


Figure 4: représentation hiérarchique des bases légales

Les législations cantonales et communales ne doivent être prises en compte hiérarchiquement sous la législation fédérale et dans la PAP que dans la mesure où elles n'entravent pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise de transport ferroviaire (cf. art. 18, al. 4 LCdF). Aucune autorisation cantonale n'est nécessaire.

Par exemple, les distances limites communales ne doivent pas être prises en compte si elles entravent de manière disproportionnée l'exploitation ferroviaire (géométrie de la voie impossible, etc.).

2.4 Liens d'accès à des bases essentielles

Les liens suivants mènent aux pages Internet de l'OFT et aux lois, ordonnances, dispositions d'exécution, directives et thèmes pertinents. D'autres liens mènent directement à des passages de ces documents. L'utilisation de ces liens permet de prendre les décisions nécessaires lors de l'élaboration du dossier PAP de manière efficace et sur la base des prescriptions légales en vigueur.

L'ordre des liens s'appuie sur la hiérarchie juridique des documents.

Liens Confédération suisse et Office fédéral des transports (OFT) **Lois, ordonnances, dispositions d'exécution, directives et thèmes**

Thèmes généraux; PAP, lien d'accès au schéma fonctionnel de l'OFT

Lien: [Procédure d'approbation des plans \(admin.ch\)](#)

1 État – Peuple – Autorités

172.021 Loi fédérale sur la procédure administrative, E. Délais, art. 20 et suivants

Lien: [172.021 – Loi fédérale sur la procédure administrative](#)

7 Travaux publics – Énergie – Transports et communications

Lien: [Travaux publics – Énergie – Transports et communications](#)

711 Loi fédérale sur l'expropriation (LEx)

Lien: [711 – Loi fédérale sur l'expropriation](#)

742 Chemins de fer

Lien: [742 – Chemins de fer](#)

742.101 Loi sur les chemins de fer (LCdF)

Lien: [742.101 – Loi sur les chemins de fer \(LCdF\)](#)

742.101 LCdF, chapitre 4, section 2 Procédure d'approbation des plans (PAP)

Lien: [742.101 – LCdF, PAP](#)

742.101 LCdF, PAP, chapitre 4, section 2, art. 18i Procédure simplifiée

Lien: [742.101 – LCdF, Procédure simplifiée](#)

742.101 LCdF, PAP; chapitre 4, section 2, art. 18m Installations annexes

Lien: [742.101 – LCdF, Installations annexes](#)

742.141.1 Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (Ordonnance sur les chemins de fer, OCF)

Lien: [742.141.1 – Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer \(Ordonnance sur les chemins de fer, OCF\)](#)

742.142.1 Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)

Lien: [742.142.1 – Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires \(OPAPIF\)](#)

742.141.11 Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)Lien: [742.141.11 – Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer \(DE-OCF\)](#)**Plateforme; Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)**Lien: [Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer \(DE-OCF\)](#)**8 Santé – Travail – Sécurité sociale****814.01 Loi fédérale sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE)**Lien: [814.01 – Loi sur la protection de l'environnement](#)**814.011 Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE)**Lien: [814.011 – Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement \(OEIE\)](#)**9 Économie – Coopération technique****921.0 Loi fédérale sur les forêts (loi sur les forêts, LFo)**Lien: [921.0 – Loi fédérale sur les forêts \(loi sur les forêts, LFo\)](#)**Directives**Lien: [Directives \(admin.ch\)](#)**Directive; Démonstration de la sécurité: installations de sécurité**Lien: [Démonstration de la sécurité: installations de sécurité](#)**Directive; ad art. 3 de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF), Exigences relatives aux demandes d'approbation des plans (dir. OPAPIF)**Lien: [Article 3 Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires](#)**Directive; Liste de contrôle environnement pour les installations ferroviaires**Lien: [Liste de contrôle environnement pour les installations ferroviaires](#)**Directive; Projets de construction non soumis à approbation**Lien: [Projets de construction non soumis à approbation](#)**Directive; Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer**Lien: [Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer](#)**Liens complémentaires****Page d'accueil de l'OFT; Traitement électronique des dossiers**Lien: [Requête électronique](#)**Interopérabilité; Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)**Lien: [Spécifications techniques d'interopérabilité \(STI\)](#)**Étude de l'impact sur l'environnement (EIE)**Lien: [Thème Étude de l'impact sur l'environnement \(EIE\)](#)

Autres bases légales et prescriptions

Lien: [Autres bases légales et prescriptions](#)

Directives/explications relatives au dossier PAP

Lien: [Directive OFT concernant la structure et la numérotation des dossiers PAP](#)

Lien: [Explications sur les directives relatives à la structure des dossiers](#)

3 Types de procédure

3.1 Délimitation entre la procédure régie par le droit ferroviaire et la procédure régie par le droit cantonal

a) Procédure régie par le droit ferroviaire, procédure d'approbation des plans (PAP)

Selon l'**art. 18 de la LCdF**, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente dans le cadre d'une procédure régie par le droit ferroviaire. L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT. On ne peut parler d'installation servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un chemin de fer que s'il existe un lien matériel et spatial étroit et nécessaire entre cette installation et l'exploitation ferroviaire.

b) Procédure régie par le droit cantonal

D'autre part, selon l'**art. 18m, al. 1 de la LCdF**, l'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation de l'infrastructure (exploitation ferroviaire; **installations annexes** telles que des ouvrages de tiers, des projets commerciaux de l'entreprise ferroviaire, des ouvrages mixtes) sont régis par le droit cantonal. En vertu de l'**art. 18m** de la LCdF, ces projets ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord du gestionnaire d'infrastructure ou de l'OFT (procédure cantonale ou communale, cf. chap. 3.3).

Installations mixtes

Les installations mixtes qui apparaissent comme **une unité du point de vue de la construction et de la fonction** constituent un **ouvrage global** et doivent être autorisées, en fonction de leur **finalité principale**, exploitation ferroviaire ou autre, dans le cadre de la procédure d'approbation des plans régie par le droit ferroviaire ou de la procédure cantonale déterminante.

Ce n'est que dans la mesure où il existe une étroite dépendance fonctionnelle et opérationnelle entre les différents éléments de construction que le principe de coordination exige qu'une seule procédure de demande d'autorisation soit menée. Outre l'ampleur des modifications envisagées, les éléments déterminants sont essentiellement le déclencheur et la finalité du projet.

S'il ne s'agit pas d'un ouvrage global, les différents éléments de construction doivent être autorisés dans le cadre de procédures séparées, même si cela ne permet pas toujours d'exploiter les synergies. De tels cas doivent être clarifiés si besoin avec l'OFT.

3.2 Procédure d'approbation des plans (PAP)

3.2.1 Procédure ordinaire

La **procédure ordinaire** est la règle (**art. 18, al. 1 LCdF**), le **délai de traitement** de cette procédure étant **généralement de 12 mois** à compter de l'ouverture de la procédure par l'OFT, jusqu'à ce que l'approbation des plans quitte l'OFT. (L'ouverture a lieu après l'examen formel et une fois le dossier complet, délais de traitement selon l'**art. 8 OPAPIF**). Le délai de procédure commence à courir lorsque l'examen d'exhaustivité par l'OFT (**art. 18d LCdF**) est terminé et a montré que le dossier des plans satisfait aux exigences de la mise à l'enquête publique. Une fois les plans approuvés, il faut en outre attendre le délai de recours de 30 jours auprès de l'instance de recours (tribunal administratif fédéral) et d'éventuelles fêtes en vertu de l'**art. 22a PA**. Ce n'est qu'à l'expiration de ce délai non utilisé que l'approbation des plans entre en vigueur et que les travaux peuvent commencer.

