

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AUX PERMIS D'AMÉNAGEMENT DE CORRIDOR

Pour les travaux de services
publics et de voirie

EXAMEN DES TRAVAUX DE
CONSTRUCTION ADJACENTS
SERVICES JURIDIQUES
ET COMMERCIAUX

VERSION 1.6 | DÉCEMBRE 2025

 **METROLINX**



PRÉAMBULE

La *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* (LCPRTC) vise les étapes du processus de planification, de conception et de construction qui ont retardé de grands projets par le passé. La loi élimine les obstacles routiers et donne à la province les outils nécessaires à Metrolinx et Infrastructure Ontario pour exécuter les projets prioritaires de transport en commun plus rapidement.

Loi de 2020 sur la construction accélérant le transport en commun :

Le 8 juillet 2020, la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* (LCPRTC) est entrée en vigueur, introduisant des mesures qui rationalisent l'exécution des projets et appuient l'achèvement accéléré des projets prioritaires de transport en commun définis dans le « nouveau plan de transport en commun par métro de l'Ontario pour la région du grand Toronto (RGT) » de l'Ontario de 2019 : la Ligne Ontario, le prolongement de la ligne de métro vers Scarborough, le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge et le prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown.

Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance de l'Ontario :

Le 8 décembre 2020, la *Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance de l'Ontario* (LRRO) a reçu la sanction royale. La LRRO a modifié la Loi sur les transports routiers afin de permettre l'extension de la série de mesures d'accélération, selon le cas, à d'autres projets de transport en commun provinciaux en conférant un pouvoir de réglementation pour nommer d'autres projets. La désignation de terrains de corridor de transport en commun permet à Metrolinx d'utiliser l'ensemble complet des mesures de la Loi sur les transports au Canada afin d'accélérer l'exécution des projets pour ces projets, selon les modalités du règlement sur la désignation des projets prioritaires.

La loi aidera à accélérer la construction des projets de transport en commun en s'assurant que les aménagements ou les projets de construction voisins n'interfèrent pas avec les projets prioritaires de transport en commun ou ne retardent pas leur réalisation. La LCPRTC prévoit l'obligation d'obtenir un permis pour certains ouvrages situés à proximité des projets de transport en commun prioritaires.

Un **permis d'aménagement de corridor** est requis pour effectuer les travaux suivants dans les **terres affectées au corridor de transport en commun et dans les zones tampons des permis** :

1. **Construction, modification** ou mise en place d'un **bâtiment**, d'une autre **structure** ou d'une route, ou effectuer des excavations ou de l'assèchement, sur ou sous le terrain du corridor de transport en commun, ou un terrain situé à moins de 30 mètres du terrain de corridor de transport en commun.
2. **Construction, modification** ou placement d'infrastructures de services publics qui nécessiteraient le nivellement ou l'excavation sur ou sous le terrain du corridor de transit, ou un terrain situé à moins de 10 mètres du terrain de corridor de transport en commun.

3. Tout autre travail qui peut être prescrit par règlement en vertu de l'article 84 de la Loi.

Le **permis d'aménagement de corridor** ne remplace pas tout autre permis et/ou approbation qu'un demandeur doit obtenir d'autres organismes de réglementation pour se conformer aux lois applicables, y compris les approbations municipales et provinciales. Metrolinx travaillera en collaboration avec les demandeurs, les autorités compétentes et exploitera les processus de planification et d'approbation municipaux existants, afin de rationaliser les approbations. Le ministre des Transports a délégué la délivrance et l'application des permis à Metrolinx.

Les parties intéressées qui entreprennent des activités de diligence raisonnable, de planification et d'aménagement dans les **terres affectées au corridor de transport en commun et les tampons de permis** sont invitées à lire les présentes lignes directrices ainsi que les Directives relatives au permis d'aménagement de corridor pour les aménagements adjacents qui l'accompagne, si cela est approprié pour de tels projets, et à visiter le site Web de Metrolinx pour obtenir de plus amples renseignements, notamment des cartes des **terres affectées au corridor de transport en commun et des zones tampons des permis**. Toutes les demandes de renseignements concernant les services publics et les travaux routiers peuvent être adressées à MCReviews@metrolinx.com.

Pour les relocalisations des services publics se rapportant aux projets de Metrolinx, les parties devraient se reporter à la Ligne directrice sur les relocalisations des services publics de Metrolinx et Infrastructure Ontario. Les projets de relocalisation des services publics initiés par Metrolinx pour régler les conflits de services associés aux projets de transport en commun de Metrolinx nécessiteront également un permis d'aménagement de corridor, mais suivront un processus légèrement différent de celui des présentes lignes directrices. L'équipe de préconstruction de Metrolinx communiquera directement avec l'entreprise de services publics au sujet des relocalisations associées aux projets de transport en commun de Metrolinx.

Table des matières

Préambule	ii
1. Définitions et abréviations.....	1
2. Objectif des lignes directrices.....	5
2.1 Pourquoi Metrolinx s'intéresse-t-il aux aménagements adjacents?	5
2.2 Qui devrait utiliser les présentes lignes directrices?	5
2.3 Comment utiliser les lignes directrices?	7
3. Demande de permis d'aménagement de corridor, processus d'examen et d'approbation	7
3.1 Aperçu.....	7
3.2 Projets de voirie et de reconstruction majeure (réunion préalable à la demande requise)	8
3.3 Étape 1 : Obtention d'un permis d'aménagement de corridor	8
3.3.1 Projets de petite envergure/projets mineurs	9
3.4 Processus d'examen du dossier de demande de Metrolinx	9
3.4.1 Calendrier du processus d'examen des permis	10
3.4.2 Processus d'examen des réponses de Metrolinx.....	10
3.5 Étape 2 : Exécution d'un permis d'aménagement de corridor	11
3.6 Étape 3 : Inspection, établissement de rapports et application des permis d'aménagement de corridor	12
4. Accords.....	13
4.1 Accords avec Metrolinx qui pourraient être requis	13
4.1.1 Accord de non-divulgation.....	13
4.1.2 Accords de transfert ou d'échange de terrains	14
4.1.3 Accord de construction.....	14
4.1.4 Accord de maintenance à long terme	14

LISTE DES ANNEXES

APPENDIX A - EXIGENCES TECHNIQUES

APPENDIX B - CARTE DU PROCESSUS DE PERMIS D'AMÉNAGEMENT DE CORRIDOR

1. DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

« **Autorité de contrôle du corridor** » désigne le ministère des Transports de la province de l'Ontario, Metrolinx et les municipalités qui ont reçu l'autorisation de présenter une demande ou d'agir en vertu de la LCRTC ou à l'égard de celle-ci.

« **Autorités compétentes** » ou « **AC** » désigne toute autorité gouvernementale fédérale, provinciale, territoriale, régionale, municipale ou locale, toute autorité quasi gouvernementale, tout tribunal, tout organisme gouvernemental ou d'autoréglementation, toute commission, tout conseil, tout tribunal, toute organisation, ou toute agence réglementaire, administrative ou autre, ou toute subdivision politique ou autre, département ou succursale de l'une ou l'autre des entités susmentionnées ou de toute entreprise de services publics, ayant compétence juridique de quelque façon que ce soit sur Metrolinx, sur tout aspect de l'exécution des travaux, sur l'exploitation du système ou, dans chaque cas, dans la mesure où il exerce ou exerce des fonctions législatives, judiciaires, réglementaires, administratives ou autres dans son administration.

« **Bâtiment** » désigne une structure, entièrement ou partiellement fermée par un toit, soutenue par des murs, des colonnes, des piliers ou d'autres systèmes structurels, quelle que soit sa taille, qu'elle soit temporaire ou permanente.

« **CBO** » désigne les règlements pris en application de la *Loi de 1992 sur le code du bâtiment* de l'Ontario.

« **CC** » désigne le courant continu.

« **CEM** » désigne les champs électromagnétiques.

« **Chaussée** » ou « **Voies de circulation** » désigne une infrastructure linéaire pavée destinée à la circulation des véhicules et comprenant également les bordures, les trottoirs et l'aménagement des rues.

« **Corridor ferroviaire** » ou « **Corridor Metrolinx** » désigne les biens appartenant à Metrolinx. Un corridor ferroviaire est un corridor ferroviaire lourd utilisé par GO Transit. Un corridor Metrolinx est un corridor de transport en commun à usage exclusif pour le métro ou le TLR. Les deux sont clôturés et ne sont pas accessibles au public.

Les « **dessins d'archives** », tels que définis par l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario, sont les dessins préparés et scellés par l'ingénieur chargé de l'examen après avoir vérifié en détail les conditions réelles du projet terminé.

« **CSIEO** » désigne le Code de sécurité relatif aux installations électriques de l'Ontario, géré par l'Office de la sécurité des installations électriques (OSIE).

« **Décision de Metrolinx** » désigne la décision que Metrolinx remet au demandeur à la fin du processus d'examen. Il peut s'agir de l'un des statuts suivants :

1. Permis avec conditions
2. Permis sans condition

3. Soumettre à nouveau

« **Dessins conformes à l'exécution** » a la signification donnée par l'Ordre des ingénieurs de l'Ontario, à savoir les dessins préparés par une tierce partie ou par l'ingénieur à partir des renseignements fournis par l'entrepreneur ou d'autres employés sur le terrain.

« **Examen technique** » désigne l'examen par Metrolinx du dossier de demande pour en vérifier la conformité aux exigences techniques des présentes lignes directrices et des normes citées en référence.

« **IEEE Canada** » désigne l'Institute of Electrical and Electronics Engineers, organisation canadienne.

« **IEM** » désigne les interférences électromagnétiques.

« **Infrastructure de services publics** » désigne les poteaux, fils, câbles, y compris les câbles à fibres optiques, conduits, tours, transformateurs, tuyaux, canalisations ou tout autre ouvrage, structure ou appareil placé au-dessus, sur ou sous la terre ou l'eau par une Société de services publics. La tuyauterie et les canalisations comprennent les conduites d'eau principales, les conduites d'eaux pluviales et les conduites d'égouts.

« **Infrastructure du demandeur** » désigne toute infrastructure de services publics ou toute chaussée devant être construite ou modifiée par le demandeur, comme le propose son dossier de demande.

« **Infrastructure Metrolinx** » désigne toute l'infrastructure temporaire et permanente appartenant ou devant appartenir à Metrolinx et faisant partie des installations de transport en commun de Metrolinx, par exemple les tunnels, les stations et les structures élevées.

