

# Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train 2024



# Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train

2024



**ottawa.ca**  
Services municipaux **3-1-1**  
613-580-2400  
ATS 613-580-2401  
@ottawaville

## Table des matières

<b>1. Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Portée et objet des études de proximité.....</b>	<b>3</b>
2.1 Exigences propres à la Ligne Trillium .....	5
2.2 Exigences propres à la Ligne de la Confédération .....	6
<b>3. Niveaux d'examen .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Marche à suivre.....</b>	<b>8</b>
<b>5. Exigences pour la soumission d'une étude de proximité .....</b>	<b>9</b>
5.1 Exigences du niveau 1.....	10
5.2 Exigences du niveau 2.....	15
5.3 Exigences du niveau 3.....	20
5.4 Format de l'étude de proximité.....	21
<b>6. Précisions sur les exigences techniques .....</b>	<b>21</b>
6.1 rapports géotechniques et conception des fondations.....	22
6.2 Plan d'excavation.....	22
6.3 Dégagements prévus dans les plans d'implantation et d'étage et les coupes transversales.....	23
6.4 Rapport sur la sécurité-incendie, la sécurité des personnes et sur les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation.....	24
6.5 Plan de gestion de la construction .....	25
<b>7. Conditions d'approbation.....</b>	<b>26</b>
<b>8. Échéanciers, droits et recouvrement des coûts .....</b>	<b>28</b>

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1 : Niveaux d'examen.....</b>	<b>7</b>
<b>Tableau 2 : Exigences associées à une étude de proximité de niveau 1.....</b>	<b>10</b>
<b>Tableau 3 : Exigences associées à une étude de proximité de niveau 2.....</b>	<b>16</b>

## Annexes

<b>Annexe A Zone d'influence de l'aménagement.....</b>	<b>30</b>
<b>Annexe B Définitions.....</b>	<b>31</b>
<b>Annexe C Couloirs de transport protégés .....</b>	<b>33</b>