Dans la mesure où une éventuelle acquisition de terrain ne peut pas être effectuée de gré à gré, une expropriation est en outre nécessaire dans la PAP et, le cas échéant, une procédure

d'estimation est requise à la suite de la PAP (cf. chap. 11). Dans ce cas, le **délai de traitement** d'une **procédure ordinaire avec expropriation** dure en général **18 mois**.

3.2.2 Procédure simplifiée

La procédure simplifiée s'applique dans quatre cas (**art. 18i, al. 1 et 2 LCdF**):

- projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes;
- projets dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement;
- installations qui seront démontées après trois ans au plus;
- approbation de plans de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé.

Selon l'**art. 8 OPAPIF**, le **délai de traitement** de la procédure simplifiée dure généralement **4 mois** à partir du moment où le dossier est complet. La pratique au cours des dernières années montre que ce délai est court. Dans la planification des délais, il faut compter au moins 6 à 8 mois. Les autres délais sont analogues à ceux de la procédure ordinaire (p. ex. si une expropriation est nécessaire). En cas de doute, la procédure ordinaire est appliquée (art. 18i, al. 4 LCdF).

3.2.3 Absence de PAP

Il est possible de renoncer à une PAP dans les deux cas suivants:

- a) remplacement à l'identique ou entretien sans modification,**
- b) projets de construction non soumis à approbation selon l'annexe à l'art. 1a de l'OPAPIF.**

Pour cela, les conditions énoncées à l'art. 1a, al. 1, let. a et b OPAPIF doivent néanmoins être remplies. Par conséquent, les projets ne doivent:

- a) toucher aucun intérêt digne de protection de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine ou de tiers;
- b) requérir aucune autorisation ou approbation fondée sur d'autres dispositions du droit fédéral.

En cas de doute, la procédure simplifiée est appliquée.

Si les conditions ci-dessus sont remplies, les travaux suivants, par exemple, peuvent être réalisés sans autorisation (cf. directive Projets de construction non soumis à approbation):

- travaux d'entretien et de réparation en vue de la conservation de bâtiments, de voies et d'autres installations existants sans modification de leur aspect extérieur et de leur finalité;
- remise en état (gros entretien), c'est-à-dire mesures visant à rétablir l'état visé, pour autant que l'aspect extérieur et la finalité de l'installation ne soient pas modifiés;
- renouvellement à l'identique, pour autant que l'aspect extérieur ne soit pas modifié, qu'il n'y ait pas d'impact sur l'aménagement du territoire et l'environnement et que le renouvellement corresponde encore à l'état de la technique. Les dérogations existantes ne doivent en principe pas être renouvelées, pour autant qu'elles correspondent toujours à l'état de la technique et que les prescriptions déterminantes en la matière n'aient pas été durcies entre-temps.

Il faut toutefois vérifier dans chaque cas si les travaux d'entretien et de renouvellement ne nécessitent pas tout de même une approbation des plans en raison des immissions dues au processus de construction ou au lieu d'installation (p. ex. pour les ouvrages de croisement).

3.3 Procédure régie par le droit cantonal

La procédure cantonale/communale s'applique lors de la construction ou de la modification d'installations annexes. Par installations annexes, on entend les constructions et les installations qui ne servent pas exclusivement ou principalement au trafic ferroviaire. La demande de l'accord du gestionnaire d'infrastructure (GI)/de l'entreprise de transport ferroviaire (ETF) est régie à l'art. 18m LCdF.

Dans les trois cas précisés à l'art. 18m, al. 2 LCdF, l'autorité cantonale consulte l'OFT avant d'autoriser une installation annexe.

En outre, l'OFT est habilité à utiliser les voies de recours prévues par le droit fédéral et cantonal contre les décisions cantonales.

3.4 Arbre décisionnel de détermination de la procédure

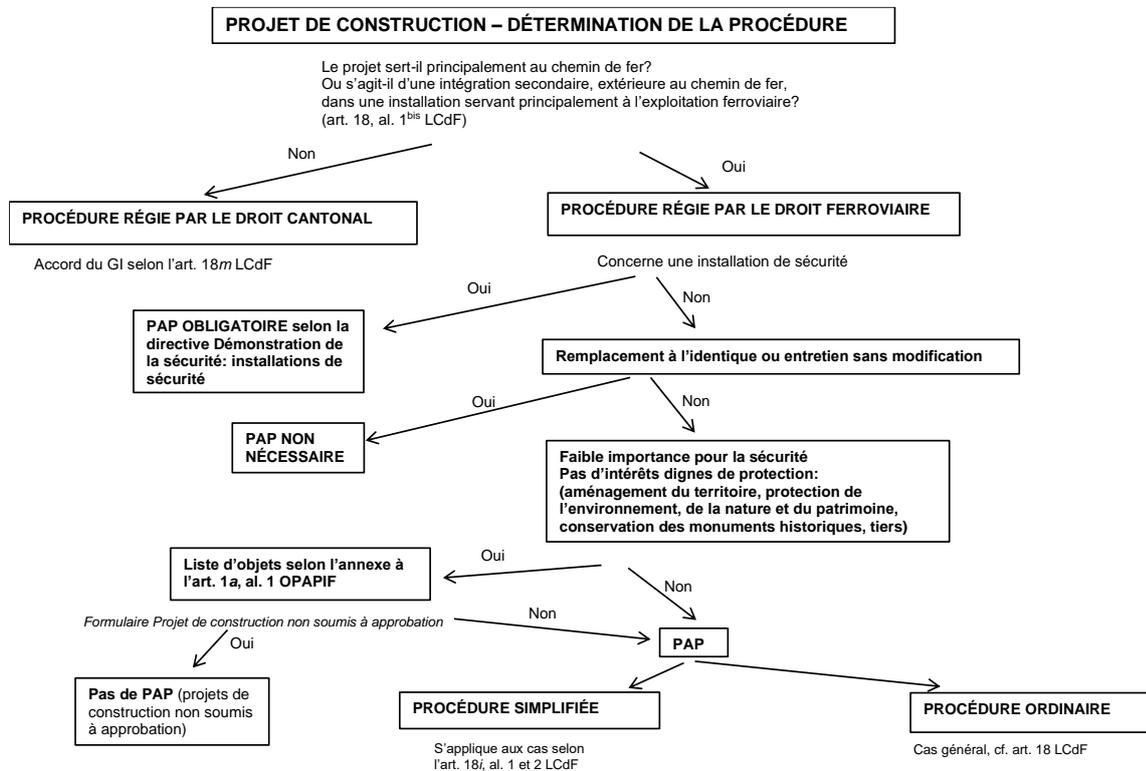


Figure 5: arbre décisionnel de détermination de la procédure

Autres aspects/critères pouvant influencer le choix de la procédure

- Responsable du projet
- Intérêt principal
- Objectif principal du projet ou contrainte principale
- Charge financière principale
- Part de la surface destinée à l'exploitation ferroviaire
- Maître d'ouvrage
- Lien impératif entre l'exploitation ferroviaire et l'installation annexe

3.5 Détermination de la procédure pour des projets particuliers

3.5.1 Passages supérieurs de la route

Le renouvellement de ponts routiers existants et les nouvelles constructions (ponts sur des lignes de chemin de fer, hors ponts ferroviaires) doivent en règle générale être approuvés dans le cadre de la procédure régie par le droit cantonal.

