



Référence du dossier : OFT / BAV-412.00-00028/00029

Directive technique de l'OFT

Exigences relatives aux courses de nuit des installations de transport à câbles

(Directive [5] - Courses de nuit)

Novembre 2020

Editeur Office fédéral des transports, 3003 Berne
Divisions Infrastructure et Sécurité

Distribution : Publication sur le site internet de l'OFT
(www.bav.admin.ch)

Langues disponibles : Allemand (Original)
Français
Italien

Entrée en vigueur : Janvier 2018 (remplace le document de l'OFT
« Conditions pour courses de nuit des téléphériques à mouvement continu et des télésièges » du 6 mai 1991)

Office fédéral des transports
Division Infrastructure



Barbara Remund
Sous-directrice

Division Sécurité



Rudolf Sperlich
Sous-directeur

Editions / historique des modifications

Référence du dossier : OFT / BAV-412.00-00028/00029

Version	Date	Auteur	Raison des modifications	Etat ¹
V1.00	01.01.2018	Office fédéral des transports	Refonte	En vigueur
V 2.00	01.11.2020	Office fédéral des transports	Nouvelle désignation en tant que directive (précédemment guide pratique)	En vigueur

¹ Etat du document ; sont prévus : en cours d'élaboration / en révision / en vigueur (/ avec visa) / abrogé

TABLE DES MATIÈRES

A.	Préambule	4
1.	Exigences plus strictes pour les courses dans l'obscurité	4
2.	Notion de course dans l'obscurité (course de nuit)	4
3.	Dispositions applicables aux courses de nuit	4
4.	Facteurs de danger	5
B.	Procédure d'autorisation des courses de nuit	5
1.	Nouvelles installations	5
2.	Installations actuelles	5
3.	Installations actuelles sur lesquelles des courses de nuit ont eu lieu occasionnellement jusqu'ici	5
4.	Courses de nuit avec funiculaires et téléphériques à va-et-vient qui n'étaient précédemment pas soumises à autorisation	6
5.	Documents à remettre pour les cas B.2 et B.4 (obligation d'obtenir l'autorisation)	6
C.	Exigences techniques et d'exploitation pour installations lors de courses de nuit	6
1.	Critères de contrôle généraux	6
2.	Exigences spécifiques aux installations	7
	Annexe : Facteurs de danger : liste de contrôle des mesures à prendre en vue des courses de nuit	8

A. Préambule

1. Exigences plus élevées pour les courses dans l'obscurité

Les courses d'installations de transport à câbles qui se déroulent dans l'obscurité imposent des exigences plus strictes à la sécurité de l'exploitation, notamment en ce qui concerne l'évacuation. La présente directive doit servir d'auxiliaire aux entreprises de transport à câbles (ETCa) afin qu'elles mettent en œuvre de façon correcte et proportionnée les réglementations légales existantes, qui nécessitent parfois une interprétation, et qu'elles suivent la procédure simplifiée d'obtention d'une autorisation pour courses de nuit.

Une directive n'est pas créatrice de droit. Les requérants peuvent y déroger à condition d'apporter la preuve que la sécurité est aussi garantie par d'autres moyens.

2. Notion de courses dans l'obscurité (courses de nuit)

Sont considérées comme courses de nuit les courses ouvertes au public qui commencent entre le crépuscule et l'aube astronomiques.

La distinction entre courses de nuit « fréquentes » et « occasionnelles » conformément aux « conditions pour courses de nuit des téléphériques à mouvement continu et des télésièges » du 6 mai 1991) est caduque. Dès à présent, les autorisations délivrées par l'OFT comprennent uniquement l'état d'exploitation « courses de nuit ».

3. Dispositions applicables aux courses de nuit

3.1 Ordonnance sur les installations à câbles

Les installations de transport à câbles doivent correspondre aux exigences essentielles (art. 5 OICa²), c'est-à-dire aux normes SN EN. L'OFT vérifie le respect de ces exigences dans le cadre de la procédure d'autorisation (art. 33 al. 2 let. c OICa).

D'après l'art. 44 al. 1 OICa, l'entreprise de transport à câbles (ETCa) doit apporter la preuve que, dans toutes les conditions d'exploitation admissibles, une évacuation peut être effectuée à tout moment, en toute sécurité et à temps.

