



Référence du dossier : / BAV-213.2-00001/00015/00002/00010

12.12.2022

Directive

pour l'examen de la pertinence des projets de construction ferroviaire par rapport au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail

Referenz / Aktenzeichen: BAV-213.2-1/15/5/3/342

Table des matières

| | |
|---|----------|
| 1 Généralités | 2 |
| 1.1 Objectif de la directive | 2 |
| 1.2 Bases légales | 2 |
| 2 Procédure d'examen de la pertinence par rapport au plan sectoriel | 3 |
| 2.1 Aperçu | 3 |
| 2.2 Détail des quatre étapes d'analyse | 3 |
| 2.2.1 Le projet est-il actuel et nécessaire? | 3 |
| 2.2.2 Le projet fait-il partie d'une installation ferroviaire fédérale? | 4 |
| 2.2.3 Le projet a-t-il des effets considérables sur le territoire, les transports ou l'environnement? | 4 |
| 2.2.4 Le projet a-t-il un besoin important de coordination? | 5 |
| 3 Aide à la planification pour les installations de service | 6 |
| 3.1 Contexte et objectif | 6 |
| 3.2 Procédure de plan sectoriel et pesée des intérêts | 6 |
| 3.3 Aspects à prendre en compte lors de la pesée des intérêts | 7 |
| 3.4 Critères à retenir pour l'analyse de variantes | 7 |



1 Généralités

1.1 Objectif de la directive

La présente directive règle le déroulement et le contenu de l'examen de la pertinence des projets de construction relatifs à l'infrastructure ferroviaire par rapport à la partie Infrastructure rail du plan sectoriel des transports (SIS). Elle vise à concrétiser la loi sur les chemins de fer (LCdF), l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) et les dispositions de la partie Programme du plan sectoriel des transports, ainsi qu'à régler le processus d'examen de l'Office fédéral des transports. Cette directive jette ainsi des bases d'examens normalisés et d'évaluations aussi uniformes que possible.

De plus, la directive présente dans son chapitre 3 une aide à la planification pour les installations de service. Cette aide à la planification vise à expliquer pratiquement aux entreprises de transport les critères de l'analyse de variante pour l'entrée de projets dans le plan sectoriel.

Si les entreprises ferroviaires tiennent compte de cette directive, elles peuvent considérer que la pertinence des projets pour le plan sectoriel pourra être déterminée et le cas échéant que l'entrée dans le plan sectoriel pourra être réalisée.

1.2 Bases légales

Les bases légales suivantes sont retenues pour l'examen de la pertinence des projets de construction relatifs à l'infrastructure ferroviaire par rapport au SIS :

- loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ;
- loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451) ;
- loi fédérale sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (LChP ; RS 922.0)
- loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) ;
- loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) ;
- loi du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo ; RS 921.0)
- loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20)
- loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (LTM ; RS 742.41)

Ces bases liantes pour les autorités sont également à prendre en compte :

- Plan sectoriel des surfaces d'assolement
- Conception « Paysage Suisse »
- Mobilité et territoire 2050 – Partie Programme du plan sectoriel des transports
- Stratégie nationale sur les sols
- Stratégie Biodiversité Suisse

2 Procédure d'examen de la pertinence par rapport au plan sectoriel

2.1 Aperçu

La procédure de l'OFT pour l'examen de la pertinence des projets de construction ferroviaires par rapport au SIS se divise en quatre étapes (Figure 1). Les deux premières étapes sont propres à l'OFT. Les étapes 3 et 4 sont reprises du plan sectoriel des transports, partie Programme¹. Conformément aux bases juridiques précitées, un projet nécessite une coordination dans le plan sectoriel s'il :

1. est actuel et nécessaire
2. **et** fait partie d'une installation ferroviaire fédérale
3. **et** a des effets considérables sur le territoire, les transports ou l'environnement
4. **ou** nécessite un besoin important de coordination.