3.5.2 Suppression de passages à niveau (PN)

Une PAP est nécessaire lorsque des modifications de construction sont effectuées et que le projet porte essentiellement sur la construction ferroviaire. Une procédure d'autorisation de construire régie par le droit cantonal s'applique lorsque les mesures de construction concernent principalement la route (cf. chap. 3.1).

Suppression sans procédure d'autorisation de construire

La suppression d'un passage à niveau ne nécessite ni une PAP ni une procédure d'autorisation de construire régie par le droit cantonal, pour autant que les trois conditions suivantes soient remplies simultanément:

- la suppression est effectuée sur la base de l'art. 19 LCdF pour des raisons de sécurité;
- l'assainissement ne nécessite pas de mesures de construction;
- aucun droit de tiers n'est touché.

Étapes de la procédure

- a) Il convient de trouver un accord écrit avec les personnes concernées et les ayants droit. Le service juridique du gestionnaire d'infrastructure doit être impliqué.
- b) Publication de la fermeture dans l'organe de publication habituel de la commune, avec mise à disposition d'un plan de situation au secrétariat communal. La publication doit mentionner la possibilité de faire opposition dans un délai de 30 jours auprès du gestionnaire d'infrastructure.
- c) En l'absence d'opposition, le passage à niveau sera supprimé. En cas d'opposition, le dossier doit être soumis à l'OFT pour décision, conformément à l'art. 40 LCdF.

3.5.3 Compétences et procédures pour les projets de construction de tiers selon l'art. 18m de la LCdF (interne au GI)

Les projets de construction de tiers (projets de construction de tiers à proximité directe de parcelles du gestionnaire d'infrastructure, dans le domaine de planification du gestionnaire d'infrastructure, sur le territoire des chemins de fer, droits de construction rapprochée, cessions de terrain, etc.) relèvent de la compétence du gestionnaire d'infrastructure concerné. Les autorités communales et cantonales compétentes en matière d'autorisation de construire doivent être incitées par le gestionnaire d'infrastructure, par le biais de circulaires, à annoncer de tels projets de construction directement au gestionnaire d'infrastructure compétent.

4 Procédures PAP et autorités

4.1 Aperçu de la procédure; procédure ordinaire sans expropriation

→ En cas d'expropriation, la procédure se prolonge d'au moins six mois (délai de traitement en règle générale de 18 mois au lieu de 12).

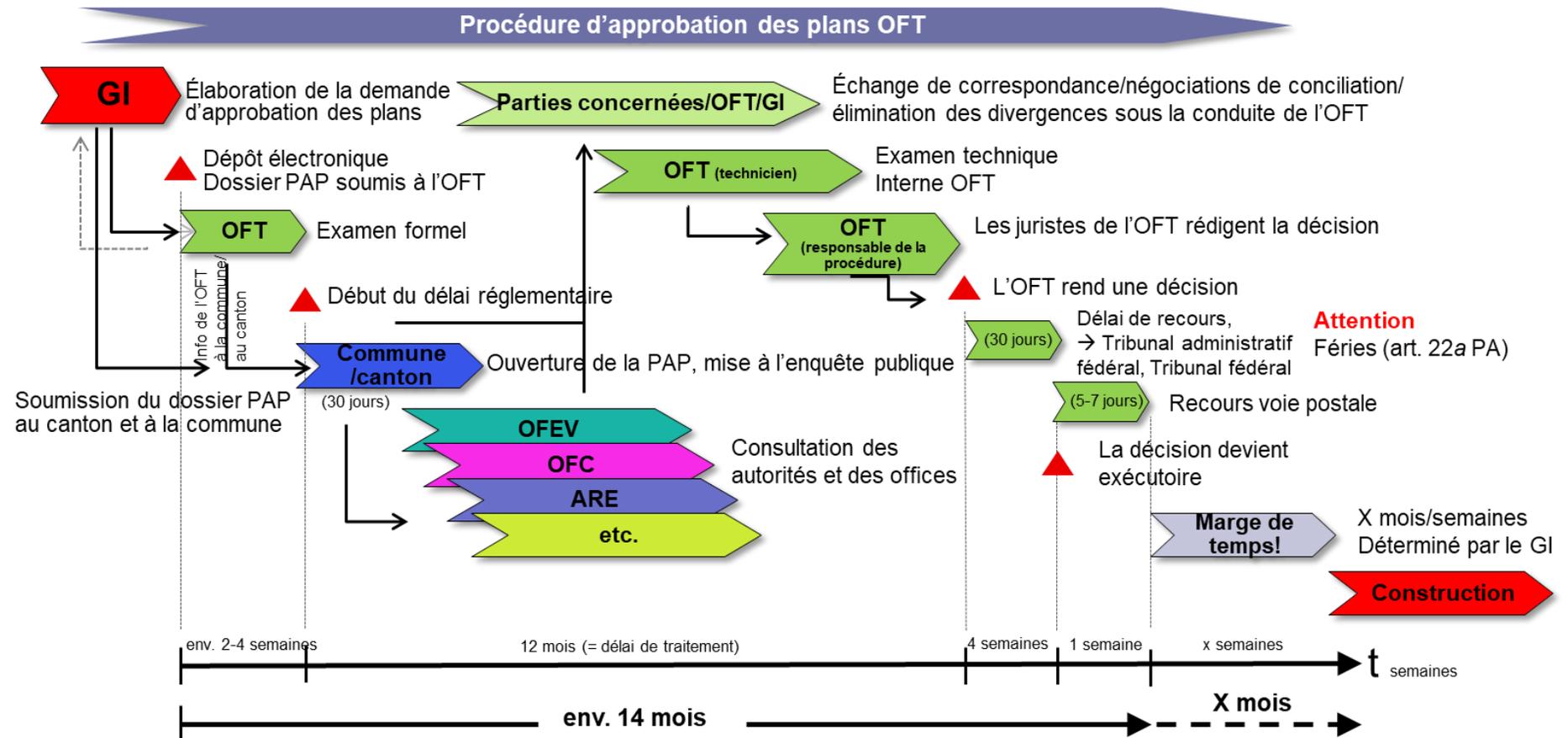


Figure 6: déroulement de la procédure; procédure ordinaire sans expropriation

4.2 Aperçu de la procédure; procédure simplifiée sans expropriation

→ En cas d'expropriation, la procédure se prolonge d'au moins six mois.