« **Jour(s) ouvrable(s)** » désigne un jour du lundi au vendredi, autre qu'un jour férié tel que défini à l'article 87 de la loi sur la législation de 2006.

« **LCRTC** » désigne la *Loi de 2020 sur la construction rapide du transport en commun* et les modifications qui y ont été apportées.

« **Modifier** » ou « **Modification** » signifie apporter des changements matériels ou structurels à une infrastructure routière ou de services publics existante, de sorte que la forme ou la composition originale a été modifiée de façon temporaire ou permanente par l'enlèvement, le remplacement ou l'ajout de tout élément, en utilisant des équipements mécaniques ou des moyens manuels pour effectuer le travail. Ces activités peuvent comprendre toute activité de construction, de démolition ou de modification du sol.

« **MTO** » désigne le ministère des Transports de l'Ontario et tout ministère qui lui succède ou le remplace.

« **Normes de Metrolinx** » désigne les normes élaborées par Metrolinx.

« **Permis d'aménagement de corridor - PAC** » désigne le permis que Metrolinx délivre et qui accorde au demandeur la permission de procéder à ses travaux à l'intérieur des **terres affectées au corridor de transport en commun et d'une zone tampon nécessitant un permis**.

« **Plan d'instrumentation et de surveillance du sol** » ou « **PISS** » est tel que décrit à l'annexe A, Section 1.3 (h) de ces lignes directrices.

« **Processus d'examen de la réponse de Metrolinx** » désigne le processus d'examen prévu à l'article 63 de la LCRTC et constitue le processus à suivre lorsque le promoteur souhaite contester la réponse de Metrolinx concernant la demande de permis d'aménagement de corridor.

« **Processus d'examen** » désigne le processus allant de la demande de permis d'aménagement de corridor jusqu'à la réponse de Metrolinx, et comprend une vérification de la réception et de l'achèvement de la demande, ainsi qu'un examen technique par Metrolinx du dossier de demande pour en vérifier la conformité aux exigences techniques des présentes lignes directrices et des normes citées en référence.

« **Projet** » désigne, collectivement, l'infrastructure du demandeur et toute infrastructure tierce incluse dans le dossier de demande.

« **Projets de transport en commun prioritaires** » tels que définis dans la LCRTC.

« **Propriétaire de la chaussée** » désigne le propriétaire des éléments de la chaussée, qui peut être une corporation municipale, une commission ou une entreprise privée.

« **Réponse de Metrolinx** » désigne la réponse écrite adressée au demandeur à la fin du processus d'examen, qui comprend la décision de Metrolinx et toute condition et tout commentaire visant à expliquer la décision de Metrolinx.

« **Société de services publics** » signifie une corporation ou une commission municipale ou une entreprise ou un individu qui exploite ou utilise des services de communication, des services d'eau ou des services d'égouts, ou qui transmet, distribue ou fournit toute substance ou forme d'énergie pour l'éclairage, le chauffage ou l'électricité.

« **Structure** » désigne tout ce qui est érigé, construit ou constitué d'une ou de plusieurs parties reliées entre elles, ce qui comprend, sans s'y limiter, les ponts et les ponceaux.

« **Système de contacts aériens** » ou « **SCA** » désigne les structures, les poteaux, les haubans, les portiques et le système de distribution d'énergie qui achemine l'énergie au système de distribution, puis au véhicule de transport en commun.

« **Terres affectées au corridor de transport en commun et d'une zone tampon nécessitant un permis** » désigne les terres :

1. à moins de 10 mètres des terres du corridor de transport en commun pour les infrastructures de services publics, ou comme décrit dans la section 3 de la LCRTC et de ces lignes directrices.
2. dans un rayon de 30 mètres des terres affectées au corridor de transport en commun pour les routes,
3. sur ou sous un terrain du corridor de transport en commun, ou

« **Terres affectées au corridor de transport en commun** » désigne les terres désignées par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu de l'article 62 de la LCRTC.

« **Travaux** » désigne la fourniture de l'infrastructure du demandeur et de l'infrastructure de tiers à réaliser conformément au dossier de demande, ce qui est identique au terme « travaux » utilisé dans la LCRTC.

« **Zone d'influence géotechnique** » ou « **ZOI géotechnique** » désigne la zone dans le sol dans laquelle toute intrusion de l'infrastructure du promoteur aura un impact sur l'infrastructure de Metrolinx, tel que décrit à l'annexe A, article 1.4 (f).

Le « **demandeur** » désigne le propriétaire de projets d'infrastructures de services publics ou de routes à l'intérieur des terres affectées au corridor de transport en commun et dans les zones tampons des permis. Le demandeur peut être une société de services publics ou son agent autorisé. Un promoteur, tel que défini dans la *Loi de 2020 sur la construction rapide du transport en commun* (LCRTC) (comme dans la Loi sur les audiences publiques), est également un demandeur dans les présentes lignes directrices.

Le « **dossier de demande** » désigne le formulaire de demande, la liste de contrôle remplie, la lettre d'accompagnement, les dessins, les rapports et les autres documents à l'appui de la demande de permis d'aménagement de corridor.

Les « **projets de voirie et de reconstruction majeure** » sont des projets qui impliquent des travaux d'infrastructure routière et de services publics nouveaux ou existants et qui nécessitent des exigences de conception, des approbations et une coordination plus complexes, ainsi que des intervalles de construction plus longs ou échelonnés.

2. OBJECTIF DES LIGNES DIRECTRICES

Pour les projets de services publics et de voirie qui se situent à l'intérieur des limites des **terres du corridor de transport en commun (TCTC) et d'une zone tampon** de 10 ou 30 mètres, selon le cas, ces lignes directrices aideront les municipalités, les entreprises de services publics et les propriétaires de routes à s'orienter facilement et clairement dans le processus de permis d'aménagement du corridor au cours des différentes étapes décrites à la section 3.1.

Bien que Metrolinx protège la conception et la réalisation des **projets de transport en commun prioritaires (PTCP)**, il est extrêmement important que les projets des secteurs public et privé situés dans les **terres affectées au corridor de transport en commun (TCTC) et d'une zone tampon nécessitant un permis** soient réalisés au profit des intervenants lorsqu'ils n'ont pas d'incidence négative sur la prestation du transport en commun. Ces lignes directrices et le personnel de Metrolinx constituent une ressource pour appuyer les activités de diligence raisonnable menées par la communauté des services publics et des routes afin d'éclairer la conception des projets et les méthodes de construction pour assurer la réussite de tous les projets.

2.1 Pourquoi Metrolinx s'intéresse-t-il aux aménagements adjacents?

Tous les nouveaux travaux de voirie ou de services publics à proximité du transport en commun, qu'ils soient adjacents, inférieurs ou superposés, intéressent Metrolinx. Les intérêts de Metrolinx sont d'abord et avant tout la sécurité, et ensuite l'accélération des plans d'expansion futurs en coordination avec les projets d'infrastructure de services publics et de routes.

Si vos projets sont situés dans un corridor conjoint avec d'autres infrastructures de Metrolinx (comme un corridor de train lourd GO, un corridor de train léger, une gare) peuvent être assujettis à des exigences en matière d'examen ou des approbations supplémentaires en plus du permis d'aménagement de corridor (PAC).

2.2 Qui devrait utiliser les présentes lignes directrices?

Ces lignes directrices sont destinées aux municipalités, aux entreprises de services publics et aux propriétaires de routes qui planifient des travaux sur les **terres affectées au corridor de transport en commun (TCTC) et d'une zone tampon nécessitant un permis**, ainsi qu'à leurs consultants et entrepreneurs.

Un permis d'aménagement de corridor (PAC) **n'est pas nécessaire** dans les situations d'urgence lorsque :

1. Une société de services publics ou un propriétaire de route répond à une urgence qui implique des actions pour protéger la sécurité publique, ou répond à une défaillance ou à des dommages aux routes existantes ou à d'autres infrastructures de services publics qui ont ou peuvent avoir pour conséquence la perte d'un service essentiel, ou
2. L'assistance des SMU, des pompiers ou de la police est requise, ou le 911 est ou doit être appelé ou envoyé, mais la municipalité ou la société de services publics doit aviser Metrolinx conformément à l'article 6 de la LCRTC.

2.3 Comment utiliser les lignes directrices?

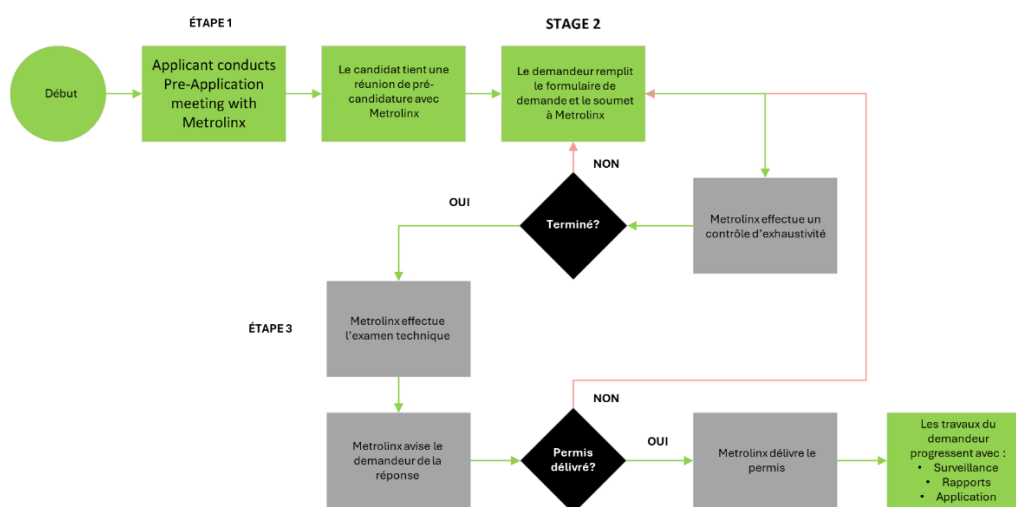
Ces lignes directrices devraient être consultées fréquemment tout au long du processus du projet, y compris pour la planification, la conception et la construction. Elles sont destinées à être complétées et soutenues par le personnel dédié de Metrolinx tout au long du processus. Le présent document décrit la manière dont le demandeur et son équipe de l'entrepreneur coordonnent leur action avec Metrolinx, les tiers et les autres parties prenantes, dans un souci d'efficacité et d'harmonisation avec le processus d'obtention d'un permis d'aménagement de corridor.