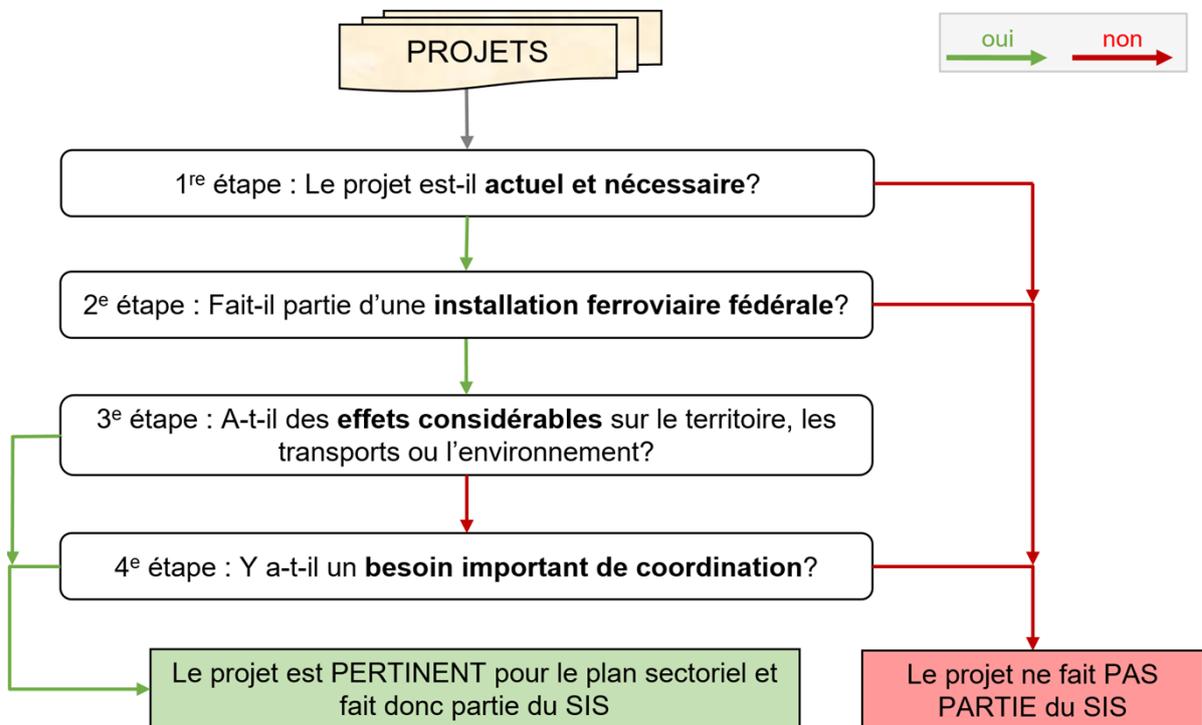


Figure 1: aperçu du déroulement de l'examen de la pertinence par rapport au plan sectoriel

2.2 Détail des quatre étapes d'analyse

2.2.1 Le projet est-il actuel et nécessaire?

L'actualité et la nécessité du projet doivent être démontrées pour le bon fonctionnement du réseau ferroviaire. Ainsi, pour les projets financés par le FIF (PRODES ou CP) et les projets classés en premier degré d'urgence dans PRODES, ce critère est toujours rempli.

¹ Plan sectoriel des transports, partie Programme. Berne : Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, 2021.

Pour les projets non financés par le FIF, une évaluation de l'OFT est nécessaire concernant leur actualité et leur nécessité. Pour certains cas, l'OFT se réserve le droit de procéder à une réservation des tracés ou d'emplacement dans le SIS selon l'actualité et/ou la nécessité du projet.

A noter que pour tous les projets de deuxième degré d'urgence PRODES 2035, l'évaluation d'actualité et de nécessité a déjà été réalisée et qu'elle est négative. Une éventuelle reconsidération aura lieu si des conditions-cadres essentielles changent, ce qui pourrait notamment être le cas lors de l'élaboration des prochaines étapes d'aménagement.