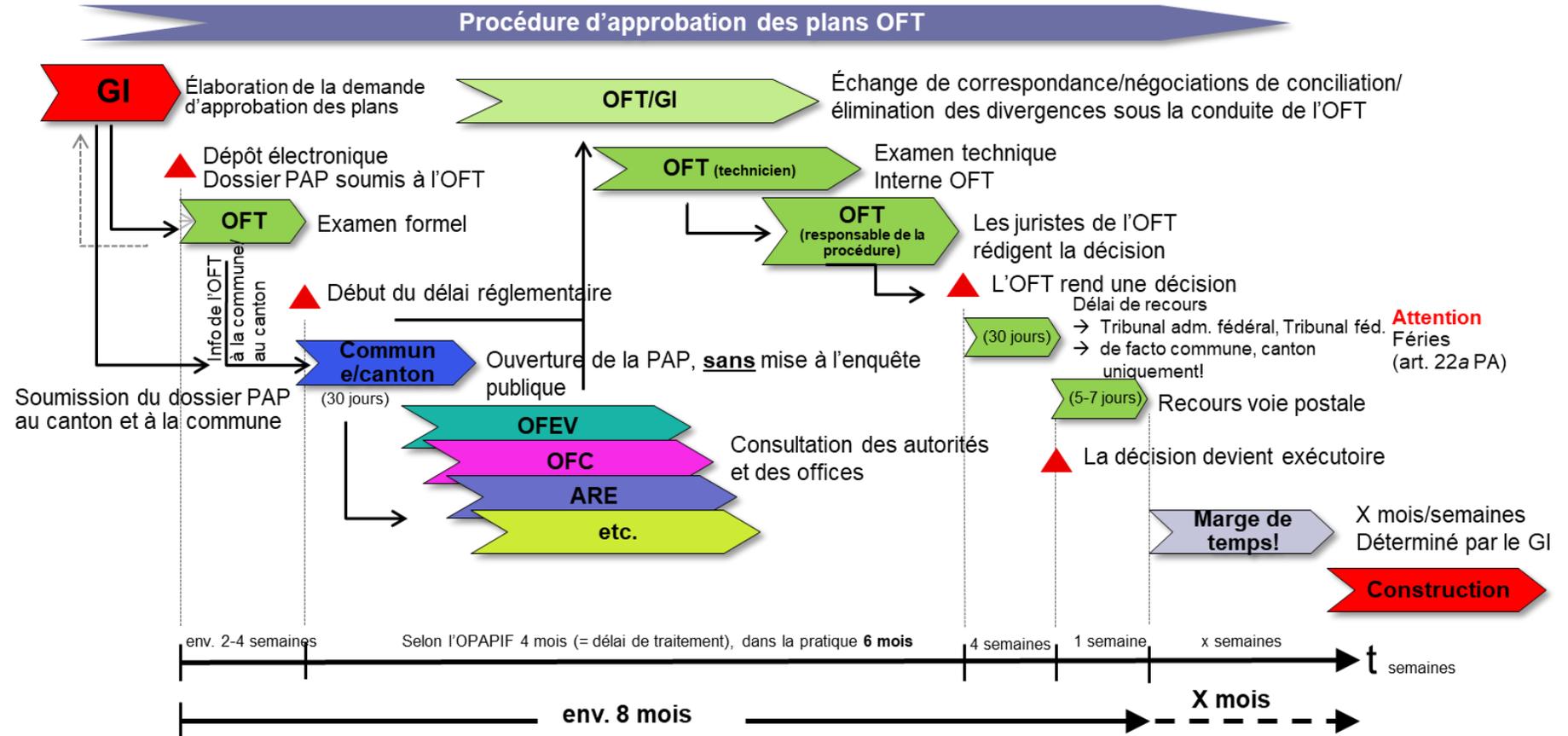


Figure 7: déroulement de la procédure; procédure simplifiée sans expropriation

4.3 Conduite de la PAP

Un échange régulier entre l'OFT et le gestionnaire d'infrastructure pendant la PAP est recommandé et doit être convenu avec l'OFT.

5 Assurance qualité (AQ) des documents de la PAP

L'assurance qualité pendant l'élaboration d'un dossier PAP et pour le contrôle final des documents du projet (plans, rapports, etc.) doit être identique pour tous les projets d'un gestionnaire d'infrastructure et adaptée au caractère et à l'ampleur du projet.

Les contrôles de la qualité à la fin d'une phase de projet, y compris l'avant-projet (AP), doivent être effectués et documentés chez tous les gestionnaires d'infrastructure selon le principe du double contrôle. Les gestionnaires d'infrastructure définissent individuellement d'autres points de mesure de l'assurance qualité.

Tous les gestionnaires d'infrastructure doivent appliquer la structure prescrite par l'OFT pour la PAP dès l'avant-projet (cf. chap. 6), y compris la numérotation. Cela permet de déterminer à un stade précoce quels documents le produit final «dossier PAP» doit inclure. Des modifications formelles importantes pendant l'élaboration de la PAP peuvent ainsi être évitées et permettent à un gestionnaire d'infrastructure d'atteindre efficacement le jalon de la phase de projet que constitue la remise du dossier PAP à l'OFT.

L'assurance qualité contribue de manière déterminante à ce que les dossiers PAP soumis à l'OFT présentent un certain standard identique en matière de structure, malgré l'individualité du gestionnaire d'infrastructure et de l'auteur.

En principe, la **directive de l'OFT Exigences relatives aux demandes d'approbation des plans (dir. OPAPIF)** doit être appliquée lors de l'**élaboration** d'un **dossier PAP** afin de **garantir la qualité**.

6 Structure/numérotation du dossier

La structure/numérotation prescrite par l'OFT s'applique au dossier PAP. Afin d'éviter des modifications importantes, il est judicieux d'appliquer cette structure dès le dossier de l'avant-projet. La structure prédéfinie des chiffres (Ch.)/la numérotation prescrite par l'OFT doit être reprise à l'identique. Celle-ci ne doit pas non plus être modifiée! Si, pour un projet du dossier PAP, aucun plan/document n'est soumis pour un chiffre, ce dernier doit être supprimé. Tous les autres documents conservent la numérotation/le chiffre prédéfini(e). Cela évite une structure inutilement longue/complexes et la numérotation correspond toujours exactement aux prescriptions de l'OFT concernant la structure et la numérotation des dossiers PAP (cf. chap. 2.4, lien: directive OFT concernant la structure et la numérotation des dossiers PAP).

Ch.	Contenu
01	Documentation générale
02	Demandes de dérogation (ne figurant pas déjà dans la documentation générale)
03	Plans d'ensemble des ouvrages d'art
04	Plans de situation et plans des réseaux
05	Profils en long
06	Profils types
07	Profils en travers
08	Déroulement et programme des travaux
09	Acquisition de terrain et piquetage
10	Documentation diverse
11	Voie ferrée
12	Génie civil
13	Installations ouvertes au public
14	Installations électriques
15	Installations de sécurité et applications télématiques
16	Sécurité au travail et protection de la santé (Documents selon les prescriptions du SECO/SUVA)

Figure 8: niveau supérieur de la structure prédéfinie pour les dossiers PAP

7 Dépôt électronique du dossier PAP

Différents dossiers doivent être déposés électroniquement auprès de l'OFT depuis le 1^{er} janvier 2024. Tout le déroulement de la PAP est concerné, du dépôt du dossier jusqu'à la clôture de la procédure. La condition préalable à cela est l'utilisation de la signature numérique (QES) et de la plateforme d'échange PrivaSphere, qui est mise à disposition par l'OFT. La page Internet de l'OFT «Requêtes électroniques désormais possibles à l'OFT» (cf. chap. 2.4) donne des informations complètes sur la collaboration électronique entre les gestionnaires d'infrastructure et l'OFT et met des modèles à la disposition des gestionnaires d'infrastructure.