3. DEMANDE DE PERMIS D'AMÉNAGEMENT DE CORRIDOR, PROCESSUS D'EXAMEN ET D'APPROBATION

3.1 Aperçu

Le processus de permis d'aménagement de corridor pour les services publics et la voirie est similaire aux examens municipaux de coordination des services publics (CSP), tels que le processus de consentement municipal pour la ville de Toronto; dans le cadre de la LCRTC, Metrolinx peut désormais délivrer un permis d'aménagement de corridor après avoir effectué un examen et confirmé l'absence de conflit. En général, les demandes exigeront des documents justificatifs similaires à ceux d'une demande de Metrolinx, et les réponses de Metrolinx aux demandes seront fournies aux demandeurs dans un délai similaire à celui des examens de la coordination des services publics. Pour les projets de voirie et de reconstruction majeure qui ont des impacts potentiels sur les projets de transport en commun prioritaires, des documents justificatifs supplémentaires et une réunion de pré-demande avec Metrolinx seront exigés, et comprendront la surveillance de Metrolinx et la présentation de rapports sur le projet par le demandeur; une période d'examen plus longue peut être nécessaire.

Les candidats et leur équipe de conception et de construction devront passer par trois étapes principales du processus de permis d'aménagement de corridor, qui sont détaillées ci-dessous et illustrées à la figure 3.1 :



*Les demandeurs doivent obtenir tous les permis et approbations des autres autorités compétentes pour faire avancer les travaux.

Figure 3.1 : Diagramme du processus de permis d'aménagement de corridor

3.2 Projets de voirie et de reconstruction majeure (réunion préalable à la demande requise)

Pour les projets de voirie et de reconstruction majeure qui comportent des travaux d'infrastructure routière et de services publics nouveaux ou existants et avec des exigences de conception, des approbations et une coordination plus complexes, ainsi que des intervalles de construction plus longs ou échelonnés, une réunion de pré-demande avec Metrolinx sera nécessaire pour s'assurer que des documents justificatifs supplémentaires sont fournis par le demandeur, dans le cadre du dossier de demande, et le demandeur devra soumettre à Metrolinx un formulaire de pré-demande (disponible [ici](#)); voir également la section 3.4.1, Calendrier du processus d'examen des permis.

3.3 Étape 1 : Obtention d'un permis d'aménagement de corridor

Si vous êtes une municipalité ou un propriétaire de service public, avant d'entamer le processus de permis d'aménagement de corridor, veuillez confirmer sur notre [site Web](#) si votre projet est exempté du processus de permis d'aménagement de corridor.

Le demandeur remplit le dossier de demande et le soumet à l'examen et à l'approbation de Metrolinx pour obtenir un permis, qui peut ou non contenir des conditions dans le cadre de l'approbation du permis. Le permis permet au demandeur de procéder à la conception et/ou à la construction, sous réserve de certaines conditions ou obligations qui doivent être satisfaites et confirmées par Metrolinx avant l'avancement de la conception et/ou de la construction associées à une condition particulière.

Le dossier de demande pour obtenir un permis d'aménagement de corridor doit comprendre les éléments suivants :

- Lettre de motivation
- Formulaire de demande (disponible [ici](#)), y compris l'autorisation du propriétaire, si le demandeur n'est pas le propriétaire
- Liste de contrôle remplie, indiquant ce qui est fourni dans le dossier de demande
- Plans, dessins et relevés techniques (voir annexe A, section 1.4)
- Études et rapports (voir annexe A, section 1.5)

Il n'y aura pas de frais de demande associés au permis d'aménagement de corridor de Metrolinx.

Le dossier de demande doit démontrer que la proposition du demandeur est conforme aux exigences techniques décrites à l'**annexe A** des présentes lignes directrices.

3.3.1 Projets de petite envergure/projets mineurs

Les projets de petite envergure ou mineurs (p. ex., nouveaux ancrages pour les poteaux, mise à niveau des poteaux) qui ont un degré élevé de probabilité d'avoir peu ou pas d'impact sur les projets de transport en commun prioritaires feront l'objet d'une période d'examen plus courte. Ces projets mineurs présentent les caractéristiques suivantes :

- (i) il n'y a pas d'intérêts fonciers de Metrolinx sur les terrains qui font l'objet de l'aménagement;
- (ii) les travaux proposés ne comprennent pas de travaux d'assèchement du sol, d'excavation ou d'étaiyage dans la zone d'influence géotechnique.

Si vous avez un doute et que vous n'êtes pas sûr que votre projet entre dans la catégorie des petits travaux ou des travaux mineurs, veuillez contacter Metrolinx pour confirmer.

3.4 Processus d'examen du dossier de demande de Metrolinx

Metrolinx examinera le dossier de demande et effectuera une vérification de l'exhaustivité. Si le dossier de demande est incomplet, Metrolinx demandera au demandeur de fournir des documents supplémentaires ou des précisions qui doivent être fournies avant que Metrolinx n'entreprenne l'examen technique du dossier de demande. Pour les demandes relatives aux projets de voirie et de reconstruction majeure qui sont plus complexes, si le dossier de demande ne comprend pas tous les documents requis, Metrolinx demandera une réunion de pré-demande pour poser des questions et expliquer quels documents supplémentaires sont nécessaires. Si/quand Metrolinx juge qu'un dossier de demande est complet, le demandeur en sera informé et Metrolinx commencera l'examen de la conformité du dossier de demande par rapport aux exigences techniques décrites à **l'annexe A** des présentes lignes directrices et fournira un ensemble compilé et complet de commentaires rapprochés au demandeur; Metrolinx communiquera avec le demandeur pour obtenir des précisions pendant l'examen de la conformité, au besoin, avant d'émettre des commentaires.

Si, au cours de l'examen technique, des ajouts, des modifications ou des changements sont apportés au projet du demandeur, une modification du dossier de demande sera requise.

L'examen du dossier de demande par Metrolinx aboutira à une décision de Metrolinx correspondant à l'un des statuts suivants :

1. Permis sans condition - Délivré pour des projets de petite envergure ou mineurs ayant peu ou pas d'impact sur les projets de transport en commun prioritaires.
2. Permis avec conditions - Le demandeur doit examiner les conditions de Metrolinx et peut procéder aux travaux proposés conformément aux conditions stipulées. Le cas échéant, pour faire avancer le projet, le demandeur doit soumettre des documents supplémentaires pour satisfaire aux conditions. Si la documentation supplémentaire est conforme, Metrolinx mettra à jour le permis, indiquant que la condition a été satisfaite et que la conception et/ou que la construction soumise à cette condition peut se poursuivre.

Un permis d'aménagement de corridor de Metrolinx, lorsqu'il est délivré, doit indiquer les conditions qui y sont associées.

3. Soumettre à nouveau - Le dossier de demande n'est pas conforme ou comprend une documentation insuffisante, au point que Metrolinx ne peut pas confirmer la conformité et ne délivrera pas de permis. Dans le cas d'une nouvelle soumission, le demandeur doit examiner et traiter les commentaires de Metrolinx sur la conformité, et soumettre à nouveau son dossier de demande pour un examen ultérieur par Metrolinx. Il incombe au demandeur de démontrer à Metrolinx que son projet n'aura pas de répercussions négatives sur les projets de transport en commun prioritaires, que ce soit sur le plan du calendrier, des finances ou autre, et que toute répercussion potentielle sera atténuée de manière adéquate, à la satisfaction de Metrolinx, pour qu'un permis soit délivré.

3.4.1 Calendrier du processus d'examen des permis

Le délai global du processus d'examen, de la soumission d'un dossier de demande à la réponse de Metrolinx, devrait être de 30 jours ouvrables pour les demandes d'infrastructure de services publics et de 60 jours civils pour les demandes de routes. Si une réponse de Metrolinx n'est pas fournie dans ces délais respectifs, le demandeur aura le droit de participer au processus d'examen de la réponse de Metrolinx, puisque ce processus a été établi en vertu de **l'article 11 de la LCRTC**. Nonobstant ce qui précède, Metrolinx prévoit que son examen sera terminé dans les 20 jours pour la grande majorité des demandes.

3.4.2 Processus d'examen des réponses de Metrolinx

Dans le cadre du processus de délivrance des permis d'aménagement de corridor, la province a mis en place un processus d'examen de la réponse de Metrolinx qui permet aux demandeurs de demander un examen de la réponse de Metrolinx à leur demande de permis, à condition qu'ils répondent aux critères énoncés ci-dessous.

Si un demandeur n'est pas d'accord avec une réponse de Metrolinx concernant sa demande de permis d'aménagement de corridor, il dispose de 30 jours ouvrables pour lancer le processus d'examen de la réponse de Metrolinx, à condition qu'au moins un des critères suivants soit rempli :

- A. Non-décision : Une réponse de Metrolinx n'a pas été fournie dans les 30 jours ouvrables suivant la soumission d'une demande complète pour les demandes relatives aux infrastructures de services publics, et dans les 60 jours ouvrables suivant la soumission d'une demande complète pour les demandes relatives aux routes.
- B. Erreur dans l'application du pouvoir légal : Le demandeur peut démontrer que la réponse de Metrolinx ne relevait pas de la compétence de Metrolinx en vertu de la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun*.
- C. Manifestement déraisonnable : Le demandeur peut démontrer que la réponse de Metrolinx était manifestement déraisonnable compte tenu des documents soumis et de la ou des raisons de la décision.

Pour lancer ce processus, le demandeur doit remplir et soumettre à Metrolinx une demande d'examen d'une réponse de Metrolinx (disponible [ici](#)). Le demandeur soumettra la demande et tous les documents justificatifs à MCReviews@metrolinx.com. Metrolinx accusera réception de la demande.

Remarque : Les documents à l'appui peuvent comprendre une analyse juridique de la réponse de Metrolinx, une évaluation de la réponse de Metrolinx par un ingénieur tiers et des documents soumis annotés qui démontrent pourquoi le demandeur croit que Metrolinx a commis une erreur dans l'application du pouvoir légal ou pourquoi la réponse de Metrolinx est manifestement déraisonnable. Le champ d'application d'un examen est limité à la conception qui a été soumise dans le cadre de la demande initiale. Les nouveaux dessins techniques, les conceptions et autres travaux techniques qui modifient considérablement le projet proposé ne seront pas évalués dans le cadre du processus d'examen. Si le demandeur a de nouvelles conceptions ou d'autres modifications techniques détaillées qui entraîneraient une réponse au permis potentiellement différente, le demandeur devra soumettre une nouvelle demande de permis. Veuillez noter que si le demandeur a besoin de plus de précisions ou de directives de Metrolinx avant de soumettre des documents pour lancer le processus d'examen, il peut envoyer ses demandes à MCReviews@metrolinx.com.