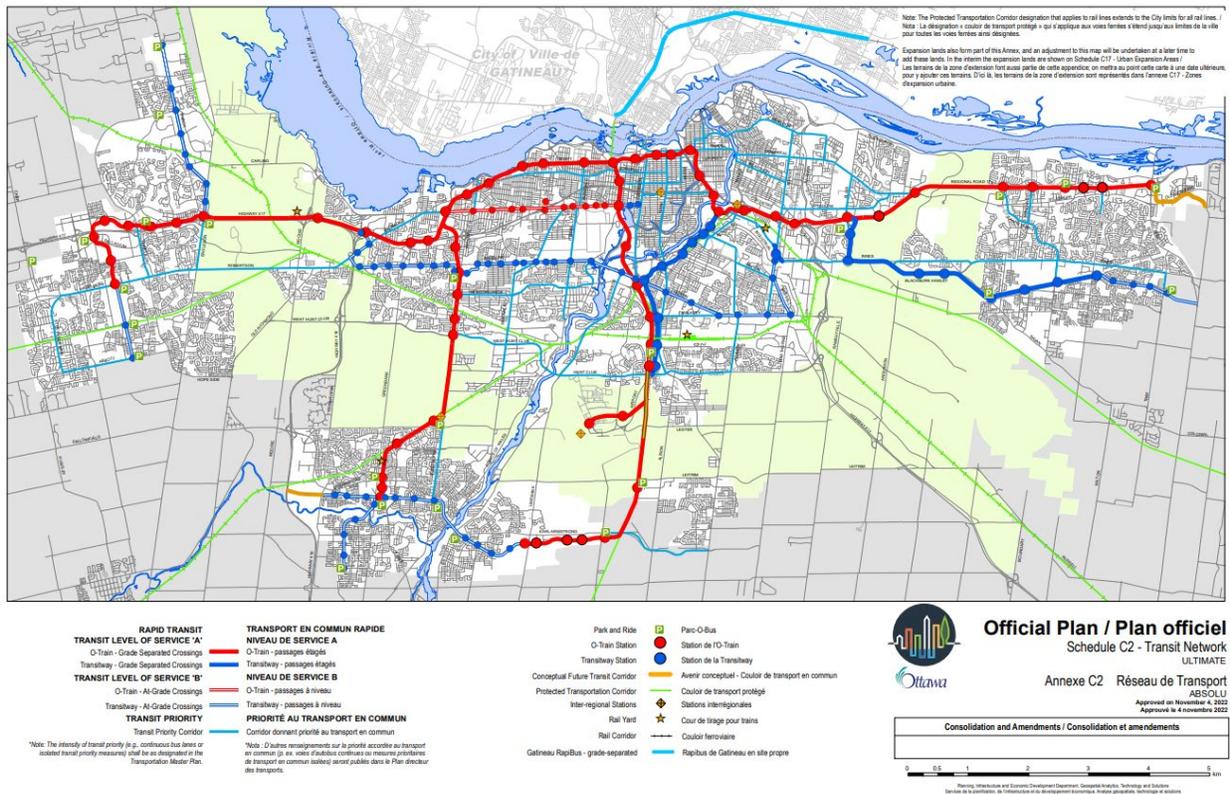
# 1. Introduction

L'O-Train est formé de la Ligne de la Confédération et de la Ligne Trillium, et plusieurs prolongements sont prévus dans le Plan officiel. La Ligne de la Confédération est une infrastructure de train léger électrique dotée d'un système de suspension caténaire. La Ligne Trillium, pour sa part, est une infrastructure de train de banlieue diesel qui pourrait être convertie à l'électricité grâce à un système de suspension caténaire (ou une autre technologie). Ces deux lignes sont exploitées en tant que réseaux de transport en commun rapide par rail à niveaux différents.

Lorsque le prolongement du réseau de train léger prévu à l'Étape 2 sera terminé, la Ligne de la Confédération s'étendra de la station Trim à l'est aux stations Moodie et Baseline (Collège Algonquin) à l'ouest. La Ligne Trillium ira de la station Bayview au nord à la station Limebank au sud, et reliera la station South Keys à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.

À l'Étape 3, la Ligne de la Confédération devrait être prolongée vers le sud, jusqu'à Barrhaven, et vers l'ouest, jusqu'à Kanata et Stittsville. Ces projets sont en cours de planification. D'autres projets de prolongement du réseau de transport en commun par rail pourraient être réalisés ultérieurement, notamment pour mettre en place un système de train léger à niveaux différents et au niveau du sol circulant dans l'infrastructure routière ou les futurs couloirs de transport protégés. La **figure 1** montre le tracé existant et prévu de l'O-Train au sein du système de transport rapide que la Ville prévoit ultimement instaurer.

**Figure 1 : Réseau de transport en commun rapide que la Ville d’Ottawa prévoit ultimement mettre en place, y compris les lignes de l’O-Train et les couloirs de transport protégés (annexe C2 du Plan officiel)**



La Ville encourage les projets d’aménagement aux abords de l’O-Train pour faciliter la réalisation de ses objectifs en matière de planification de l’utilisation du sol et de transport (ex. : aménagement axé sur le transport en commun et création de quartiers du quart d’heure). Dans le cadre du processus d’examen des demandes d’aménagement, la Ville évalue la contribution du projet à la concrétisation de ces objectifs quand un requérant demande l’approbation d’un plan d’implantation ou de lotissement ou d’une modification du *Règlement de zonage*.

En parallèle, la Ville doit assurer la coordination des projets d’aménagement dans le voisinage immédiat de l’O-Train, et voir à ce que ceux-ci ne mettent pas en péril l’infrastructure, les activités et l’entretien de l’O-Train et du transport en commun, ni les futurs prolongements ou mises à niveau de l’O-Train, et ne présentent pas de risque pour la santé et la sécurité de la population. Les projets d’aménagement ne doivent pas nuire indûment à la commodité du transport en commun pour la clientèle, à la circulation des passagères et passagers, et à la sécurité ou à l’accessibilité pendant le chantier et après la mise en service.