8 Interopérabilité

8.1 Interopérabilité

Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) constituent la base pour que les trains interopérables puissent circuler de manière continue sur les réseaux interopérables de différents gestionnaires d'infrastructure.

Les STI sont divisées en trois sous-systèmes:

- sous-système **Infrastructure**,
- sous-système **Energie**,
- sous-système **Matériel roulant (subdivision supplémentaire)**.

8.2 STI Infrastructure

La Suisse s'efforce d'adopter autant que possible les STI pour le réseau principal à voie normale. Lorsque cela n'est pas possible, la Suisse (représentée par l'OFT) notifie l'écart à l'UE pour examen sous la forme de «règles techniques nationales notifiées» (RTNN). Cela s'applique aux lignes principales à voie normale. Pour les lignes secondaires des réseaux à voie normale, des exigences réduites s'appliquent par rapport aux STI. Les STI ne concernent pas les réseaux à voie étroite. Les détails sont fixés dans l'OCF (chap. 1a Interopérabilité).

Processus d'évaluation de la conformité pour l'infrastructure

Afin de déterminer si un élément d'infrastructure (voie, quai, sous-station, etc.) satisfait aux exigences des STI, l'organisme notifié (ON) procède à une vérification «Clause by Clause» de toutes les exigences des STI pertinentes pour le projet.

L'évaluation, y compris l'évaluation de toutes les preuves, est documentée dans un dossier technique. Si elle est concluante, l'organisme notifié délivre une attestation de conformité (certificat de vérification UE).

Sur la base de ce certificat de vérification UE, le demandeur (GI) peut déclarer la conformité CE sous la forme d'une déclaration de conformité UE.

Les organismes notifiés indépendants (ON, organisme désigné (OD), organisme d'évaluation des risques (OER), experts) effectuent des tâches de vérification au cours des procédures d'homologation. Le type d'exigence (STI, RTNN, RTN, etc.) et le type de voie concerné par le projet à examiner déterminent lequel de ces organismes effectue une tâche de vérification et dans quelle situation.

9 Sécurité

9.1 Dossier de sécurité du projet d'installation ferroviaire

Le gestionnaire d'infrastructure est tenu d'établir un rapport de sécurité (RS) (art. 8b OCF) pour tous les projets soumis à une approbation des plans ou à une autorisation d'exploiter ainsi que pour tous les autres changements significatifs du système ferroviaire. Cela doit permettre d'établir le **dossier de sécurité** (art. 8a OCF) attestant que l'ensemble de l'installation permet une exploitation sûre.

Dans la directive Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer (Dir. OCI-CF), l'OFT édicte des prescriptions concernant le recours à des experts. Le rapport d'examen de l'expert est intégré au dossier PAP.

9.2 Hiérarchie des documents liés à la sécurité

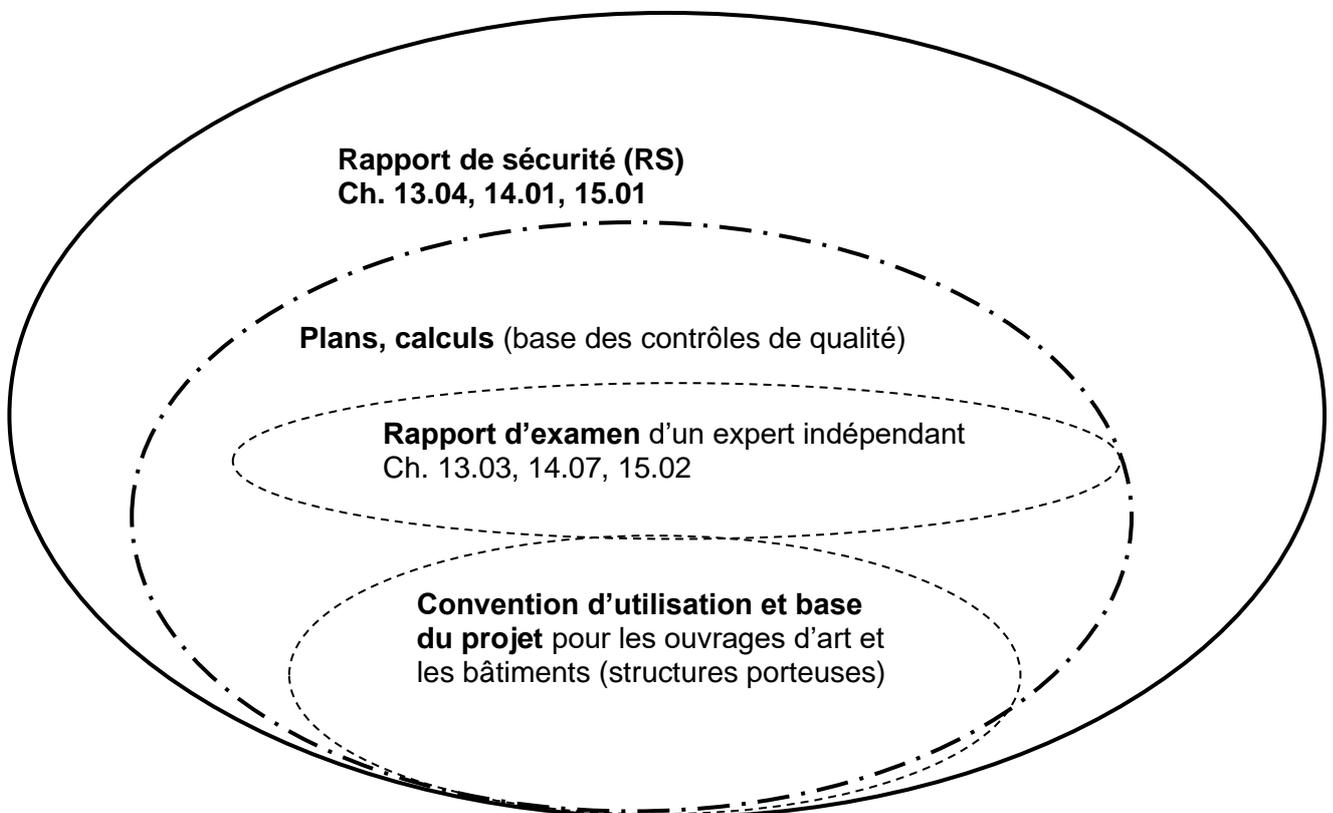


Figure 9: hiérarchie des documents liés à la sécurité

Des rapports de sécurité et d'examen sont exigés du côté de l'infrastructure pour les domaines spécialisés suivants (directive Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer):

- exploitation,
- technique de construction (génie civil, bâtiment, installations ouvertes au public, voie ferrée),
- installations électriques,
- technique de sécurité,
- sécurité dans les tunnels.

9.3 Rapport de sécurité

Le rapport de sécurité repose sur une analyse de sécurité qui détermine les risques qu'un projet peut présenter pour la construction et l'exploitation; cela étant, il y a lieu de tenir compte de tous les aspects du véhicule ou de l'installation ferroviaire et de son environnement qui sont déterminants pour la sécurité (art. 8b, al. 2 OCF).

Le rapport de sécurité indique dans quelle mesure il s'agit d'un changement significatif (art. 8c, al. 1) et présente les mesures qui permettent de remédier aux risques, d'assurer que le projet satisfera aux prescriptions et d'établir le dossier de sécurité (art. 8a OCF).