3.2 Normes SN EN

La norme SN EN 12397 énonce au chiffre 5.3.1 :

« L'exploitation ne peut être assurée pendant la nuit que si des mesures particulières ont été prises pour assurer sa sécurité et celle des passagers. »

La norme suisse EN 1909 stipule au chiffre 6 au sujet de l'évacuation :

« La durée prévisionnelle totale de l'ensemble des opérations, fixée dans le plan d'évacuation ne doit pas dépasser trois heures trente minutes. Si l'analyse de sécurité indique qu'une durée inférieure est nécessaire, alors il faut en tenir compte. »

4. Facteurs de danger

Pour les courses de nuit, il y a lieu de tenir notamment compte des facteurs de danger suivants :

1. Diminution de la visibilité et de la vision générale faute d'un éclairage suffisant dans les stations et sur le terrain,

² Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (ordonnance sur les installations à câbles, OICa) ; RS 743.011

2. Difficulté accrue à déceler les changements des conditions météorologiques et de vent d'une part, et à reconnaître l'état de l'installation à câbles ou son éventuelle mise en danger, d'autre part,
3. Plus grande sollicitation psychique des passagers induisant des exigences accrues en matière d'encadrement et de durée d'évacuation,
4. Equipement / vêtements inappropriés des passagers pour une évacuation par voie terrestre,
5. Difficultés pour les secouristes (progression jusqu'au lieu d'immobilisation des passagers, descente en rappel, transfert au sol),
6. Disponibilité réduite des secouristes le cas échéant.

L'ETCa doit régler (art. 18 LICa) les façons d'appréhender les facteurs de danger précités dans un concept d'exploitation, dans des prescriptions d'exploitation et dans un plan d'évacuation.

B. Procédure d'autorisation pour les courses de nuit

1. Nouvelles installations

S'il est prévu d'effectuer des courses de nuit sur des installations à construire, la demande d'approbation des plans devra aussi en faire mention. Les mesures de construction et d'exploitation font partie du projet de construction. Il faut que le dossier de sécurité traite d'éventuelles charges et les facteurs de danger en vue de l'obtention de l'autorisation d'exploiter. Ainsi, l'octroi de cette dernière inclura les courses de nuit, qui seront donc réalisables sans autre autorisation dans le cadre de l'autorisation d'exploiter.

2. Installations existantes

En ce qui concerne les installations existantes qui, à l'origine, n'ont été ni conçues ni autorisées pour des courses de nuit, ces dernières représentent en règle générale une modification essentielle de l'exploitation (art. 36 OICa) ; à ce titre, elles requièrent une demande ad hoc à l'OFT qui traitera, dans le cadre d'une analyse de la sécurité, les facteurs de danger mentionnés au ch. A.4.

Si une ETCa conclut par contre de l'analyse que des courses de nuit, par suite de situations extraordinairement simples, n'induisent aucune mise en danger supplémentaire, elle peut partir du principe qu'il s'agit d'une modification non soumise à autorisation d'après l'art. 36a, al. 3, OICa.

Dans le cadre de sa surveillance, l'OFT vérifie l'analyse de sécurité dûment documentée, de même que le concept d'exploitation à jour et le concept d'évacuation, également à jour. S'il ressort de sa vérification que, contrairement à l'évaluation de l'ETCa, la modification en vue de la réalisation de courses de nuit requiert une autorisation, l'ETCa devra envoyer *a posteriori* une demande d'autorisation.

3. Installations existantes qui ont déjà effectué jusqu'ici des courses de nuit occasionnelles

Si une ETCa a rempli jusqu'ici les conditions préalables à des « courses de nuit occasionnelles », l'OFT part du principe que les exigences pour des courses de nuit sont (toujours) remplies et qu'il s'agit donc d'une modification non soumise à autorisation (art. 36a al. 3 OICa), à condition cependant que l'ETCa dispose d'une analyse de sécurité pour les facteurs de danger mentionnés au ch. 4.

4. Courses de nuit de funiculaires et de téléphériques à va-et-vient, exemptées jusqu'ici d'une autorisation

Les entreprises qui ont réalisé des courses de nuit jusqu'ici avec des funiculaires et des téléphériques à va-et-vient et qui entendent continuer à le faire doivent disposer d'une analyse de sécurité sur les facteurs de danger mentionnés au ch. A.4. Cette analyse doit parvenir pour examen à l'OFT d'ici au 31 décembre 2020. Dans la mesure où l'analyse de sécurité et l'examen concluent à la nécessité, pour l'ETCa, de requérir une autorisation, l'ETCa en fera la demande à l'OFT et son autorisation d'exploiter sera complétée en conséquence.