La Ville a défini une zone d’influence d’aménagement en fonction du tracé de l’O-Train et de son infrastructure, des conditions géotechniques et de la profondeur et conception des structures ferroviaires. Cette zone figure à l’annexe A des présentes (vue d’ensemble) et à l’annexe 2 du Plan officiel.

Les présentes Lignes directrices s'appliquent quand un requérant demande l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage* touchant des terrains qui se trouvent en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement ou dans un rayon de vingt (20) mètres d'une limite de propriété contiguë à un couloir de transport protégé. Pour les projets d'aménagement visés par les présentes, la Ville exige que le requérant soumette des études de proximité pour étayer sa demande d'approbation.

En outre, la Ville peut traduire en conditions d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement des recommandations et exigences émanant des études de proximité. Le requérant doit lire les présentes Lignes directrices dans leur intégralité au tout début du projet.

## 2. Portée et objet des études de proximité

Une étude de proximité sert à démontrer que les projets d'aménagement se trouvant en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement sont conçus et construits de manière à protéger l'intégrité de l'O-Train, pendant la construction de l'aménagement et tout au long de son cycle de vie. Elle évalue aussi les risques de l'O-train pour le projet ainsi que son utilisation et occupation, comme les risques liés à la sécurité, au bruit et aux vibrations.

Pour les aménagements auxquels les présentes s'appliquent, les études de proximité doivent aussi montrer que les aménagements sont conçus et construits de manière à ce que la Ville puisse, de manière rentable, prolonger l'O-Train et bâtir d'autres lignes de transport en commun par rail dans les couloirs de transport protégés, ainsi que les exploiter et les entretenir après leur construction. Le calendrier du projet d'aménagement sera également examiné afin de s'assurer qu'il est possible de gérer efficacement les conflits potentiels entre les aménagements proposés et les activités de construction du réseau de train léger (y compris les déviations nécessaires pour les transports en commun).

L'étude de proximité pourrait devoir traiter notamment des structures et infrastructures suivantes de l'O-Train :

- Structures de roulement souterraines et surélevées (ex. : tunnels, caissons et ponts);
- Voie ferrée et voie de guidage, y compris les portions souterraines, au niveau du sol et surélevées;
- Stations (multimodales) de l'O-Train, notamment les plateformes, les halls, les entrées, les entrées et sorties publiques, les entrées et sorties d'urgence, la circulation verticale, l'équipement mécanique et électrique, les locaux techniques, les zones de perception des tarifs et de tarification contrôlée, les commodités, les œuvres d'art public, la signalisation, les panneaux d'orientation (ex. : Roue

- d'orientation algonquine), l'éclairage, l'aménagement paysager, les espaces commerciaux, les trottoirs et les installations piétonnières et cyclables adjacentes;
- Offre de services (publics ou autres) et infrastructure connexe sur la voie de guidage et dans les stations de l'O-Train;
  - Esplanades de transport en commun, rangement pour vélos et stationnement;
  - Entrées et sorties, places de stationnement et carrefours giratoires pour l'entretien et l'exploitation de l'O-Train;
  - Zones de dépôt et de travail durant les chantiers;
  - Terminus d'autobus (boucles pour autobus, arrêts d'autobus, bâtiments pour les conductrices ou conducteurs et superviseuses ou superviseurs, et aires d'attente), zones d'embarquement et de débarquement de passagères et passagers et parcs relais liés à une station de l'O-Train;
  - Infrastructures piétonnières et cyclables, et liaisons;
  - Sous-stations de traction électrique et système de suspension caténaire;
  - Systèmes ferroviaires, notamment les systèmes de signalisation, de contrôle ferroviaire et de communication;
  - Dispositifs de sécurité-incendie, de sécurité des personnes et d'intervention d'urgence;
  - Puits de ventilation des stations et des tunnels, puits d'accès et infrastructure connexe;
  - Infrastructures d'entretien et autres installations connexes.