2.2.2 Le projet fait-il partie d'une installation ferroviaire fédérale?

Un projet est considéré comme faisant partie d'une installation ferroviaire fédérale s'il est nécessaire pour l'accès au réseau selon l'art. 62 al. 1 ou al. 3 LCdF, s'il s'agit d'un terminal d'importance nationale pour le trafic de marchandises selon l'art. 11 LTM. Ces projets font l'objet d'une procédure d'approbation des plans (PAP) fédérale. Conformément à l'art. 18 al. 5 LCdF, les projets de PAP fédérale nécessitent une inscription au plan sectoriel.

Ne sont pas coordonnés dans le SIS:

- les objets de PAP cantonale ;
- les installations de transport de marchandises et équipements couverts par la LTM ², à l'exception des terminaux d'importance nationale pour le TC (cf. supra);
- les objets dont l'utilité correspond au réseau capillaire et d'agglomération (ex: dépôt de bus urbain);
- les objets situés à l'intérieur d'une zone faisant partie du périmètre ferroviaire ou dans une zone à bâtir, industrielle ou conforme à son utilisation³.

2.2.3 Le projet a-t-il des effets considérables sur le territoire, les transports ou l'environnement?

Conformément aux critères indiqués dans la partie Programme du plan sectoriel des transports, un projet produit des effets importants sur les transports, le territoire ou l'environnement :

| Critère | Détails |
|---|--|
| s'il agit de manière importante sur le bon fonctionnement des réseaux de transport d'importance nationale, ou | Cette influence s'avère significative lorsque le temps de parcours entre les arrêts du trafic longues distances est réduit de 15 % ou plus et permet de gagner une demi-heure systémique dans la cadence semi-horaire. |
| s'il agit de manière importante sur le développement de l'agglomération, des espaces ruraux ou des régions touristiques, ou | La mise en place d'une cadence au quart d'heure durant toute la journée dans le centre d'une agglomération ou d'une cadence à la demi-heure toute la journée dans des régions touristiques d'importance nationale (Haute-Engadine, région de la Jungfrau, Davos/Klosters, Zermatt et lac Majeur) ont un effet considérable sur le développement territorial. De même, une réduction de cadence à une liaison horaire, voire moins, ou une fermeture de tronçon ont des effets considérables sur le développement territorial. |
| s'il consomme plus de 5 hectares de surface, ou | Lorsque le périmètre exact concerné n'est pas connu du fait de l'état d'avancement des travaux, sa surface est estimée à partir de valeurs indicatives. Pour une ligne ferroviaire d'une longueur supérieure à 5 km, le critère est donc réalisé. En règle générale, les aménagements de la capacité de |

² P.ex. transport de marchandises pour les voies de raccordement, installations de transbordement des marchandises du transport combiné. Voir [Office fédéral des transports OFT Conception relative au transport ferroviaire de marchandises \(admin.ch\)](http://www.admin.ch/office-federal-des-transport-oft-conception-relative-au-transport-ferroviaire-de-marchandises)

³ Lors de la détermination de la zone, une coordination spatiale générale a déjà été effectuée. La coordination requise peut être effectuée directement dans le cadre de la procédure d'approbation des plans selon la LCdF.