5. Documents à présenter pour les cas B.2 et B.4 (en cas d'obligation de requérir une autorisation)

La demande d'autorisation des courses de nuit comprend les documents suivants :

- Evaluation des facteurs de danger mentionnés sous A.4 et attestation du respect des exigences mentionnées sous C.1 et 2 pour l'installation en question (« analyse de sécurité »).
- Les documents techniques mis à jour et qui énumèrent les mesures prévues (par ex. rapport technique et, pour les installations fixes supplémentaires, profil en long à jour, alimentation électrique, etc.) ;
- Concept d'exploitation à jour, concept d'évacuation à jour et plan d'évacuation ;
- Attestation d'un exercice de sauvetage réussi dans l'obscurité ;
- Plan de situation de l'installation (au moins à l'échelle 1:5000), indiquant d'une part les immeubles habités en permanence et qui seraient concernés par le bruit, et d'autre part les degrés de sensibilité selon le plan des zones et relatifs à ces immeubles.
- Indications sur d'éventuelles zones de tranquillité de la faune délimitées dans le périmètre de l'installation.

Si l'ETCa estime que certains de ces documents ne sont pas pertinents, elle peut renoncer à leur envoi moyennant une brève justification. L'OFT peut réclamer des documents *a posteriori*.

C. Exigences techniques et d'exploitation imposées aux installations destinées à effectuer des courses de nuit

Les critères mentionnés ci-après représentent l'état actuel en matière d'exigences sécuritaires. Les demandes sont évaluées par l'OFT sur la base de ces critères et des mesures concrètes en annexe.

Il revient en principe à l'ETCa d'évaluer (des points de vue technique, topographique et de l'exploitation), dans une analyse de sécurité (cf. ch. A.4), si les exigences énumérées ici sont appropriées pour son installation en vue des courses de nuit, ou si un cas concret impose d'adapter ces exigences.

1. Critères de contrôle généraux

Le concept d'exploitation, le concept d'évacuation et le plan d'évacuation global sont également conçus en vue des courses de nuit. Pour les installations spécialement exposées sur le plan topographique ou climatique, il faut présenter des mesures supplémentaires ad hoc.

La durée du sauvetage doit être réduite suivant le type d'installation et la situation (SN EN 1909³). Afin que cette exigence puisse être mise en œuvre pour les courses de nuit, l'ETCa indique si et comment (par ex. exploitation par convoi, diminution du nombre de passagers par véhicule, équipement partiel, etc.) la durée d'une évacuation de nuit est inférieure (d'env. 20 %) à celle d'une évacuation de jour.

Un exercice d'évacuation dans l'obscurité réussi doit avoir été réalisé et documenté (art. 44 et 50 OICa). D'autres exercices d'évacuation dans l'obscurité sont prévus et réalisés à intervalles réguliers : tous les deux à trois ans.

Les entrées en station et les sorties, de même que les endroits où les passagers embarquent et débarquent sont bien éclairés. Les panneaux contenant des instructions destinées aux passagers sont bien lisibles aussi de nuit.

Le comportement des voyageurs requiert une attention particulière : cela implique d'observer notamment leur équipement personnel et leur état (art. 48 al. 3 OICa).

2. Exigences spécifiques au type d'installation

Pour les courses de nuit, il faut observer ou attester les éléments suivants spécifiques à l'installation :

2.1 Téléphériques à mouvement continu (télécabines et télésièges)

Les situations délicates (fort vent, perturbation de l'installation, nombre de passagers, encadrement des passagers, etc.) requièrent suivant les circonstances un nombre suffisant d'agents – deux fois plus – dans les stations afin que ces agents puissent s'entraider.

En cas d'évacuation, le tracé de la ligne doit pouvoir être suffisamment éclairé par des projecteurs fixes montés sur les pylônes ou par des appareils mobiles en suffisance, conformément aux prescriptions du plan d'évacuation.

Les mouvements inhabituels des véhicules qui arrivent et qui partent doivent être bien décelables (par un éclairage des véhicules qui arrivent) afin de permettre la surveillance des entrées en station et des sorties.