Le requérant doit mener une étude de proximité ciblant et évaluant ce qui suit :

- Risque de tassement ou de dommage structurels pour l'O-Train;
- Risque d'engagement de la responsabilité de la Ville ou de litiges découlant de dommages à l'O-Train;
- Incidence potentielle sur les entrées et sorties de l'O-Train en ce qui concerne l'utilisation, l'exploitation, l'entretien, la réparation et le remplacement de l'infrastructure et des actifs de l'O-Train;
- Risque que la construction de l'aménagement nuise aux activités opérationnelles;
- Protection des besoins actuels et futurs de l'O-Train (ex. : ventilation dans les incendies, ventilation des stations, ajout de sorties, accessibilité pour les personnes en situation de handicap et autres besoins opérationnels);
- Risque d'empiétement sur un lieu requis pour de futurs chantiers ou besoins opérationnels de l'O-Train;
- Possibilité que le projet fasse augmenter les risques, les difficultés ou les coûts associés à la construction de l'O-Train ou au prolongement des lignes de transport en commun par rail dans les couloirs de transport protégés.

Comme l'indique l'introduction des présentes, dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, la Ville évaluera comment la conception du projet

d'aménagement est utile à l'infrastructure de transport en commun et contribue à la réalisation de projets d'aménagement axés sur le transport en commun. L'étude de proximité sert à démontrer que le projet d'aménagement sera réalisé de manière à protéger l'O-Train, notamment son tracé, ses actifs et son infrastructure, et sans nuire aux besoins opérationnels existants ou futurs d'OC Transpo ou de l'O-Train (ex. : réseau d'autobus actuel et futur d'OC Transpo aux carrefours intermodaux avec les stations de l'O-Train).

Dans l'étude de proximité, le requérant doit mettre le contenu en correspondance avec les composantes du réseau de l'O-Train et les facteurs de risque susmentionnés. Dans son examen de l'étude, la Ville se concentrera sur les considérations de planification et techniques, comme les méthodes de construction, l'infrastructure de l'O-Train et la possible coordination du projet avec les futurs plans de transport en commun. Il faut présenter en détail les mesures requises, le cas échéant, pour atténuer les répercussions potentielles durant et après le chantier.

Les exigences associées à l'étude de proximité varieront en fonction de la nature du projet d'aménagement et de sa proximité avec des composantes essentielles de l'O-Train.

Pour les projets d'aménagement aux abords de couloirs ferroviaires exploités actuellement par des tiers (ex. : sociétés ferroviaires de transport de voyageuses et voyageurs et de marchandises), quand la réglementation exige que le couloir puisse prendre en charge le transport ferroviaire de marchandises ou s'il y a une probabilité raisonnable que ce type d'activité reprenne, il faut démontrer la conformité aux Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) (Lignes directrices de la FCM et de l'ACFC). En plus de l'étude de proximité – dont les exigences sont décrites ici –, la Ville pourrait exiger d'autres analyses ou études. Les sociétés ferroviaires comprennent le Canadien National (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), VIA Rail Canada et d'autres chemins de fer d'intérêt local en activité dans la municipalité. Pour les projets d'aménagement aux abords de couloirs ferroviaires qu'elle possède et que le Chemin de fer de la capitale conserve, la Ville pourrait aussi exiger que le requérant démontre la conformité aux Lignes directrices de la FCM et de l'ACFC.

## **2.1 EXIGENCES PROPRES À LA LIGNE TRILLIUM**

Située essentiellement dans un couloir ferroviaire acheté à une compagnie de chemin de fer, la Ligne Trillium est sous réglementation fédérale conformément à un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada. La Ville peut à l'occasion, en raison de ses obligations réglementaires relatives à cette ligne, imposer des exigences en plus de celles qui sont décrites aux présentes.