| | |
|---|---|
| | l'infrastructure (p. ex. stations de croisement), l'accroissement des prestations (p. ex. l'augmentation de la fréquence des trains) ou les petites accélérations ne correspondent pas à ce critère. |
| s'il est soumis à une EIE à plusieurs étapes, ou | Certaines installations sont soumises à une étude d'impact sur l'environnement (EIE) à plusieurs étapes conformément à l'annexe à l'OEIE. Tel est le cas pour les nouvelles lignes de chemin de fer et les nouveaux tronçons. Pour qu'un aménagement soit considéré comme un nouveau tronçon, il faut qu'il soit distant de l'infrastructure préexistante sur une certaine longueur. |
| s'il agit de manière importante sur des biens à protéger d'importance nationale ;ou | Sont considérés comme des biens d'importance nationale à protéger : <ul style="list-style-type: none"> • l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) ; • les haut marais et marais de transition d'importance nationale ; • les bas marais d'importance nationale ; • les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale ; • les sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (IANB) ; • les zones alluviales d'importance nationale ; • les prairies et pâturages secs d'importance nationale ; • les réserves d'oiseaux aquatiques et de migrateurs d'importance nationale ou internationale ; • les districts francs fédéraux ; • les corridors à faune d'importance suprarégionale ; • l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) ; • l'inventaire des biens culturels d'importance nationale ; • les voies de communication historiques de Suisse (IVS) ; • les parcs d'importance nationale ; • le Parc national Suisse dans le canton des Grisons ; • le patrimoine mondial de l'UNESCO ; • les réserves de biosphère (UNESCO Man and the Biosphere Programme). |
| s'il affecte considérablement des zones et périmètres de protection des eaux souterraines, ou | - |
| s'il influe considérablement sur les capacités d'un tronçon de chemin de fer. | <p>Une mesure a des effets considérables sur l'environnement lorsqu'elle augmente de manière considérable la capacité d'une ligne. En effet, un tel renforcement des capacités est susceptible d'engendrer une augmentation des nuisances imposées à l'environnement (par exemple bruit ou risque d'accident majeur). Cette influence s'avère significative lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la capacité d'une ligne est renforcée de manière à permettre une augmentation d'au moins 15 % de l'offre de trafic grandes lignes et, par ricochet, une augmentation de la cadence du trafic grandes lignes tout au long de la journée, avec pour conséquence un accroissement du bruit perceptible; • la capacité d'une ligne est renforcée de manière à permettre une augmentation d'au moins 15 % de l'offre de trafic marchandises longues distances, avec pour conséquence un accroissement du bruit ou des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses. <p>En règle générale, les mesures d'augmentation des performances telles que les séparations de courant de trafic réalisent ce sous-critère dans la mesure où elles permettent de raccourcir les intervalles entre les trains et donc de renforcer les flux de circulation sur les lignes et, partant, leur capacité. En revanche, les mesures visant une augmentation des performances telles que les élargissements de profil ne le vérifient pas étant donné qu'elles n'ont pas d'impact significatif sur les flux de circulation.</p> |

L'OFT implique l'ARE et l'OFEV dans l'évaluation des effets considérables sur le territoire et sur l'environnement.

2.2.4 Le projet a-t-il un besoin important de coordination?

Ce critère découle également de la partie Programme du plan sectoriel des transports.

En règle générale, les projets porteurs d'un important besoin de coordination avec d'autres planifications fédérales (plans sectoriels et conceptions) se révèlent pertinents pour le plan sectoriel. Pour le plan sectoriel des surfaces d'assolement, une coordination importante est nécessaire à partir d'un besoin de surface de 5 hectares. Si le besoin de surface est moindre, la coordination peut se faire via des mesures compensatoires dans la PAP. Dans tous les cas, les gestionnaires d'infrastructure doivent attester que des alternatives nécessitant moins de surfaces d'assolement ont été examinées puis rejetées en raison d'une pesée des intérêts.

Pour les autres cas, l'OFT se réserve le droit d'évaluer si un besoin de coordination est nécessaire.

Un besoin de coordination considérable entre la planification fédérale et le plan directeur cantonal ne se fait généralement sentir que lorsque le projet satisfait aux critères de pertinence par rapport au plan sectoriel (cf. ci-dessus). Il n'y a notamment pas de besoin de coordination considérable lorsque l'élimination des divergences (par ex. les discussions portant sur une variante) a lieu sous réserve d'un processus décisionnel politique.

Les différences d'état de la coordination des projets entre les plans sectoriels et les plans directeurs cantonaux ne donnent pas lieu à la reconnaissance d'un besoin de coordination considérable dans la mesure où elles se basent sur des interprétations différentes de l'art. 5 al. 2 de l'OAT ou sur des états de planification différenciés.

Les projets qui ne présentent aucun besoin important de coordination aux yeux des cantons concernés ne font pas partie du plan sectoriel.