2.2 Téléphériques à va-et-vient

Les téléphériques à va-et-vient qui peuvent être exploités sans accompagnement pendant la journée doivent en revanche toujours être accompagnés d'un agent lors de courses de nuit en raison d'une mise en danger plus élevée.

Les mouvements inhabituels des véhicules qui arrivent et qui partent doivent être bien décelables (par un éclairage des véhicules qui arrivent) afin de permettre la surveillance des entrées en station et des sorties.

2.3 Funiculaires

Pour les funiculaires exploitables sans accompagnement la journée, une exploitation sans accompagnement est en règle générale aussi autorisée durant la nuit.

2.4 Installations particulières (installations bi- ou tricâbles, téléphériques pulsés, etc.)

Les exigences mentionnées pour les types d'installations 2.1 à 2.3 doivent être respectées par analogie.

³ Cf. ch. 6 de la norme SN EN 1909: « La durée prévisionnelle totale de l'ensemble des opérations, fixée dans le plan d'évacuation ne doit pas dépasser trois heures trente minutes. Si l'analyse de sécurité indique qu'une durée inférieure est nécessaire, alors il faut en tenir compte. »

Annexe Facteurs de danger : Liste de contrôle des mesures à prendre en vue des courses de nuit

Remarques préliminaires :

Nous énumérons ci-après des questions concrètes⁴ à prendre en compte pour appréhender d'éventuels facteurs de danger. Leur but principal est de rendre l'entreprise attentive aux points essentiels de l'analyse technico-opérationnelle et du dossier de demande à dresser.

1. Problématiques entourant le système des installations, du terrain et de l'exploitation projetés :

Type d'installation : De quelle installation s'agit-il ? Funiculaire, téléphérique à va-et-vient, télécabine à mouvement continu, télésiège, autre type d'installation.

Situation des stations : le flux des passagers se prête-il aussi à une exploitation nocturne ? Les signalisations importantes pour les passagers sont-elles reconnaissables ?

Terrain : quelle est la situation de l'installation ? Est-elle exposée au vent, ou se trouve-t-elle à proximité des crêtes et d'une zone avalancheuse, en altitude, etc. ?

Fréquence : à quelle fréquence les courses de nuit doivent-elles être réalisées ? Les courses de nuit sont-elles limitées à des saisons/mois précis de l'année ?

Passagers : en quoi les passagers nocturnes se distinguent-ils de ceux de la journée ? Quels passagers utilisent principalement l'installation durant les heures en question ? Quelle est l'état (physique et psychique) et l'équipement probables des passagers ? Skieurs : des sportifs à la tenue adaptée, portant éventuellement des engins encombrants ; piétons : touristes, visiteurs du restaurant, vêtements, chaussures et équipement personnel inadaptés, personnes à mobilité réduite.

2. Problématiques entourant l'exploitation de l'installation :

Concept d'exploitation : les courses de nuit sont-elles réglées de manière judicieuse et détaillée dans le concept d'exploitation ? Quelle est la fréquence prévue de l'exploitation nocturne ? Quels secteurs d'exploitation sont concernés par les courses de nuit ? Comment la surveillance de l'exploitation (flux des passagers, détection d'irrégularités de l'installation, détection des oscillations des véhicules, etc.) est-elle assurée de nuit ?

Commentaire / exemples de mesures : les signalisations et les instructions importantes pour les voyageurs doivent être bien lisibles aussi de nuit. Afin que les agents puissent s'entraider immédiatement dans des situations délicates (fort vent, perturbations d'exploitation, encadrement des passagers, etc.), il peut être nécessaire (notamment pour respecter les durées de sauvetage prévues) de prévoir deux agents au lieu d'un pour les stations, en particulier celles de téléphériques à mouvement continu.

⁴ Ces questions résultent en partie des explications, des remarques et des exemples de mesures prises au cours des 20 dernières années et probantes dans le secteur des installations à câbles. Cette énumération ne prétend pas à l'exhaustivité. Des facteurs de danger spécifiques aux installations peuvent requérir de plus amples (ou d'autres) clarifications et mesures suivant le cas concret (de l'installation ou du terrain). La sécurité de l'exploitation est toujours primordiale.