Le processus d'examen implique une analyse approfondie de la demande, y compris de tous les documents justificatifs fournis. Tout au long du processus, Metrolinx peut communiquer avec le demandeur pour obtenir des renseignements supplémentaires ou des précisions, au besoin. Le processus d'examen complet devrait prendre entre 20 et 45 jours ouvrables, ou plus longtemps en raison de la complexité du projet, si Metrolinx l'exige et le communique au demandeur.

Le processus d'examen commence par l'accusé de réception de la demande par Metrolinx au demandeur, qui s'assure qu'elle répond aux critères d'admissibilité. Une fois cette étape franchie, Metrolinx commencera l'examen officiel. Bien que l'évaluation initiale de la demande ne concerne que Metrolinx, l'analyse et l'examen par des parties qui ne concernent pas Metrolinx, y compris le MTO, sont intégrés au processus d'examen afin de fournir des commentaires, un soutien et d'assurer l'équité et l'objectivité.

Une fois le processus d'examen terminé, Metrolinx transmettra la décision finale au demandeur qui pourrait inclure, sans s'y limiter, une modification de la réponse initiale de Metrolinx ou aucun changement à la réponse de Metrolinx.

3.5 Étape 2 : Exécution d'un permis d'aménagement de corridor

À la fin de l'examen d'un dossier de demande de permis, Metrolinx fournira une réponse au demandeur, qui pourra donner lieu à un permis avec ou sans conditions. Le demandeur doit correspondre avec Metrolinx au sujet de la réponse de Metrolinx qui a été émise, et indiquer s'il accepte la réponse de Metrolinx, s'il demande des discussions supplémentaires avec Metrolinx pour résoudre une réponse inacceptable, ou s'il demande un examen de la réponse. Si le demandeur ne fournit pas de correspondance dans les 20 jours civils suivant l'émission d'une réponse de Metrolinx, un permis d'aménagement de corridor sera délivré conformément à la réponse de Metrolinx qui a été émise.

Avec un permis conditionnel en main, le travail du demandeur doit être conforme à la demande soumise et il est obligé de satisfaire aux conditions applicables par des soumissions supplémentaires de la documentation requise comme indiqué dans la section 3.4, étape 3 : Inspection, établissement de rapports et application des permis d'aménagement de corridor. Une modification du permis d'aménagement de corridor est nécessaire pour réviser les conditions de permis imposées précédemment et pour les mises à jour, les modifications ou les changements apportés au projet d'un demandeur qui créent de nouveaux impacts sur le projet de transport en commun prioritaire au niveau de la conception ou de la construction après la délivrance d'un permis d'aménagement de corridor.

Le permis d'aménagement de corridor ne remplace pas les permis et les approbations exigés par d'autres autorités compétentes, comme les offices de protection de la nature, le ministère des Transports en vertu de la Loi sur les transports en commun et l'amélioration des routes et les municipalités. Les municipalités sont considérées comme l'autorité d'approbation principale exigeant des permis et des approbations d'autres autorités compétentes, telles que Metrolinx. Le processus d'examen du permis d'aménagement de corridor est simultanément aux autres permis et approbations qu'un Demandeur doit obtenir pour satisfaire à la loi applicable; les Demandeurs sont toujours tenus d'obtenir les permis applicables en vertu de la législation du MTO. Le processus d'examen du permis d'aménagement de corridor (PAC) est simultanément à d'autres permis et approbations qu'un demandeur doit obtenir pour se conformer à la loi applicable, y compris les approbations municipales.

Si le PAC expire avant l'achèvement des travaux proposés par le demandeur, ce dernier doit demander à Metrolinx de prolonger le PAC. La prolongation sera à la seule discrétion de Metrolinx.

3.6 Étape 3 : Inspection, établissement de rapports et application des permis d'aménagement de corridor

Afin de s'assurer que le projet est conforme aux conditions rattachées au permis d'aménagement de corridor, Metrolinx effectuera une ou plusieurs inspections des travaux pendant la construction du projet. Ces inspections doivent être facilitées par le demandeur, conformément à la section des exigences techniques de **l'annexe A**.

Le cadre établi en vertu de la LCRTC et de ses règlements comprend des outils d'application pour assurer la conformité aux conditions du permis d'aménagement de corridor de Metrolinx. La mise en application des permis permet à Metrolinx d'effectuer des inspections, d'émettre des ordres d'arrêt des travaux et des avis de non-conformité (ANC) pour les travaux non conformes susceptibles de poser un danger imminent ou futur à la construction des projets de transport en commun prioritaires sur les terrains du corridor de transport en commun et dans les zones tampons nécessitant un permis. Après inspection, Metrolinx peut émettre un :

Avis de non-conformité (ANC), pour la non-conformité des travaux aux conditions du permis d'aménagement de corridor de Metrolinx; sous réserve d'une résolution de 30 jours (ou d'une autre durée définie par Metrolinx), après quoi la non-conformité continue entraîne l'émission d'un ordre d'arrêt des travaux.

Ordre d'arrêt des travaux, pour la non-conformité des travaux qui ont un impact imminent sur la construction d'un projet de transport en commun prioritaire dans les terres affectées au corridor; l'arrêt des travaux sera en vigueur pour les travaux spécifiques identifiés par Metrolinx, jusqu'à ce que l'impact soit éliminé ou supprimé et que toutes les conditions de l'ordre d'arrêt des travaux soient satisfaites. Un ordre d'arrêt des travaux peut également être émis pour des travaux effectués sans permis d'aménagement de corridor;

Si cette condition est incluse dans le permis d'aménagement de corridor, la fréquence des inspections de la construction effectuées par le personnel de Metrolinx ou les représentants désignés sera décrite dans les conditions du permis d'aménagement du corridor de Metrolinx, et dépendra du type de projet et de la proximité des terres du corridor de transport en commun et zones tampons. Voici une liste des éléments de soumission typiques susceptibles de poser des conflits ou des risques pour un projet de transport en commun prioritaire, et qui sont assujettis à l'inspection de la construction et à l'application des conditions du permis d'aménagement de corridor de Metrolinx; les éléments de soumission sont définis plus en détail dans la section Exigences techniques de **l'annexe A** :

- (a) Dégagement pour le bâtiment/la structure et proximité de l'infrastructure de Metrolinx
- (b) Enquête sur l'état des lieux avant et après la construction
- (c) Plan de gestion de la construction
- (d) Plan de travail de démolition
- (e) Plan de nivellement, d'excavation, d'étaisage et d'arrimage
- (f) Plan d'instrumentation et de surveillance au sol (PISS)
- (g) Plan de rotation de la grue
- (h) Plan de travail sur la sécurité
- (i) Plan de travail sur la qualité
- (j) Plan de travail pour l'évaluation des risques

4. ACCORDS

4.1 Accords avec Metrolinx qui pourraient être requis

Le permis d'aménagement de corridor régira les travaux du demandeur jusqu'à l'achèvement de la construction du projet du demandeur

Dans le cadre du processus d'examen du dossier de demande, Metrolinx peut définir les conditions d'ententes particulières et le calendrier de ces ententes, en plus du permis d'aménagement de corridor. Ce qui suit présente, en termes généraux, la nature et l'objectif des accords possibles; d'autres accords non énumérés ci-dessous peuvent également être requis en fonction de la proposition du demandeur.

4.1.1 Accord de non-divulagation

Metrolinx peut exiger d'un demandeur qu'il conclue un accord de non-divulgence (AND) afin de protéger les renseignements sensibles et confidentiels tels que les documents, les documents de travail, les dessins, les calendriers et autres documents relatifs à Metrolinx.

4.1.2 Accords de transfert ou d'échange de terrains

Metrolinx peut exiger d'un demandeur qu'il conclue une entente de transfert ou d'échange de terrains lorsque des terrains situés sur le site du projet sont ou sont susceptibles d'être requis pour un projet de transport en commun prioritaire de Metrolinx ou lorsque le demandeur a besoin de terrains de Metrolinx pour réaliser ses travaux.

4.1.3 Accord de construction

Une entente de construction est nécessaire lorsqu'il existe des obligations particulières du demandeur pour la protection des intérêts de Metrolinx qui vont au-delà des conditions du permis d'aménagement de corridor ou des conditions d'approbation de l'aménagement municipal.

Une entente de construction est établie entre le demandeur et Metrolinx afin de définir les exigences et les paramètres spécifiques de la construction du projet, et peut inclure des restrictions sur le moment et la durée des activités de construction par le demandeur. Cet accord doit être exécuté avant le début de toute excavation. Dans certaines circonstances, cet accord peut être exigé avant les travaux de démolition sur le site.

4.1.4 Accord de maintenance à long terme

Si l'infrastructure du demandeur se trouve à moins de trois mètres de l'infrastructure de Metrolinx ou si elle a une incidence quelconque sur la capacité de Metrolinx à entretenir l'infrastructure de Metrolinx, une entente d'entretien à long terme pourrait devoir être établie entre le demandeur et Metrolinx. Cette entente définira les obligations des deux parties afin de permettre l'entretien et la réparation continus de l'infrastructure de Metrolinx et de l'infrastructure du demandeur dans la mesure où l'une a un impact sur l'autre.

APPENDIX A - EXIGENCES TECHNIQUES

1.1 Examen de conformité du permis d'aménagement de corridor par rapport aux exigences techniques

Les projets proposés par les demandeurs à l'intérieur des terrains du corridor de transport en commun et des zones tampons nécessitant un permis doivent respecter les exigences en matière de conception et de construction, et sont soumis à un examen de conformité de Metrolinx. Un tel examen comprend : un examen des documents détaillés de conception et de construction (dessins et spécifications) pour le projet proposé. L'examen de la conformité vise à identifier les impacts négatifs qu'un projet du demandeur pourrait avoir sur la mise en œuvre des Projets de transport en commun prioritaires de Metrolinx affectant la construction, l'exploitation, l'entretien et l'accès à l'infrastructure de Metrolinx, existants ou proposés.