3 Aide à la planification pour les installations de service

3.1 Contexte et objectif

En raison de l'amélioration de l'offre et de l'augmentation des capacités sur le réseau ferroviaire, de nouvelles installations de service voient le jour. En termes de surface, ces installations de services occupent le plus souvent plusieurs hectares et ont des incidences considérables sur le territoire ou l'environnement. Certaines installations existantes doivent être rénovées, agrandies tandis que d'autres doivent être créées pour faire face à l'augmentation de l'offre et des capacités sur le réseau ferroviaire suisse. La planification de ce type d'installations engendre par ailleurs des oppositions, suivies par des recours auprès des tribunaux et lors de la PAP.

Une bonne coordination est nécessaire entre les entreprises de transport et la Confédération lorsqu'un projet d'installation de service a des incidences considérables sur le territoire ou l'environnement.

Ce chapitre explique le processus d'examen et les critères retenus pour l'évaluation des différentes variantes. Il a pour but de faciliter la coordination territoriale de l'installation dans le SIS et de documenter le choix de la variante finale afin d'augmenter les chances de succès pour l'entreprise de transport lors de l'examen des recours par le Tribunal administratif fédéral (TAF) et le Tribunal fédéral (TF).

3.2 Procédure de plan sectoriel et pesée des intérêts

Si une installation envisagée semble pertinente pour le SIS selon les critères présentés au chapitre 2, l'entreprise de transport doit prendre contact suffisamment tôt avec l'OFT pour une vérification.

Si l'installation est effectivement pertinente pour le SIS, l'OFT élabore ou complète une fiche d'objet du SIS avec cette installation. Les art. 17 à 22 OAT indiquent comment mener la procédure de plan sectoriel. La procédure qui amène à l'élaboration de la fiche d'objet a notamment pour but d'analyser les différentes variantes envisagées pour l'installation afin d'effectuer une pesée des intérêts conformément à l'art. 3 de l'OAT. Dans le cadre de la collaboration au sens de l'art. 18 OAT, il est recommandé de mettre sur pied un groupe de travail. Dans ce groupe de travail sont présents l'OFT, l'ARE, les offices fédéraux qui représentent les intérêts de protection touchés par le projet, l'entreprise de transport et le canton concerné. Ce groupe de travail a pour vocation d'analyser les différentes variantes d'emplacement présentées par l'entreprise de transport pour l'installation, les critères d'évaluation et d'effectuer la pesée d'intérêts correspondante afin de proposer à l'OFT la ou les meilleures variantes. L'OFT décide sur la base de la proposition du groupe de travail la ou les meilleures variantes et mène la procédure SIS définie par l'OAT.

Si l'installation n'est pas pertinente pour le SIS, il convient d'examiner avec le canton, si le projet doit être pris en compte dans le plan directeur cantonal.

3.3 Aspects à prendre en compte lors de la pesée des intérêts

La pesée des intérêts est documentée dans un rapport explicatif qui accompagne la fiche d'objet correspondante dans le SIS⁴. Dans la partie du rapport explicatif concernant la description du projet, l'entreprise documente les impacts du projet portant sur l'environnement et l'aménagement du territoire et les présente de façon succincte. Dans la mesure où il existe des documents supplémentaires pertinents, utiles à une meilleure compréhension de l'évaluation des aspects environnementaux, l'entreprise doit les mettre à la disposition de la Confédération pour évaluation, en plus du rapport explicatif.

Le rapport explicatif servira pour le choix de l'emplacement final pour l'installation de service. Afin de réaliser une pesée des intérêts complète, l'entreprise doit proposer au minimum deux variantes réalistes. L'annexe 1 présente la structure requise pour le rapport explicatif.

3.4 Critères à retenir pour l'analyse de variantes

La pesée des intérêts est en principe répartie en trois domaines : aménagement du territoire, environnement et exploitation ferroviaire. Chaque domaine comporte des critères qui doivent prendre en compte l'ensemble des intérêts prépondérants touchés par le projet. Cette répartition est à discuter avec l'OFT.