9.3.1 Contenu de base

- Description du projet, environnement de l'installation (y compris l'exploitation)
- Analyse des risques (cf. chapitre ci-après)
 - Ce qui risque de se produire: description des dangers, risques particuliers
 - Ce qui peut se produire: risques résiduels
 - Évaluation, mesures, justifications
- Aspects organisationnels (management de la qualité, responsabilités)

9.3.2 Domaines de sécurité à prendre en compte

Les domaines de sécurité qui doivent être pris en compte lors de la planification et de l'étude du projet ainsi que lors de la réalisation et de l'exploitation sont présentés dans le tableau ci-après.

Domaines de sécurité	Objectifs de protection	Aspects sensibles (exemples, non exhaustifs)
Technique/exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrité et disponibilité des trains et des installations 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de déraillement: aiguille comme cause de déraillement; topologie des voies; aménagement des ouvrages d'art - Absence de collision: profil d'espace libre; protection des chantiers - Disponibilité dépendante d'un concept d'exploitation (longueur des quais, temps de distancement, etc.)
Clientèle/tiers	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrité de la clientèle et des tiers, tant en termes de sécurité objective que de sécurité subjective 	<ul style="list-style-type: none"> - Utilisation des chemins de fer: aménagement inapproprié des gares (objectivement et subjectivement); passage des trains (objectivement et subjectivement); montée et descente des trains - Tiers: passages à niveau
Travailleurs	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrité du personnel 	<ul style="list-style-type: none"> - Solution de secours en cas de défaillance de la technique ou d'erreur humaine

9.3.3 Analyse des risques – du danger à la mesure

Le danger est un état susceptible d'entraîner des dommages. Si le danger entre en contact avec des personnes ou l'environnement, il en résulte une mise en danger. Une mise en danger peut aboutir à un événement dangereux.

Dans le cadre de l'analyse et de l'évaluation des risques, on passe du danger à la mesure.

L'objectif est de prouver que la sécurité d'un système est suffisante. Une procédure simplifiée peut se présenter comme indiqué ci-après.

Recherche des phénomènes dangereux

- Check-lists de la SUVA
- Brainstorming
- Spécifique aux chemins de fer

Procédure

- Éliminer le danger dans la mesure du possible
- Apprécier et évaluer le risque résiduel
- Planifier et définir des mesures

Ordre des mesures de sécurité

1. Techniques (dispositifs de protection, etc.)
2. Organisationnelles (instructions de travail, instructions, contrôles, etc.)
3. Personnelles (équipement de protection individuelle, formation, etc.)

Analyse selon les DE-OCF

L'analyse des risques doit également se référer aux valeurs et cotes prescrites dans les DE-OCF. Trois cas de figure doivent être pris en considération:

1. respect des valeurs normales (normes selon les DE-OCF) → pas de justification nécessaire;
2. respect des valeurs minimales → justification indiquant pourquoi la valeur normale n'est-elle pas utilisée;
3. valeurs minimales non atteintes → demande d'une dérogation avec justification.

Les écarts par rapport aux valeurs normales doivent dans tous les cas être indiqués dans le rapport de sécurité en tant que risque particulier (cf. chap. 10).

9.4 **Convention d'utilisation et base du projet**

La **convention d'utilisation** et la **base du projet (norme SIA 260)** constituent pour l'OFT des documents de base essentiels pour l'examen des structures porteuses visant à repérer les risques. La description des objectifs d'utilisation et de protection s'effectue dans la convention d'utilisation, et la mise en œuvre spécifique à la structure porteuse dans la base du projet (directive OFT ad art. 3 OPAPIF: ch. 35 et art. 3, al. 2, let. I OPAPIF).

Pour les ouvrages d'art, les bâtiments et les structures porteuses, les conventions d'utilisation et les bases de projet doivent être remises à l'OFT sans exception. L'OFT peut également l'exiger pour d'autres éléments de construction. Ces documents nécessitent aussi un examen par un expert (cf. chap. 10).

Selon le domaine spécialisé, il est possible que d'autres documents liés à la sécurité doivent être établis.

9.5 Rapports d'examen

Dans le cadre de la PAP, les gestionnaires d'infrastructure doivent souvent faire appel à des **organismes de contrôle indépendants (OCI)**, par exemple des experts. La nécessité d'un tel recours ainsi que le type d'organisme de contrôle indépendant sont déterminés par l'interopérabilité de la ligne concernée (cf. chap. 8) ainsi que par les dispositions spécifiques au domaine spécialisé. Les objets, processus et méthodes de vérification sont basés sur les procédures d'examen à appliquer pour l'objet de la demande.

Les organismes de contrôle indépendants évaluent la conformité de l'objet de la demande avec les exigences définies pour l'objet de la demande.

Les organismes de contrôle indépendants chargés de l'examen doivent apporter la preuve de leur indépendance et de leur compétence spécialisée pour les tâches de vérification spécifiques. Cette preuve doit être jointe au rapport d'examen de l'organisme de contrôle indépendant, qui sera à son tour intégré au dossier PAP. En outre, le gestionnaire d'infrastructure doit également soumettre sa prise de position sur la mise en œuvre des résultats de l'examen (**prise de position sur le rapport d'examen de l'expert**).

Dans la directive Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer (dir. OCI-CF), l'OFT édicte des prescriptions sur le recours à des organismes de contrôle indépendants et sur la structure et le contenu des rapports d'examen.

9.6 Plans et calculs

Les **plans, calculs et autres documents techniques** permettent à l'OFT d'examiner la qualité axée sur la sécurité spécifiquement requise pour les documents spécialisés remis et leur élaboration.

On veillera à éviter toute contradiction entre les plans, les calculs, etc. ainsi que les conventions d'utilisation et les bases du projet. Cela peut être garanti au moyen de contrôles de qualité minutieux (cf. chap. 5).

10 Dérogations aux prescriptions de l'OCF et leurs dispositions d'exécution (DE-OCF)

Les gestionnaires d'infrastructure doivent en principe indiquer toutes les dérogations aux prescriptions dans le dossier PAP (rapport technique) et présenter les demandes ad hoc (dir. OPAPIF, ch. 29.10).

Il convient de distinguer deux cas de figure pour les dérogations à l'OCF et à ses dispositions d'exécution (DE-OCF) (dir. OPAPIF, ch. 36.1). Il y a lieu de faire la distinction entre:

le cas n° 1 (dir. OPAPIF, ch. 36.2): les demandes de dérogation aux prescriptions de l'OCF et de ses dispositions d'exécution, telles que prévues à l'art. 5 OCF (aussi appelées «**dérogations au sens strict**») et

le cas n° 2 (dir. OPAPIF, ch. 36.3): les demandes d'approbation au cas par cas de divergences prévues et permises à certaines conditions par l'OCF et ses dispositions d'exécution (aussi appelées «**pseudo-dérogations**»).

Concernant le cas n° 1

Les demandes d'autorisation de déroger aux prescriptions (demandes de dérogation) au sens de l'art. 5 OCF doivent être désignées comme telles et justifiées. Les informations à fournir dans une demande sont précisées dans la dir. OPAPIF, ch. 36.2.