L'examen de la conformité comprendra l'examen des « dégagements des structures et de la proximité de l'infrastructure de Metrolinx », des « documents à soumettre exigés par un permis d'aménagement de corridor » et des « études et rapports techniques exigés par un permis d'aménagement de corridor » décrits dans les sections 1.3 à 1.5 ci-dessous. L'examen de conformité doit être entièrement terminé, avant la délivrance d'un Permis d'aménagement de corridor.

La délivrance d'un permis d'aménagement de corridor par Metrolinx n'exempte pas le demandeur de ce qui suit de se conformer aux codes et normes applicables, aux lois fédérales, provinciales et municipales ou aux règlements locaux, aux règlements régissant la construction et le déplacement des services publics et à toute autre condition exigée par Metrolinx.

1.2 Codes et normes applicables

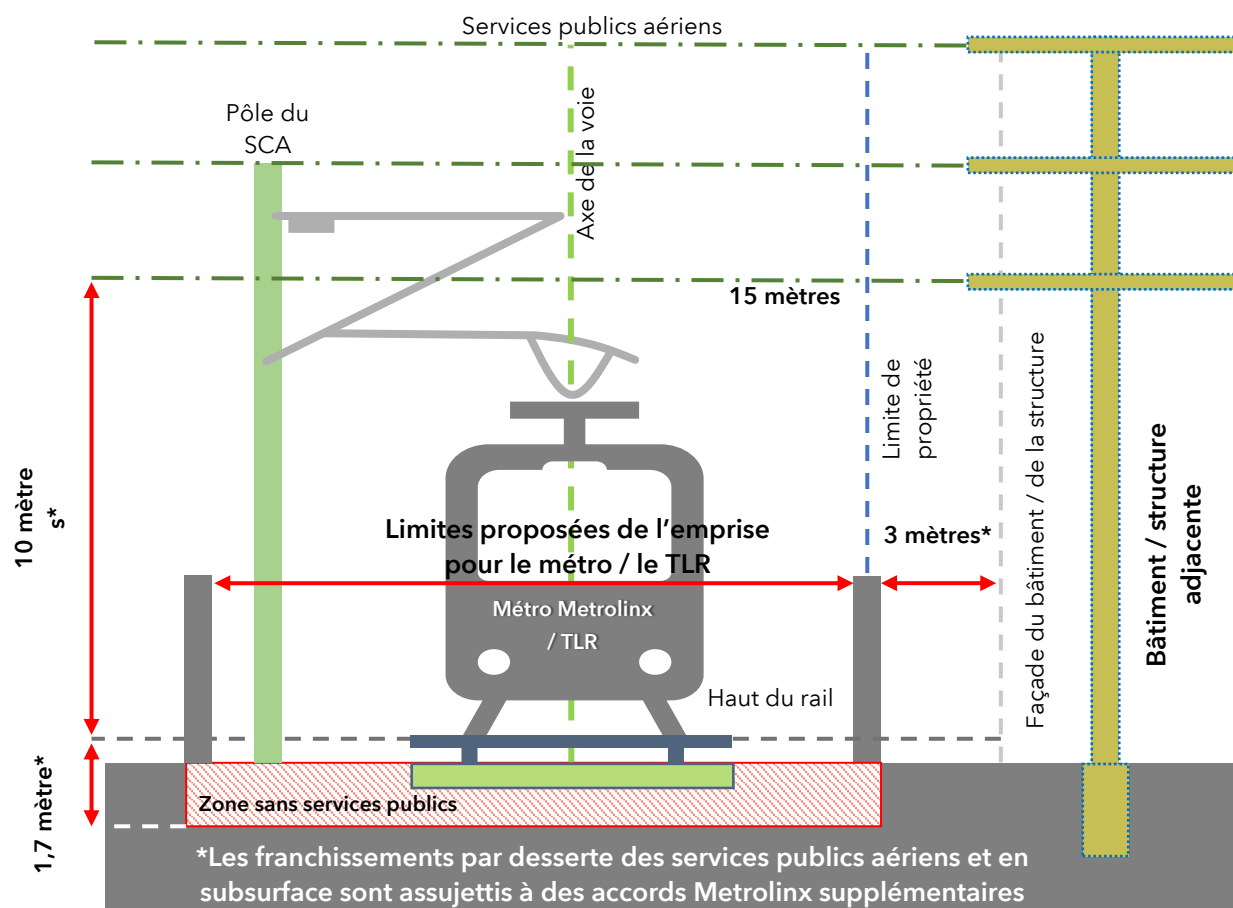
Le projet du demandeur doit être conforme à l'édition la plus récente des codes, normes et lignes directrices fédéraux, provinciaux, municipaux et industriels applicables.

1.3 Dégagement pour les structures et proximité de l'infrastructure de Metrolinx

Les exigences en matière de dégagement des structures sont établies par Metrolinx, afin de fournir une zone tampon le long d'un corridor de transport en commun existant ou proposé, pour permettre l'accès à l'infrastructure de Metrolinx pour les urgences et l'entretien, la séparation en cas d'incendie et la dissipation des vibrations liées aux rails. Les paragraphes suivants donnent un aperçu des exigences et des conditions de dégagement de la structure (figure A1) sur la base des informations disponibles à l'heure actuelle, qui peuvent changer en fonction du choix du type de véhicule final et des besoins en ressources :

- (i) Le dégagement horizontal minimum de la structure est mesuré entre l'infrastructure du demandeur et l'infrastructure de Metrolinx, et doit être le plus grand des deux options suivantes : 3 mètres ou les exigences de la juridiction locale.
- (ii) La hauteur libre minimale de toute structure surplombant les terres du corridor de transport en commun doit être de 10 mètres, mesurée à partir du haut du rail des terres du corridor de transport en commun jusqu'au-dessous de l'infrastructure des services publics surplombant le haut du rail des terres du corridor de transport en commun.

- (iii) Les dégagements des structures existantes peuvent varier selon l'endroit et ne constituent pas un précédent pour les nouveaux projets.



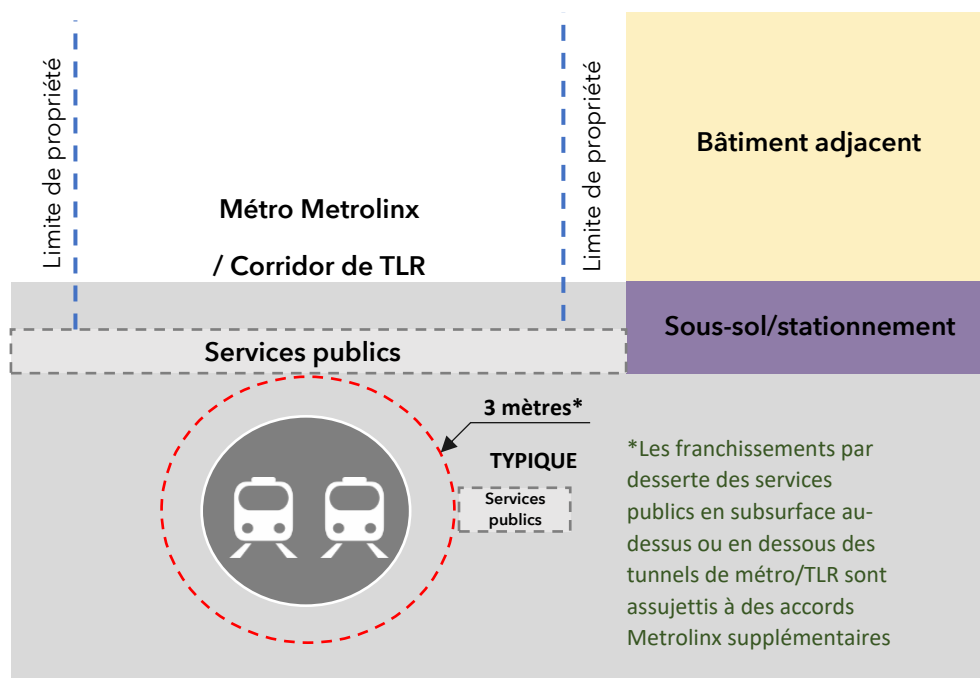


FIGURE A1 : DÉGAGEMENTS POUR LES STRUCTURES

Les travaux du demandeur qui sont souterrains et adjacents à l'infrastructure de Metrolinx, au-dessus ou au-dessous de celle-ci, doivent maintenir un dégagement d'au moins 3 mètres par rapport à l'infrastructure existante de Metrolinx (figure A1).

1.4 Exigences de soumission du permis d'aménagement de corridor

Le niveau requis de détail requis pour les plans et dessins suivants doit être adapté au niveau de complexité du projet du demandeur.

- (a) Ensemble complet de croquis ou de dessins pour le projet proposé, y compris, sans toutefois s'y limiter, les éléments suivants :
- Plan du site
 - Étude topographique
 - Plans de la propriété incluant une cote foncière/une impression du registre des parcelles
 - Dessins civils
 - Dessins structurels
 - Plans de contrôle du trafic

(b) Enquête/plan d'état avant/après la construction

Pour les travaux importants et complexes à proximité de l'infrastructure de Metrolinx, une étude de l'état de l'infrastructure existante de Metrolinx avant la construction peut être requise comme méthode pour fournir une base de référence des conditions avant le début de la construction du demandeur. Une étude de l'état de l'infrastructure de Metrolinx après la construction peut être exigée afin d'observer toute nouvelle déficience structurelle ou non structurelle ou tout dommage à l'infrastructure de Metrolinx en raison de la construction du demandeur et doit être effectuée après l'achèvement substantiel de l'aménagement. Les relevés d'état comprendront à la fois des plans et des éléments photographiques, les limites du relevé s'étendant sur 30 mètres au-delà des limites proposées du projet du demandeur dans les terres affectées au corridor de transport en commun et d'une zone tampon nécessitant un permis. Tout dommage causé à l'infrastructure de Metrolinx en raison de la construction du demandeur devra être corrigé par le demandeur. Le rapport d'enquête sur l'état des lieux doit inclure :

- des dessins illustrant l'emplacement et le type des défauts, tous les emplacements des photographies et toutes les fissures de plus de 0,3 mm.
- un enregistrement photographique de chaque défaut;
- la taille des fissures doit être mesurée à l'aide d'une jauge et identifiée dans le texte écrit du rapport;
- une copie papier du rapport et une clé USB avec toutes les photos réelles, en fichier original JPG ou TIFF, pour permettre de zoomer et de faire un post-traitement, si nécessaire, pour améliorer la visibilité.