L'annexe 2 présente à titre d'exemple une grille pour réaliser la pesée des intérêts afin de faciliter la tâche aux entreprises de transport. L'entreprise peut également proposer sa propre pesée des intérêts et proposer des sous-critères tenant compte de la spécificité de l'installation planifiée. Le rapport explicatif rend compte de la compatibilité avec la législation (aménagement du territoire, environnement, etc.).

⁴ Des exemples et recommandations de rapports explicatifs se trouvent sur la page Internet du SIS (tout en bas, onglet « documents ») [Office fédéral des transports OFT Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail \(SIS\) \(admin.ch\)](http://www.admin.ch/office-federal-des-transport-oft-plan-sectoriel-des-transport-partie-infrastructure-rail-sis)

Annexe 1 : Structure du rapport explicatif pour la pesée des intérêts

A. Description du projet :

- 1) Preuve de la nécessité du projet découlant d'une vision nationale. Recherche de synergies avec des installations existantes ou planifiées. Recherche de synergies entre les différentes entreprises de transport.
- 2) Données réalistes et pertinentes concernant les variantes (notamment surfaces, impacts et no goes⁵)
- 3) Description des intérêts prépondérants touchés pour chaque projet : accessibilité (TP ou route) / zones à bâtir / sol (dont SDA et forêts) / air / bruit / rayonnement non ionisant / eau (eaux souterraines, approvisionnement en eau, évacuation des eaux, eaux de surface et écosystèmes aquatiques/pêche) / sites pollués / déchets / dangers naturels ou autres / vibrations / prévention des accidents majeurs / protection contre les catastrophes / flore, faune, biotopes / paysage et habitat (y compris pollution lumineuse) / monuments culturels et sites archéologiques/ places de parcs / synergie ou regroupement possibles avec d'autres projets d'infrastructures de transports / autres.

B. Pesée des intérêts :

- 1) Analyse de variantes selon les critères d'aménagement du territoire, d'environnement et d'exploitation ferroviaire.
- 2) Motivation des notes et pondérations attribuées par une argumentation objective
- 3) Tableau récapitulatif de l'analyse.
- 4) Explicitation des optimisations possibles.
- 5) Résultats de la pesée des intérêts : conclusion présentant la meilleure variante.

⁵ P.ex. marais et sites marécageux d'importance nationale

Annexe 2 : Proposition de grille d'analyse pour la pesée des intérêts

| Aménagement du territoire | | | | | | Variante X | Variante Y | Motivation-Remarques |
|--------------------------------------|---|-----------------|--------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|----------------------|
| Titre | Description des conséquences en conformité avec les bases légales | Unité de mesure | Négatif | Neutre | Positif | Appréciation | Appréciation | |
| Plans sectoriels | Compatibilité du projet avec les planifications fédérales | adimensionnel | conflit majeur | partiellement compatible | compatible | | | |
| Plans directeurs cantonaux | Compatibilité du projet avec la planification directrice cantonale | adimensionnel | conflit majeur | partiellement compatible | compatible | | | |
| Plans d'affectation | Compatibilité du projet avec le zonage existant | adimensionnel | conflit majeur | partiellement compatible | compatible | | | |
| Surfaces d'assolement | Consommation de SDA du projet | ha | > 5 ha | 0-5 ha | 0 ha | | | |
| Synergie | Évaluation du potentiel de synergie industrielle/économique à proximité de la zone du projet. | adimensionnel | exclu | possible | facilité | | | |
| Impact sur le tissu économique local | Entreprises en activité qui devront déménager/fermer | adimensionnel | conflit majeur | partiellement compatible | compatible | | | |
| Connexion au TP | Évaluation selon la classe TP | classe TP | C-D | B | A | | | |
| Accessibilité (distance) | Évaluation de la distance à un axe routier national (nœud autoroutier) | km | > 10 km | 3- 10 km | < 3 km | | | |
| Accessibilité (qualitative) | Compatibilité avec les routes existantes et mesures supplémentaires à réaliser | adimensionnel | mesures absolument nécessaires | mesures nécessaires | liaisons appropriées disponibles | | | |
| Risques naturels | Présence de zones de danger | adimensionnel | danger modéré | danger faible | danger absent | | | |