Par exemple, une portion de la voie de guidage de la Ligne Trillium – entre le croisement de Walkley (au nord de la station Greenboro) et un point juste au sud du chemin Lester – permet aux trains de transport de marchandises de faire des allers-retours jusqu'au Centre de recherche sur l'automobile et les transports de surface du Conseil national de recherches du Canada (CNRC). Par conséquent, le Plan officiel de la Ville prévoit des exigences de sécurité

supplémentaires pour les projets d'aménagement jouxtant cette portion de la voie de guidage, en fonction des principes énoncés dans les Lignes directrices de la FCM et de l'ACFC.

La Ligne Trillium, pour l'essentiel une voie ferrée individuelle, est actuellement exploitée au moyen de trains diesel. Les projets d'aménagement dans la zone d'influence d'aménagement doivent faire l'objet d'un examen dans l'optique d'assurer le maintien d'un dégagement à l'horizontale et à la verticale suffisant pour permettre l'installation de voies ferrées doubles et l'électrification de la Ligne Trillium.

## 2.2 EXIGENCES PROPRES À LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION

Située dans un couloir ferroviaire créé par la Ville d'Ottawa, la Ligne de la Confédération est exploitée en vertu d'une entente conclue entre la Ville d'Ottawa et le ministre fédéral des Transports qui autorise la municipalité à réglementer certaines questions régies par la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. La Ville peut à l'occasion, en raison de ses obligations réglementaires relatives à l'O-Train, imposer des exigences en plus de celles qui sont décrites aux présentes.

# 3. Niveaux d'examen

La Ville a défini trois (3) niveaux d'exigences techniques pour les études de proximité, exigences qui se fondent principalement sur la proximité du projet d'aménagement avec l'O-Train ou un couloir de transport protégé et sur les répercussions prévues. Le niveau 1 correspond ainsi à un risque faible de répercussions sur l'O-Train ou un couloir de transport protégé, le niveau 2, à un risque modéré, et le niveau 3, à un risque élevé, notamment quand il est projeté ou nécessaire d'assurer une intégration avec l'O-Train ou des passages à niveau de la voie de guidage.

Le niveau 1 est divisé en deux catégories, soit 1A et 1B. Le niveau 1A s'applique aux projets d'aménagement de terrains situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement et qui devraient avoir peu d'incidence sur le réseau de l'O-Train, y compris quand les terrains dans la zone sont proches de portions du réseau de l'O-Train qui actuellement sont inexploitées ou en construction, ou font partie d'un projet en cours à Ottawa au moment de la présentation de la demande d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage*. Le niveau 1B, quant à lui, s'applique aux projets d'aménagement visant des terrains qui se trouvent en partie ou en totalité dans un rayon de vingt (20) mètres d'une limite de propriété jouxtant un couloir de transport protégé. Les niveaux 2 et 3 s'appliquent aux projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement adjacente à l'O-Train quand on dispose d'assez de renseignements sur la conception de l'O-Train pour évaluer l'incidence potentielle du projet sur celui-ci.

Les niveaux d'examen sont décrits au **tableau 1**. Les prochaines sections indiquent les exigences techniques associées à chacun d'eux.