(c) Plan de gestion de la construction

Un plan de gestion de la construction peut être requis et doit identifier l'étendue des travaux du projet du demandeur proposé, y compris : le type d'activité de construction, l'accès au site, l'emplacement des machines et de l'équipement de construction, y compris les grues fixes et mobiles, les barrières et clôtures de protection, les emplacements des palissades et les emplacements de l'entreposage des matériaux et des aires de dépôt, le tout en relation avec l'infrastructure existante et proposée de Metrolinx dans le corridor de transport en commun (figure A2).

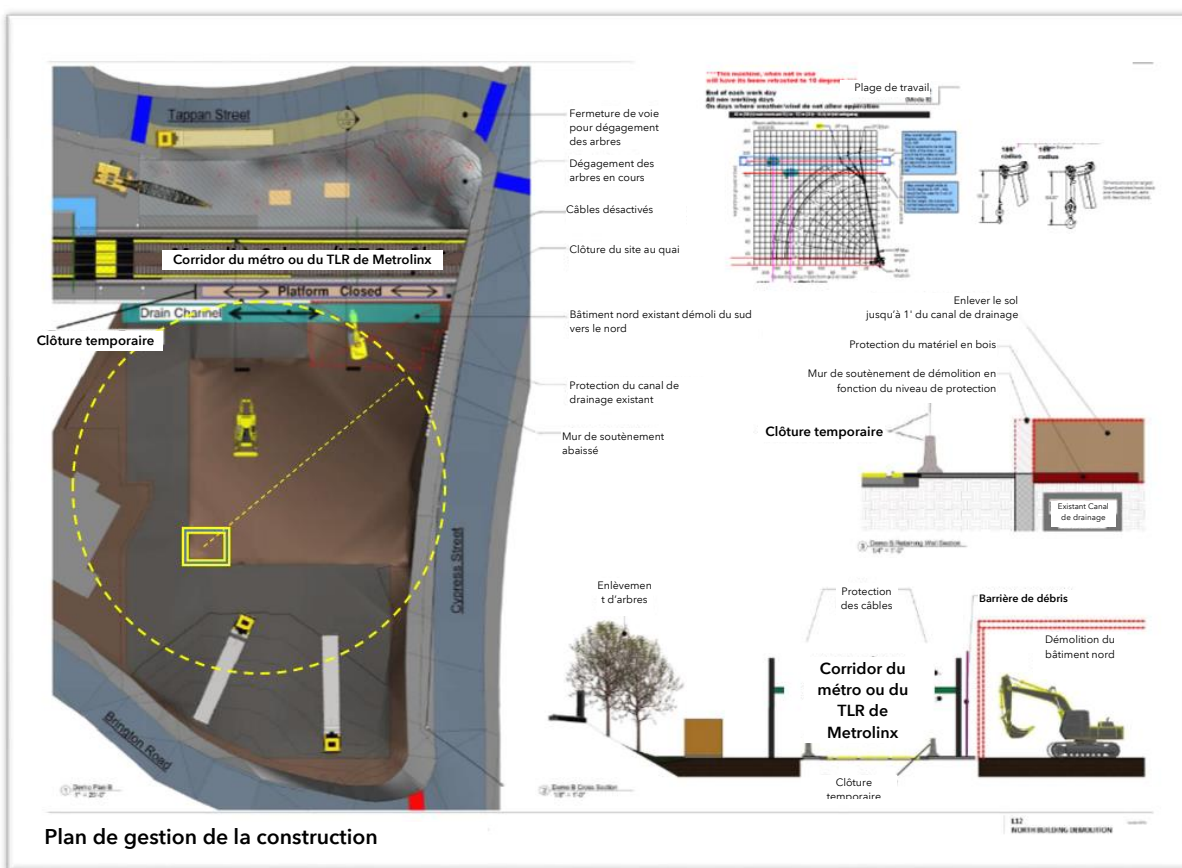


FIGURE A2 : Modèle de plan de gestion de la construction

(d) **Plan de démolition**

Un plan de démolition peut être exigé pour toute démolition proposée de structures sur les terres affectées au corridor de transport en commun et dans les zones tampons des permis, et devra comprendre : une description détaillée de la procédure de démolition et de la protection de l'infrastructure de Metrolinx et des passagers de Metrolinx contre la poussière et les débris; un plan d'instrumentation et de surveillance au sol; des plans d'orientation et d'emplacement de la grue, de l'équipement et de la machinerie avec la documentation à l'appui; l'emplacement des palissades; l'emplacement du stockage des matériaux; et les calculs structuraux à l'appui des travaux de démolition proposés signé et scellé par un ingénieur professionnel dans la juridiction du projet du demandeur.

(e) **Plan de remisage et de stockage de matériaux**

Le demandeur doit s'assurer que la mise en réserve et l'entreposage de matériaux ou de travaux de construction sur les terres du corridor de transport en commun et zones tampons sont conformes aux exigences suivantes :

- (i) Les ouvrages et les couvertures de protection doivent être fixés conformément aux manuels de sécurité spécifiques au site.

- (ii) L'équipement et les matériaux ne doivent pas bloquer les voies d'accès de Metrolinx ou toute partie du corridor de Metrolinx, à moins d'avoir obtenu le consentement écrit préalable de Metrolinx.
- (iii) Dans les **corridors ferroviaires** et les corridors Metrolinx, les éléments de la voie, y compris la structure de support, doivent être protégés lorsqu'il existe un risque de chute de débris sur les voies, notamment des arbres, des rochers et de la végétation.
- (iv) Les matériaux présents sur le site doivent être contenus dans des zones sécurisées à l'intérieur du site de construction.
- (v) Les dommages causés à l'infrastructure de Metrolinx par les pratiques d'entreposage inappropriées du demandeur sont la responsabilité du demandeur.

(f) **Plan d'excavation, d'étayage et d'arrimage**

Des plans et des spécifications détaillés de l'excavation, de l'étayage et de l'arrimage doivent être exigés pour tout soutien temporaire des systèmes structuraux de l'excavation utilisés par les projets proposés du demandeur sur les terrains du corridor de transport en commun et les zones tampons nécessitant un permis, et doivent inclure des plans et des dessins détaillés, des spécifications et des calculs structuraux signés et scellés par un ingénieur professionnel dans la juridiction du projet proposé.

La construction sur les terrains du corridor de transport en commun et zones tampons présente un risque pour l'infrastructure de Metrolinx et nécessitera des examens supplémentaires de Metrolinx (figure A3) et une telle construction pourrait ne pas être autorisée à moins que des mesures d'atténuation adéquates soient fournies, à la satisfaction de Metrolinx.

L'espace libre entre l'extrémité d'une attache du demandeur et l'infrastructure « DIA/Typique » (figure A3) de Metrolinx est susceptible de changer et doit être vérifié par Metrolinx, en fonction de divers éléments tels que le type de construction, les conditions du sol, les charges de surcharge, etc., mais, en général, il est le suivant :

- i. un dégagement minimum de 1,5 mètre pour les tirants d'ancrage scellés par gravité;
- ii. un dégagement d'au moins 3,0 mètres pour les tirants d'ancrage post-gravés;
- iii. un dégagement minimum de 6,0 mètres pour les tirants d'ancrage coulés sous pression.

Tout impact découlant des travaux proposés qui empiète sur la zone d'influence (ZI) géotechnique de l'infrastructure de Metrolinx (qui s'étend au-delà de la limite de la propriété) nécessitera un examen et un dégagement à la satisfaction de Metrolinx en fonction des divers éléments comme le type de construction, les conditions du sol, les surcharges, etc. (Figure A5 (B-C)).

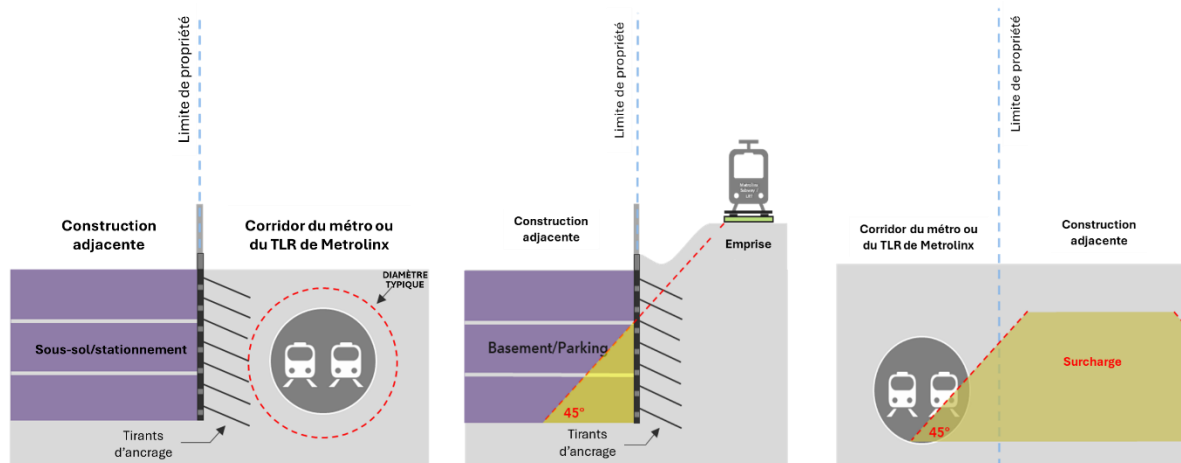


Figure A3 : Infrastructure du demandeur qui empiète sur la ZI géotechnique de l'infrastructure de Metrolinx

(g) Exigence de la sous-station

- (i) L'alimentation de la sous-station ne peut pas être coupée au cours des périodes de service, pendant que les véhicules de transport en commun sont mis en service ou hors service ou, si l'entretien le requiert, au cours des périodes sans service.
- (ii) L'accès à la sous-station, au stationnement de la sous-station et aux trottoirs publics autour de la sous-station ne peut être entravé à aucun moment.
- (iii) La sous-station ne peut pas avoir des éléments temporaires ou permanents, y compris, sans toutefois s'y limiter, des structures, des pieux, des échafaudages, des câbles, des haubans et des cordes, installés sur, par-dessus ou en dessous des terrains sur lesquels la sous-station est située, fixés ou branchés à un quelconque composant de la sous-station, y compris, sans toutefois s'y limiter, la structure, le système de mise à terre, l'équipement, la clôture et les poteaux.
- (iv) Les composants de la sous-station, y compris, sans toutefois s'y limiter, l'équipement électrique, les structures, les clôtures et la mise à terre, ne peuvent pas être retirés.
- (v) En raison du danger lié au potentiel de pas et de contact du défaut à la terre entourant la sous-station, seulement les matériaux de construction non conductifs et non métalliques peuvent être utilisés le long de la clôture de la sous-station ou de la limite de la propriété et ils doivent être à une distance minimale de 2 mètres de tout changement de direction ou de poteau de coin de la clôture et de 2 mètres au-dessus de la partie supérieure de la clôture.