| Environnement | | | | | | Variante X | Variante Y | Motivation - Remarques |
|--|---|-----------------|--|--|--------------------------|--------------|--------------|------------------------|
| Titre | Description des conséquences en conformité avec les bases légales | Unité de mesure | Négatif | Neutre | Positif | Appréciation | Appréciation | |
| Air | Impacts du projet sur la qualité de l'air | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger ou nul | Réduction des impacts | | | |
| Bruit | impacts sonores du projet sur les zones résidentielles autour du périmètre d'étude et le trafic ferroviaire induit. | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger ou nul | Réduction des impacts | | | |
| Vibrations / Bruit de la structure | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul ou compatible | | | |
| Pollution lumineuse | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul ou compatible | | | |
| Rayonnement non ionisant | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul ou compatible | | | |
| Eaux souterraines | Compatibilité et impacts du projet avec les instruments de planification de la protection des eaux souterraines | adimensionnel | Chevauchement avec la zone S et Au (au-dessous de la nappe phréatique) | Chevauchement avec la zone Au (au-dessus de la nappe phréatique) | Aucun chevauchement | | | |
| Eaux de surface et écosystèmes aquatiques | Compatibilité et impacts du projet avec les instruments de planification de la protection des eaux souterraines | adimensionnel | Chevauchement avec l' espace réservé aux eaux | Adjacent | Distant > 50 m | | | |
| Eaux usées | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | compatible | | | |
| Sol | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | compatible | | | |
| Sites pollués | Présence de sites potentiellement pollués | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Déchets, substances dangereuses pour l'environnement | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Organismes dangereux pour l'environnement | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---------------|---------------------------|---------------|--------------------|--|--|--|
| Prévention des accidents majeurs | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Forêt | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Flore, faune, biotopes | Impacts du projet | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Géologie | Conditions géologiques du périmètre par rapport aux besoins de construction | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Intégration dans le paysage | (y compris pollution lumineuse) | adimensionnel | Impact important ou moyen | Impact léger | Impact nul | | | |
| Inventaires fédéraux (protection du paysage, patrimoine culturel, biotopes et corridors faunistiques) | Présence d'une zone ou d'un objet inventorié | adimensionnel | Conflit majeur | Conflit moyen | Absence de conflit | | | |

| Exploitation ferroviaire | | | | | | Variante X | Variante Y | Motivation-Remarques |
|---|---|-----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|--------------|--------------|----------------------|
| Titre | Description des conséquences en conformité avec les bases légales | Unité de mesure | Négatif | Neutre | Positif | Appréciation | Appréciation | |
| Capacité des sillons dans les périodes de production du trafic passagers (06h00-24h00) | Disponibilité de sillons par heure sur le tracé installation de service/gare terminus | adimensionnel | <2 | 2 | >2 | | | |
| Capacité des sillons en dehors des périodes de production du trafic passagers (24h00-06h00) | Disponibilité de sillons par heure sur le tracé installation de service /gare terminus | adimensionnel | <6 | 6 | >6 | | | |
| Frais de transfert | Coûts annuels de transfert sur le trajet de/vers l'installation de service - station terminale | adimensionnel | >N00'000 | N00'000 - M00'000 | <M00'000 | | | |
| Productivité sur le site | Temps pour la maintenance/travail dans l'installation de service | adimensionnel | > 60' | <60' | < 30' | | | |
| Compatibilité avec les développements futurs du réseau | Compatibilité avec le calendrier et le financement des projets de développement du réseau, STUR et PLUR | adimensionnel | Compatible avec PRODES EA 2025 | Compatible avec PRODES EA 2035 | Compatible au-delà de PRODES EA 2035 | | | |

Référence du dossier : / BAV-213.2-00001/00015/00002/00010

| | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|---------------|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| Connexion au réseau ferroviaire | Disponibilité de voies de raccordement sur la ligne principale | adimensionnel | Pas de connexion existante | Connexion existante, mais à adapter | Connexion existante et fonctionnelle | | | |
|---------------------------------|--|---------------|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--|--|