Flux des passagers : Comment le flux des passagers est-il régulé pour les courses de nuit ? Comment les véhicules qui entrent en station peuvent-ils être surveillés de nuit ?

***Commentaire / exemples de mesures :** Les entrées en station et les sorties doivent être bien éclairées et pourvues des dispositifs de protection requis (par ex. balustrades, mains courantes, etc.). Les endroits où les passagers embarquent et débarquent doivent disposer d'un éclairage fixe. Tout mouvement inhabituel des véhicules entrant en station et sortant doit être aisément décelable, par ex. par des projecteurs supplémentaires dirigés sur le tracé de la ligne.*

Conditions météorologiques : Les courses de nuit ne doivent être effectuées que lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Si un brusque changement de temps menace, il faut interrompre l'exploitation à temps ou évacuer assez tôt le périmètre inclus dans l'offre de transport ou de gastronomie (par ex. randonnées nocturnes, descentes nocturnes en luge ou à ski, repas, etc.). Quelles sont les mesures préventives à prendre en de tels cas ? Comment recueillir des informations et les transmettre ? Comment aviser les clients ?

Publication des courses de nuit : Par quels biais la course nocturne est-elle publiée ? La course nocturne peut-elle être annulée en cas de conditions météo défavorables ? (art. 48 al. 1 et 2 OICa) ? Selon quels critères ?

***Commentaire / exemples de mesures :** Les courses de nuit peuvent uniquement être publiées à condition d'être annulables en tout temps si les circonstances l'exigent. L'évolution des conditions météo doit être observée afin que l'exploitation puisse être suspendue à temps.*

Consignes aux voyageurs : A quel comportement des passagers faut-il s'attendre (art. 48, al. 3, OICa) ? Comment peut-on influencer sur ce comportement ou l'avoir sous contrôle ? Faut-il accompagner les véhicules ?

***Commentaire / exemples de mesures :** Il faut prêter une attention particulière au comportement des passagers, ce qui veut dire aussi à leur équipement personnel et à leur état physique et psychique.*

A cet égard, l'entreprise de transport à câbles veille à pouvoir prêter aux passagers du matériel supplémentaire (par ex. couvertures de survie en alu, vêtements chauds, etc.) adapté aux conditions locales et aux aspects spécifiques de l'installation.

Les objectifs du transport jouent aussi un rôle à cet égard (par ex. descente nocturne à ski ou en luge, séminaires, banquets, etc.). Si nécessaire, les passagers sont invités avant le début de la course à rester tranquilles dans les véhicules afin de ne mettre en danger ni leur propre personne, ni d'autres voyageurs. Tout voyageur qui met en danger d'autres voyageurs ou l'exploitation est exclu du transport (art. 48, OICa).

En ce qui concerne les téléphériques à va-et-vient exploités sans accompagnement pendant la journée, on peut tenir compte de la situation particulière des courses de nuit en accompagnant les passagers, à moins que le type d'installation (desserte d'une localité) et les passagers (en majorité des gens de la région familiarisés avec l'installation) rendent cet accompagnement superflu.

Joignabilité du chef technique : Combien de temps faut-il au chef technique ou à son suppléant pour se rendre sur les lieux de l'installation en cas de dérangement de celle-ci ? Faut-il diminuer cette durée de nuit par rapport à l'exploitation normale ?

Le chef technique ou son suppléant s'assurent d'être joignables à temps lors de courses de nuit et de pouvoir se rendre rapidement sur les lieux notamment après la survenance d'un dérangement afin que la durée d'évacuation maximale exigée ne soit pas dépassée.

3. Problématiques entourant l'évacuation

L'évacuation en cas de dérangement et un retour sûr des passagers constituent les points pertinents de la sécurité de l'exploitation.⁵

Joignabilité d'une équipe de secouristes : est-il assuré que l'équipe de secouristes répondra à l'appel qui lui est lancé ? Les personnes requises sont-elles joignables en tout temps également lors de courses de nuit et sont-elles mobilisables dans le laps de temps prévu ?

Commentaire / exemples de mesures : L'ETCa s'assure que, même pour les courses nocturnes, les ressources requises sont disponibles en vue d'une évacuation. Elle informe à l'avance de la tenue des courses de nuit les organismes de sauvetage ainsi que le personnel d'exploitation de piquet qui participeront le cas échéant à l'évacuation de nuit.