Concernant le cas n° 2

Les prescriptions mentionnent différentes dispositions, dont certaines laissent une certaine marge de manœuvre en indiquant une valeur minimale ou maximale. Quelques exemples sont donnés sous le chiffre mentionné dans la directive OPAPIF. Il s'agit de possibilités de dérogation déjà prévues dans les prescriptions. Pour ces dérogations, une demande d'approbation au cas par cas doit être soumise avec les documents requis.

S'applique aux cas n° 1 et 2

Les demandes d'autorisation de déroger aux prescriptions («dérogations au sens strict») et les demandes d'approbation au cas par cas («pseudo-dérogations») doivent être soumises à l'OFT avec le dossier PAP et doivent figurer explicitement dans la demande d'approbation des plans. L'OFT, en tant qu'autorité chargée de l'approbation dans la procédure régie par le droit ferroviaire, doit pouvoir suivre une demande de dérogation aux prescriptions. Les gestionnaires d'infrastructure doivent donc accorder une grande attention à la qualité (informations complètes, justifications claires, etc.) des demandes.

Les formulations ouvertes telles que «on visera», «on évitera», «en règle générale», etc. laissent une grande marge de manœuvre. Dans de tels cas, une justification claire dans le rapport technique suffit et il n'est pas nécessaire de formuler des demandes explicites de dérogation.

Dans des situations spécifiques, le respect des prescriptions peut représenter un défi particulier (p. ex. interventions de grande envergure dans des installations ferroviaires qui ne sont autrement pas concernées par le projet). Pour des raisons liées aux risques, il peut être opportun d'obtenir des éclaircissements à ce sujet avant de poursuivre le développement du projet sur la base d'hypothèses erronées. Dans ce cas, il est possible, en accord avec le service conduisant la procédure, de déposer auprès de l'OFT une **demande préalable** officielle sur les faits. Cette dernière est traitée par l'OFT comme une «procédure simplifiée». Le requérant reçoit une prise de position écrite. En raison de l'absence d'une vue d'ensemble du projet, celle-ci doit toutefois être considérée comme non contraignante. Néanmoins, une telle demande préalable augmente considérablement la sécurité pour la suite de l'étude du projet.

11 Acquisition de terrain/droits

La réalisation d'un projet de construction (assainissement, extension, construction nouvelle) peut nécessiter l'acquisition de terrains ou de droits auprès de tiers (y compris la commune et le canton). Celle-ci est soit de nature temporaire (pendant la durée des travaux), soit définitive (parties d'installations ou servitudes sur des terrains de tiers).

Si des terrains de tiers sont sollicités temporairement ou durablement pour des projets, le service interne compétent du gestionnaire d'infrastructure doit impérativement être impliqué suffisamment tôt, c'est-à-dire au début du projet, et entrer en contact avec les tiers concernés. Ce service est responsable de l'exécution dans les délais de toutes les activités nécessaires du gestionnaire d'infrastructure.

Si aucun accord ne peut être trouvé, la loi fédérale sur l'expropriation (LEx) s'applique (art. 27 ss LEx). Les efforts entrepris pour une acquisition de gré à gré et leur échec doivent être présentés dans le dossier des plans.

Dans le dossier PAP, l'acquisition de terrains et de droits et le piquetage sont traités sous le ch. 09.

12 Piquetage du projet de construction

Le **piquetage** permet de rendre un projet de construction **visible sur le terrain**. Le piquetage est généralement réalisé avec des piquets et/ou des profils. Selon les besoins et la situation, il est également possible d'utiliser des panneaux avec des indications de hauteur, des tableaux avec des plans, des marquages au sol à la peinture aérosol, etc. L'objectif du piquetage est de permettre au public intéressé (personnes potentiellement concernées) de se faire une idée de l'**impact spatial** du projet sur place, avec les plans mis à disposition. Le piquetage doit rester en place pendant toute la durée de la mise à l'enquête (30 jours). L'art. 18c LCdF constitue la base légale du piquetage.

Les objections au piquetage ou à la mise en place de profils doivent être soumises immédiatement à l'autorité chargée de l'approbation, et dans tous les cas avant l'expiration du délai de mise à l'enquête.

Dans une PAP avec expropriation, il convient de clarifier si une inscription au registre foncier concernant un ban d'expropriation est nécessaire pour les terrains concernés (art. 43 LEx). Le ban d'expropriation s'applique de plein droit (art. 42 LEx).

12.1 Représentation sur des plans

Le dossier PAP doit contenir un concept de piquetage (plan de piquetage) dans lequel est indiqué ce qui doit être piqueté et comment. Cela peut se faire sur un plan de situation, où les indications nécessaires sont présentées avec un marquage et une légende. Cela ne représente pas un surcroît de travail, car un plan de piquetage doit dans tous les cas être établi pour l'exécution du piquetage.

Art. 4 OPAPIF: les prescriptions suivantes s'appliquent au piquetage visé à l'art. 18c, al. 1 LCdF:

- a. le périmètre du terrain à acquérir doit être marqué ainsi que toutes les surfaces rattachées à ce terrain qui sont nécessaires aux mesures de compensation écologiques;
- b. les bords extérieurs des bâtiments et des ouvrages d'art faisant partie de l'installation, à l'exception des supports des lignes de transport à grande portée, doivent être marqués par des profils;
- c. si un défrichement s'impose, les surfaces à défricher ou les arbres à enlever doivent être indiqués par des rubans jaunes ou des piquets jaunes.

12.2 Obligation de piquetage

Le piquetage est obligatoire dans la procédure ordinaire d'approbation des plans. Dans la procédure simplifiée d'approbation des plans, l'autorité chargée de l'approbation peut ordonner le piquetage (art. 18i, al. 3 LCdF). Si l'entreprise souhaite renoncer à un piquetage dans la procédure ordinaire, elle doit en indiquer les raisons dans le dossier (rapport technique). Cette circonstance doit également être mentionnée explicitement dans le courrier de demande sous «**Informations juridiques**». Une renonciation au piquetage n'est possible qu'en présence de raisons valables, par exemple:

- raisons liées à l'exploitation,
- problèmes de sécurité (p. ex. empiètement du piquetage dans le profil d'espace libre),
- le projet n'entraîne pas de modification du terrain.

Procédure

Il est recommandé de discuter au préalable du concept de piquetage avec les autorités municipales/communales. Le piquetage doit être coordonné dans le temps avec la mise à l'enquête. Pour ce faire, il convient de prendre contact suffisamment tôt avec le canton, qui est généralement responsable de la publication.

Étendue du piquetage

Lors du piquetage, il faut veiller à ne piqueter ni plus ni moins que nécessaire. L'objectif doit être d'informer le public de manière optimale. Trop peu d'informations éveille la méfiance, trop d'informations crée de la confusion.

Exemples:

- bâtiments (principe: profils),
- parois antibruit (avec piquets et tiges transversales sur les mâts des lignes de contact),
- cabines d'attente sur les quais existants (marquage au sol uniquement),
- marquises (marquage au sol uniquement),
- mâts de lignes de contact en zone habitée (piquets uniquement).

12.3 Conservation des preuves

Objectif

Les procédures de conservation des preuves ont pour but de documenter par écrit, avant le début des travaux et à des fins de preuve, l'état des constructions et installations de tiers situées à proximité du chantier. Si des dommages sont signalés au cours des travaux de construction ou à la fin des travaux de construction, la documentation permet de déterminer si les dommages étaient déjà présents avant le début des travaux. Si c'est le cas, il est possible d'exclure d'emblée que les dommages ont été causés par les travaux de construction.