- (vi) Si des structures ou des matériaux de construction conductifs ou métalliques sont utilisés, une marge de recul d'un minimum de 2 mètres à partir de la clôture de la sous-station ou de la limite de la propriété est requise. La marge de recul de 2 mètres peut être réduite si le promoteur entreprend une étude du potentiel de pas et de contact du défaut à la terre qui répond aux exigences du CSIEO et de l'IEEE pour déterminer la distance de recul où les risques de décharges électriques liés au potentiel de pas et de contact respectent les valeurs de tolérance acceptables.
- (vii) Tous les travaux de conception et de construction doivent tenir compte de tous les codes électriques, d'incendie et du bâtiment avec les limites connexes aux approches, aux dégagements, aux classements de résistance au feu, etc., pour l'équipement électrique installé dans la sous-station. Des études de la charge de la neige pour l'impact sur les structures et l'équipement de Metrolinx doivent être fournies lorsque le CBO l'exige.
- (viii) Le promoteur est responsable d'analyser l'impact sur l'aménagement ou la propriété du promoteur des CEM, des IEM, du bruit, des vibrations et des problèmes de courant vagabond CC qui peuvent exister présentement ou à l'avenir en lien avec la sous-station.
- (ix) Aucun point permettant de grimper sur les structures permanentes de l'aménagement ne doit exister à l'intérieur des 3 mètres de la clôture ou de la limite de la propriété de la sous-station ou, si nécessaire, il doit être accompagné de mesures permanentes pour empêcher l'entrée dans la sous-station. Au cours des travaux de construction, aucun point permettant de grimper n'existera dans les 3 mètres de la sous-station.
- (x) Les arrimages d'étagage ne peuvent pas interférer avec le système de mise à la terre de la sous-station et doivent tenir compte de l'augmentation du potentiel de défaut à la terre pour prévenir le danger lié au potentiel de pas et de contact pour les travailleurs de construction.
- (xi) Le promoteur doit installer des barrières au cours des travaux de construction pour limiter le danger de choc lié au potentiel pour ses travailleurs de construction qui effectuent les travaux de l'aménagement dans les environs de la sous-station.
- (xii) Le promoteur doit protéger les câbles de Metrolinx, comme l'a approuvé Metrolinx et en faisant appel à l'entrepreneur approuvé par Metrolinx.
- (xiii) Les excavations ne doivent pas endommager la propriété ou les installations de Metrolinx ou interférer avec elles.
- (xiv) La végétation sur la propriété de Metrolinx ne doit pas être retirée ou perturbée.
- (xv) La sous-station doit être protégée de la poussière et des débris pendant et après les travaux de construction de l'aménagement. Le promoteur doit

soumettre un plan d'action et une évaluation des risques qui seront assujettis à l'examen et à l'approbation de Metrolinx.

- (xvi) Les barrières de construction temporaires sur la propriété de la sous-station peuvent être autorisées si elles sont convenues avec l'équipe d'entretien de la sous-station, à condition qu'elles n'interfèrent pas avec l'accès à la sous-station ou le stationnement et qu'elles ne soient pas placées au-dessus des massifs de conduits enfouis existants.
 - (xvii) La propriété de Metrolinx ne peut pas être utilisée à des fins d'accès ou d'entreposage sans accord écrit préalable.
 - (xviii) Une sécurité et un éclairage adéquats doivent être maintenus sur la propriété du promoteur au cours des travaux de construction.
- (h) **Plan d'entretien du site et de gestion environnementale pendant la construction**
- Pour les travaux importants et complexes à proximité de l'infrastructure de Metrolinx, un plan d'entretien du site et de gestion de l'environnement peut être exigé pour démontrer le contrôle de l'érosion, des sédiments, de la poussière, des débris et des traces de boue résultant de la construction du projet du demandeur dans les terres affectées au corridor. Un plan d'entretien du site et de gestion de l'environnement peut être requis et doit indiquer les mesures de contrôle et la fréquence du nettoyage des machines/véhicules, de l'entretien du site et des mesures de protection que le demandeur mettra en œuvre pour éviter les répercussions négatives sur l'infrastructure de Metrolinx causées par la construction du demandeur.
- (i) **Plan d'instrumentation et de surveillance géotechniques (PISG)**
- Dans le cas de travaux importants et complexes à proximité de l'infrastructure de Metrolinx, des plans d'instrumentation et de surveillance géotechniques peuvent être requis pour la mise en œuvre d'un programme de surveillance de la construction pour les projets des demandeurs à l'intérieur des terres affectées au corridor, et doivent inclure des plans et des spécifications pour tous les travaux d'instrumentation et de surveillance, y compris les seuils et les valeurs limites de surveillance établis, les procédures pour vérifier et surveiller le mouvement potentiel de l'infrastructure existante de Metrolinx au moyen de rapports de surveillance, et les mesures d'urgence énumérant les mesures correctives immédiates à prendre si le mouvement atteint les seuils limites établis ou si des dommages sont observés, ce qui comprend l'arrêt des travaux du demandeur.
- L'instrumentation et la surveillance de l'infrastructure de Metrolinx sont nécessaires pour s'assurer qu'aucune insuffisance structurelle ou fonctionnelle ne se développe à la suite de la construction du demandeur. De plus, une surveillance sera nécessaire pour s'assurer que le système de support de construction de l'excavation du demandeur fonctionne comme prévu et que les charges sur l'infrastructure de Metrolinx restent dans les limites de conception. Si des changements sont observés ou dépassés, un ordre d'arrêt des travaux peut être émis par Metrolinx, la fréquence de la surveillance sera augmentée et des mesures d'urgence seront mises en œuvre par le candidat proposé.

Les étapes de surveillance sont les suivantes :

- (i) Étape 1 – Surveillance initiale avant la construction : Effectuer une enquête sur les conditions existantes dans l'infrastructure de Metrolinx, en obtenant des lectures de base aux points de surveillance établis.
- (ii) Étape 2 – Surveillance du projet : La surveillance pendant la démolition, l'excavation et la construction, et sera effectuée à des intervalles de fréquence convenus avec Metrolinx. La fréquence de surveillance sera augmentée si nécessaire pendant les travaux critiques tels que le dynamitage, le creusement de tunnels, ou à la demande de Metrolinx.
- (iii) Étape 3 – Surveillance après la construction : Effectuer une surveillance finale, après l'achèvement substantiel de la construction des travaux du demandeur, pour déterminer les changements par rapport aux conditions initiales, documenter les conditions post-construction et fournir des enregistrements photographiques. En plus de la surveillance structurelle, un relevé final de l'alignement du rail/des voies (s'il y en a) sera nécessaire pour la comparaison avec les données du relevé initial.

L'élaboration et la mise en œuvre du plan d'instrumentation et de surveillance géotechnique (PISG) doivent être examinées, supervisées et signées par un ingénieur professionnel. Les travaux d'arpentage, effectués par des arpenteurs-géomètres autorisés ou des arpenteurs ayant de l'expérience dans de tels travaux de surveillance, doivent également être signés par un ingénieur professionnel. Le Demandeur doit fournir des rapports de surveillance à Metrolinx pendant la construction du promoteur et à un intervalle indiqué dans les conditions du permis.

Exigences de surveillance

Lorsque l'étaiyage ou le soubassement des structures adjacentes à une structure de Metrolinx est requis, la surveillance de la structure de Metrolinx doit être effectuée.

Le plan de surveillance pour l'étaiyage et les structures de Metrolinx devra inclure tous les paramètres à mesurer et à consigner, tous les instruments et l'équipement à utiliser et un dessin indiquant l'emplacement et le type des instruments de surveillance. Le plan comprendra également la valeur du niveau d'examen et du niveau d'alerte et le protocole d'action correspondant.

Les niveaux d'examen et d'alerte suivants s'appliquent aux structures de Metrolinx et à l'étaiyage.

	Niveau d'examen	Niveau d'alerte
Structure de station et de boîte de tunnel	mouvement de 2 mm, incluant le déplacement, la déformation et la rotation	mouvement de 3 mm, incluant le déplacement, la déformation et la rotation
Tunnel circulaire	mouvement différentiel de 3 mm sur une longueur de voie de 9,4 m mouvement de 6 mm, incluant le déplacement, la déformation et la rotation	mouvement différentiel de 5 mm sur une longueur de voie de 9,4 m mouvement de 10 mm, incluant le déplacement, la déformation et la rotation
Ballast des voies	mouvement différentiel vertical de 5 mm sur une longueur de voie de 9,4 m mouvement différentiel horizontal de 3 mm sur une longueur de voie de 9,4 m mouvement maximal de 10 mm	mouvement différentiel vertical de 6 mm sur une longueur de voie de 9,4 m mouvement différentiel horizontal de 5 mm sur une longueur de voie de 9,4 m; mouvement maximal de 16 mm
Étaiyage, lorsque la structure de Metrolinx est à l'intérieur de la zone d'influence de l'étaiyage	mouvement maximal de 10 mm	mouvement maximal de 15 mm

Tous les résultats de surveillance pour les structures de Metrolinx, le soubassement et l'étaiyage seront fournis à Metrolinx dans les 24 heures lorsque le niveau d'alerte est atteint, autrement des rapports de surveillance hebdomadaires sont requis. Les fréquences de surveillance suivantes doivent être appliquées, au besoin :

1. Niveaux électriques dans les structures de Metrolinx : surveillance continue en temps réel;
2. Étude de précision menée au cas par cas;
3. Lectures de l'inclinomètre deux fois par semaine.

Niveau d'examen : Si le déplacement de la ou des structures de Metrolinx ou de l'étaiyage atteint la valeur du niveau d'examen, le promoteur effectuera un examen des travaux achevés dans la zone indiquée pour le mouvement et le promoteur déterminera s'il est nécessaire de modifier la méthode ou la séquence des travaux de construction.