Préparation, formation : quelles sont les difficultés particulières dues à l'obscurité pour une installation, non seulement pour l'installation (véhicule) en soi, mais aussi les difficultés liées au terrain et au retour des passagers ? L'équipe de secouristes est-elle familiarisée avec cette situation spéciale ? Quelles mesures particulières faut-il prendre ?

Commentaire / exemples de mesures : L'organisation de l'évacuation tient compte des difficultés particulières à une évacuation de nuit. Par rapport à une évacuation en journée, une évacuation nocturne doit être d'une durée plus courte, généralement de 20 % (correspond à l'ancienne consigne du Document Gassmann). Toutes les personnes impliquées dans des fonctions clé auront non seulement reçu une instruction préalable suffisante mais aussi participé à un exercice d'évacuation nocturne. Il y a lieu de réaliser des exercices d'évacuation de nuit à intervalles réguliers et les documenter.

Aspects spécifiques à l'installation : les étapes critiques de l'évacuation de nuit doivent être exercées en règle générale tous les 2 à 3 ans (« exercices partiels »).

Ensemble de l'installation : l'exercice d'évacuation doit avoir lieu en fonction de la fréquence des courses de nuit, mais au moins tous les 5 ans.

Equipement et dispositifs techniques : de quels dispositifs techniques faut-il doter l'installation à câbles afin que l'évacuation dans l'obscurité se déroule en toute sécurité ? Comment éclairer le tracé de la ligne ?

Commentaire / exemples de mesures : Le tracé de la ligne des téléphériques à mouvement continu sera équipé de projecteurs fixes dont la puissance d'éclairage sera suffisante en cas de sauvetage ; on ne peut utiliser des dispositifs d'éclairage mobiles que lorsqu'on les trouve rapidement et qu'ils fonctionnent quand on en a besoin, et pour autant que le terrain et sa desserte permettent, en cas de dérangement, un éclairage selon les consignes du plan d'évacuation. Dans la mesure où les dispositifs d'éclairage mobiles proviennent de tierces personnes, il faut se mettre d'accord afin d'assurer que le matériel nécessaire soit disponible lors de courses nocturnes.

Déroulement et durée de l'évacuation : Une évacuation dans l'obscurité est éprouvante pour les passagers, d'autant plus que la température chute fortement à la tombée de la nuit. Faut-il réduire la durée de l'évacuation nocturne ? Par quels moyens (exploitation en convoi, moins de passagers par véhicule, etc.) ? Quels sont les moyens de communication avec les passagers pendant l'évacuation et comment assurer le bien-être de ces personnes (nourriture, protection contre le froid, etc.) ?

⁵ Si l'installation à câbles est exploitée jusqu'à la tombée de la nuit, il s'agit de traiter les points de cette section importants pour ce cas d'exploitation particulier et de prendre les mesures ad hoc (art. 44 OICa) : il faut prendre en compte les dérangements auxquels il n'est pas possible de remédier dans l'immédiat et qui exigent un sauvetage qui se prolongera jusque dans la nuit. Cf. les explications au chap. A « Définition des courses de nuit », deuxième section.

Commentaire / exemples de mesures : Le déroulement de l'évacuation dans l'obscurité tiendra suffisamment compte de la situation spéciale et des circonstances particulières de la nuit et du froid ; notamment du fait que de nombreuses activités peuvent durer plus longtemps et que les passagers sont mis à rude épreuve dans l'obscurité ; sans compter qu'avec la chute de la température, d'autres problèmes peuvent surgir. Il s'agit donc de prévoir une durée d'évacuation nocturne adaptée aux particularités prévisibles.

Téléphériques à mouvement continu (télécabines et télésièges) : la durée de l'évacuation, les équipes de secouristes et le nombre de passagers impliqués devront être réduits à un minimum et sur des sections limitées. Pour ce faire, il est envisageable de transporter les passagers par groupes (exploitation en convoi, charge groupée) et / ou de réduire le nombre de véhicules. Pendant l'évacuation, les circonstances dicteront les façons de communiquer à bon escient avec les passagers (haut-parleurs, mégaphone, etc.).

Tous les états de charge possibles (charge partielle / exploitation en convoi, indiqués pour une exploitation de nuit) doivent être couverts par l'approbation des plans. Si cette dernière ne les mentionne pas, les requérants doivent la demander et réaliser la procédure ad hoc.