On parle de conservation des preuves ou d'administration des preuves à titre provisoire.

La conservation des preuves à titre provisoire est assurée par le chef de projet avec le soutien du service ad hoc du gestionnaire d'infrastructure (p. ex. gestion du registre foncier).

Expertises

Il convient de distinguer deux types de procédures:

- l'expertise officielle dans la procédure devant la Commission fédérale d'estimation (CFE),
- l'expertise extra-officielle avec un expert privé, c'est-à-dire désigné par le gestionnaire d'infrastructure.

Le périmètre de l'expertise doit être défini avec le service juridique et la gestion du registre foncier. L'expertise doit être présentée dans un dossier indépendant à l'attention de la CFE ou de l'expert. Les droits grevant les terrains doivent être inclus dans l'expertise.

13 Environnement

Étant donné que la plupart des projets ont un impact sur l'environnement, il convient de faire appel à l'unité spécialisée Environnement au plus tard au stade de l'avant-projet. Celle-ci distingue les deux cas de figure décrits aux chapitres 4.1 et 4.2 pour l'élaboration de la PAP. L'implication précoce de l'unité spécialisée Environnement permet d'éviter des retards dans le projet et des coûts supplémentaires. Le rapport environnemental/rapport d'impact sur l'environnement (RIE), y c. les annexes, est géré séparément au ch. 01.05 (cf. chapitre 6).

13.1 Projets soumis au régime de l'EIE

Les projets dont le devis (sans les installations de sécurité) dépasse 40 millions de francs (TVA comprise) sont soumis à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE). Dans ce cas, une procédure en plusieurs étapes doit être appliquée conformément à l'OEIE (Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement 814.011).

Durant la phase d'avant-projet, une enquête préliminaire EIE doit être élaborée, dont le résultat consiste en une matrice de pertinence des conflits environnementaux et en un cahier des charges pour l'enquête principale. Ensuite, l'enquête principale EIE est menée dans le cadre de la phase de projet de mise à l'enquête; elle fait partie intégrante du dossier d'approbation des plans.

13.2 Projets non soumis au régime de l'EIE

Les projets dont le devis est inférieur à 40 millions de francs (TVA comprise) doivent également respecter la législation sur la protection de l'environnement. Une évaluation environnementale doit être effectuée dans chaque projet avec la PAP et consignée dans un rapport environnemental.

En règle générale, une «évaluation environnementale sommaire» est élaborée dans la phase d'avant-projet, puis l'évaluation environnementale proprement dite dans le projet de mise à l'enquête. Cette évaluation environnementale fait partie intégrante du dossier PAP.

Les domaines environnementaux à examiner sont énumérés dans la liste de contrôle Environnement pour les installations ferroviaires (non soumises au régime de l'EIE) de l'OFT/OFEV (cf. lien). Cette liste fournit des informations sur les références légales ainsi que sur les directives et instructions de l'OFEV.

14 Approbation des plans

L'approbation des plans au sens de la LCdF est l'autorisation de construire pour le projet du gestionnaire d'infrastructure.

L'art. 6 OPAPIF règle la notification de l'approbation des plans et le début des travaux.

14.1 Procédure après l'octroi de l'approbation des plans

Délai de recours

- Il est important de connaître la date exacte de réception de l'approbation des plans. En effet, c'est à partir de cette date que commence le délai de recours de 30 jours. Attention, celui-ci peut être interrompu par les fêtes.

Fêtes

- Les fêtes sont réglées à l'art. 22a PA.

14.2 Examen du contenu de l'approbation des plans (en particulier des charges)

- Le gestionnaire d'infrastructure compétent est responsable de l'examen du contenu de l'approbation des plans ainsi que de sa mise en œuvre (gestion des charges). Pour les charges dont la portée pour l'entreprise n'est pas immédiatement reconnaissable et/ou dont la mise en œuvre est liée à une certaine charge de travail, il convient de faire appel au spécialiste PAP, le cas échéant aussi au service juridique du gestionnaire d'infrastructure. Il en va de même pour les charges nouvelles dont la nécessité ou l'opportunité est mise en doute.
- Malgré la pression du temps liée au projet, il convient de remettre en question les exigences et les charges disproportionnées.

Si le gestionnaire d'infrastructure estime que les charges fixées dans l'approbation des plans ne sont pas justifiées, une procédure à quatre niveaux s'applique.

Niveau 1

Accepter sans préjudice la charge au cas par cas, discuter avec l'OFT pour qu'une autre solution acceptable soit trouvée à l'avenir.

Niveau 2

Comme le niveau 1: pour qu'il soit renoncé à la charge ou qu'une autre solution acceptable soit trouvée avant l'expiration du délai de recours.

Niveau 3

Comme le niveau 1: déposer une demande de reconsidération auprès de l'OFT pendant le délai de recours, afin qu'il soit renoncé à la charge ou qu'une autre solution acceptable soit trouvée.

Niveau 4

Recours auprès du Tribunal administratif fédéral avant l'expiration du délai de recours.

14.3 Début des travaux uniquement à partir de l'entrée en vigueur de l'approbation des plans

En principe, les travaux de construction ne peuvent commencer que lorsque l'approbation des plans est entrée en vigueur, c'est-à-dire lorsque le délai de recours de 30 jours a expiré sans avoir été mis à profit.

Cas particuliers

- a) Exceptionnellement, un début anticipé des travaux est possible si toutes les parties à la procédure jusqu'à présent déclarent par écrit leur accord pour
 - renoncer à un recours ou
 - donner expressément leur accord à une autorisation de construire avant l'expiration du délai de recours.
- b) Demander à l'OFT que l'approbation des plans permette le début immédiat des travaux de construction de l'installation ou de parties de celle-ci. Les conditions sont indiquées à l'art. 6, al. 3 OPAPIF.
- c) Demander à l'OFT de retirer l'effet suspensif à un éventuel recours, dans la mesure où les intérêts des chemins de fer à une réalisation immédiate l'emportent nettement sur ceux du recourant et qu'aucun préjudice n'est créé avec le début anticipé des travaux.
- d) Si le recours est déposé, demander au Tribunal administratif fédéral de retirer l'effet suspensif.
- e) Recours contre la décision du Tribunal administratif fédéral auprès du Tribunal fédéral. En principe, les travaux de construction peuvent donc commencer à ses propres risques, tant que l'instance de recours n'a pas expressément ordonné l'effet suspensif. En cas d'acceptation du recours, il faudra, le cas échéant, procéder à un démantèlement.
- f) Il y a force de chose jugée partielle de l'approbation des plans lorsque l'objet du recours (p. ex. un point concret mis à l'enquête) peut être clairement délimité et séparé du reste du projet et que, quelle que soit l'issue du litige, les autres travaux de construction n'en sont pas affectés (p. ex. paroi antibruit dans le cadre de la transformation d'une gare, celle-ci peut toujours être mise en place ultérieurement sans difficultés).
- g) Mesures de sécurité au sens de l'art. 19 LCdF (mesures d'urgence)
Dans ce cas, l'OFT doit être immédiatement informé des mesures d'urgence prévues, en précisant qu'un dossier d'approbation des plans sera constitué et soumis dans les meilleurs délais à l'OFT pour approbation.