Niveau d'alerte : Si le déplacement de la ou des structures de Metrolinx et de l'étaiyage atteint la valeur du niveau d'alerte, le promoteur communiquera immédiatement avec Metrolinx, sécurisera les ouvrages et suspendra tous les travaux dans la zone « touchée ». Le promoteur effectuera un examen de la surveillance et des ouvrages achevés dans la zone du mouvement et transmettra les résultats et ses commentaires à

Metrolinx. Le promoteur élaborera des mesures correctives qui sont satisfaisantes pour Metrolinx. Metrolinx permettra au promoteur de reprendre les travaux dans la zone « touchée » seulement une fois que le promoteur aura mis en œuvre les mesures correctives.

(j) Plan de rotation de la grue

Toute grue utilisée, y compris les grues mobiles et fixes, dans le cadre du projet du demandeur sur les terres du corridor de transport en commun et zones tampons, doit faire l'objet d'une entente sur l'utilisation de la grue avant l'arrivée et le montage de la grue sur le site. L'accord sur l'utilisation de la grue pourrait accorder des droits de servitude pour l'utilisation d'une grue et décrit les exigences nécessaires à son utilisation sur le site. Les éléments suivants doivent être soumis à Metrolinx pour examen et approbation dans le cadre de l'accord :

- (i) Portée du travail - Objet du travail, heures d'opérations, lieu;
- (ii) Plan d'orientation de la grue (Figure A4) - Rayon d'orientation, infrastructure existante, infrastructure Metrolinx, terres affectées au corridor et stabilisateurs;
- (iii) Spécifications de la grue - Tableaux de charge, taille du contrepoids, rayon maximal prévu de la flèche, longueur maximale prévue de la flèche, poids maximal prévu du pic avec un facteur de sécurité de 1,5;
- (iv) Copie du permis de conduire valide de l'opérateur;
- (v) Copie de la licence de levage valide de l'opérateur;
- (vi) Copie du certificat médical valide de l'opérateur;
- (vii) L'inspection/certification annuelle du demandeur la plus récente; au cours des 12 derniers mois civils;
- (viii) Certificat d'assurance.



Les barrières et les barricades de construction doivent être conformes aux codes et aux normes applicables, aux arrêtés locaux et aux règlements en vigueur, et doivent barricader toutes les zones de travail ou fermer les excavations et les autres parties de l'infrastructure du demandeur lorsque les ouvertures ne sont pas protégées à temps plein, assurant ainsi des mesures positives pour empêcher l'entrée non autorisée dans l'infrastructure ou le corridor de Metrolinx. La conception et l'installation sur le terrain doivent être certifiées par écrit par un ingénieur professionnel enregistré dans la juridiction du projet du demandeur.

Une protection aérienne pour l'infrastructure de Metrolinx et les passagers de Metrolinx peuvent être requis s'il existe une possibilité de danger de chute en hauteur à cause de matériaux de construction ou de débris provenant du projet du demandeur. La conception et l'installation sur le terrain doivent être certifiées par écrit par un ingénieur professionnel enregistré dans la juridiction du projet du demandeur.

L'orientation et le blindage appropriés de l'équipement de construction par les projets des demandeurs doivent garantir que l'équipement de construction utilisé pour les opérations de bâchage, d'étais et les écrans ou barrières de protection temporaires est positionné et utilisé de manière à empêcher l'équipement de se renverser et de tomber sur l'infrastructure de Metrolinx ou de l'affecter. L'équipement de forage ou de

battage des pieux doit être orienté parallèlement au corridor ou au tracé de Metrolinx, afin d'éviter que les pieux ou l'équipement ne tombent ou n'affectent le terrain du corridor de transport en commun. La conception et l'installation sur le terrain doivent être certifiées par écrit par un ingénieur professionnel enregistré en Ontario.

(n) **Plans de sécurité, de qualité et d'évaluation des risques**

Metrolinx s'engage à assurer la sécurité et à mettre en œuvre les normes de sécurité les plus élevées. La prévention des accidents au cours de l'achèvement de tout projet de construction adjacent est d'une importance primordiale pour toutes les personnes liées à Metrolinx. À ce titre, Metrolinx est autorisé à arrêter tous les travaux du demandeur sur les terres affectées au corridor qui créent une condition non sécuritaire.

Avant d'effectuer des travaux sur les terres affectées au corridor, le demandeur doit soumettre à Metrolinx, l'adresse, des plans de travail relatifs à la sécurité, à la qualité et à l'évaluation des risques, selon le cas, pour l'exécution de travaux d'enquête intrusifs ou non intrusifs d'une portée précise, qui comprennent une évaluation de la sécurité, de la qualité et des risques propre à chaque tâche. Metrolinx peut, à sa seule discrétion, effectuer sa propre évaluation de la sécurité, de la qualité et des risques propres à la tâche à l'égard de tout plan de travail soumis si Metrolinx n'est pas satisfait des évaluations propres à la tâche du demandeur. Le niveau de détail requis pour chacun des plans et dessins suivants doit être adapté au niveau de complexité du projet du demandeur.

(o) **Examens de sites, surveillance de la construction et plans de communication**

Conformément aux présentes lignes directrices, à la section 3.5, étape 4 : Inspection, production de rapports et application du permis d'aménagement de corridor, Metrolinx a le droit de rencontrer les représentants du demandeur, de demander des renseignements, d'obtenir les calendriers de construction, d'examiner les soumissions de construction susceptibles d'avoir une incidence sur un projet de transport en commun prioritaire et d'examiner la construction à mesure que les travaux progressent afin de s'assurer que le projet est construit conformément au plan de gestion de la construction, au permis d'aménagement de corridor et aux modalités des ententes avec Metrolinx. Le demandeur doit coopérer avec Metrolinx en lui donnant accès au site et en l'aidant à effectuer ces inspections.

En ce qui concerne les aspects du projet du demandeur qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les actifs et les opérations existants ou prévus de Metrolinx, le demandeur doit fournir à Metrolinx un préavis pour toute réunion sur le site du demandeur au cours de laquelle les impacts sur Metrolinx doivent être discutés, et doit fournir les procès-verbaux de ces réunions à Metrolinx dans les 5 jours ouvrables suivant la réunion.

Le demandeur doit préparer et soumettre à Metrolinx un rapport mensuel sur le projet; les détails et les exigences de ce rapport feront partie des conditions du permis d'aménagement du corridor et dépendront de la taille, de la complexité et du niveau d'impact du projet de transport en commun. Les exigences typiques en matière de rapports comprennent un résumé de l'avancement du projet, l'état des conditions du

Metrolinx Les exigences typiques en matière de rapports comprennent un résumé de l'avancement du projet, l'état des conditions de permis, un calendrier prévisionnel de trois semaines, un calendrier de construction actualisé et, le cas échéant, des preuves photographiques que certaines conditions du permis ont été satisfaites.

(p) **Dessins de clôture du projet et dessins de l'état de l'ouvrage/du dossier**

Metrolinx sera propriétaire de toutes les données qu'elle partage avec un demandeur pour appuyer sa demande de permis d'aménagement de corridor.

Le demandeur doit informer Metrolinx par écrit une fois que toutes les fonctions d'ingénierie, de soutien sur le terrain, d'interface et de construction du projet ayant un impact sur Metrolinx sont terminées, et s'assurer que toutes les conditions de Metrolinx associées au permis d'aménagement de corridor ont été respectées, notamment en fournissant des dessins conformes à l'exécution ou des dessins d'enregistrement en format PDF ainsi qu'en format AutoCAD ou MicroStation qui sont géoréférencés conformément aux exigences de Metrolinx, et en respectant les obligations financières, selon les directives de Metrolinx.

Lorsque le projet du demandeur comprend un changement/modification permanent de l'infrastructure de Metrolinx, Metrolinx est propriétaire de ces dessins mis à jour qu'il a approuvés dans le cadre d'un permis.

Metrolinx remettra au demandeur une lettre de clôture représentant la clôture technique, fiscale et administrative du projet une fois que le demandeur aura satisfait aux conditions de clôture du projet et aux conditions relatives à l'exécution du permis d'aménagement de corridor.

1.5 Études et rapports techniques requis par un permis d'aménagement de corridor

Outre les exigences techniques énumérées ci-dessus, le demandeur peut également être tenu de fournir les études et rapports techniques suivants, le cas échéant, afin de démontrer que le projet du demandeur traitera de manière adéquate tout impact du projet du demandeur sur les projets de transport en commun prioritaires.

(a) **Étude sur la gestion des eaux pluviales**

Lorsque le projet du demandeur aura un impact sur le drainage et les eaux pluviales dans le corridor de transport en commun, le demandeur doit fournir une étude de drainage pour démontrer, par une analyse du milieu environnant, que le projet de transport en commun prioritaire ne sera pas affecté par le projet du demandeur. Ce qui suit donne un aperçu du drainage et des autres exigences et conditions de l'étude :

- (i) Toute modification proposée au schéma de drainage existant des terres affectées au corridor de transport en commun (c.-à-d., vers et/ou depuis) doit être approuvée par Metrolinx et être justifiée par un rapport de gestion des eaux pluviales rédigé par un ingénieur géotechnique.

(b) **Étude sur la gestion de la circulation et des transports en commun (pendant la construction et l'état permanent)**

- (i) Lorsque la construction du projet du demandeur aura un impact sur un projet de transport en commun prioritaire ou sur les opérations de Metrolinx, le demandeur doit fournir une étude de la circulation et de la gestion du transport en commun pour son projet. Cette étude doit porter sur les impacts temporaires et permanents des accès.

(c) **Rapports d'ingénierie structurelle, d'assèchement et géotechnique**

Lorsque la construction du projet du demandeur est susceptible d'affecter de façon temporaire ou permanente les conditions de charge sur l'infrastructure de Metrolinx, le demandeur doit fournir des rapports d'ingénierie structurelle, d'assèchement et géotechnique qui démontrent que toute condition de charge imposée par le projet du demandeur est atténuée par le demandeur dans la mesure où il n'y aura aucun dommage à l'infrastructure de Metrolinx et qu'aucune modification à l'infrastructure de Metrolinx n'est nécessaire. Ces rapports doivent être signés et scellés par un ingénieur professionnel dans la juridiction du projet du demandeur.

APPENDIX B - CARTE DU PROCESSUS DE PERMIS D'AMÉNAGEMENT DE CORRIDOR

Carte du processus de permis d'aménagement de corridor