**Tableau 1 : Niveaux d'examen**

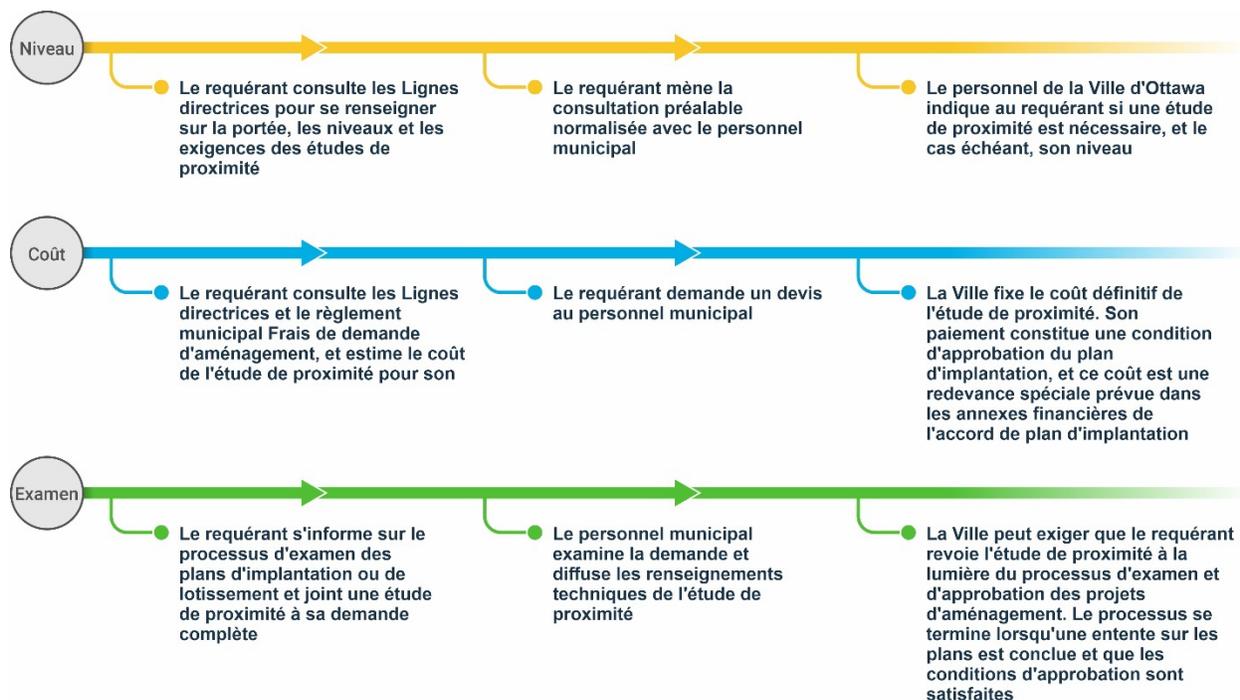
Niveau d'examen	Proximité et incidence prévue
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Niveau 1A :</b> Projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement qui, selon les prévisions, auront peu d'incidence sur le réseau de l'O-Train, notamment les projets proches de portions de l'O-Train qui actuellement sont inexploitées ou en construction ou font partie d'un projet en cours à Ottawa au moment de la présentation de la demande d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du <i>Règlement de zonage</i>.</li> <li>• <b>Niveau 1B :</b> Projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans un rayon de vingt (20) mètres d'une limite de propriété jouxtant un couloir de transport protégé.</li> </ul>
2	<p>Projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement qui, selon les prévisions, auront une grande incidence sur le réseau de l'O-Train, comme des projets risquant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de modifier les conditions de chargement d'une composante du réseau de l'O-Train;</li> <li>• de créer une pression latérale sur le sol entraînant un déséquilibre pour une composante de l'O-Train;</li> <li>• de nuire aux chantiers, aux opérations du transport en commun (ex. : service de transport en commun par autobus dans le secteur des stations de l'O-Train), ainsi qu'aux travaux d'entretien, de réparation ou de remplacement.</li> </ul>
3	<p>Projets d'aménagement se trouvant sur, au-dessus ou sous la voie de guidage ou une station de l'O-Train ou à environ un (1) mètre de la voie de guidage ou d'une station de l'O-Train, ou qui nécessitent l'approbation de la Ville et des accords juridiques, comme des ententes de lien à une station, sur l'installation de passages à niveau ou de partage des coûts, ou d'autres ententes juridiques touchant des terrains pour lesquels la Ville a un intérêt.</p>

# 4. Marche à suivre

Le requérant doit mener une étude de proximité s'il demande l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage* pour un projet situé dans la zone d'influence d'aménagement, ou en partie ou en totalité dans un rayon de vingt (20) mètres d'une limite de propriété jouxtant un couloir de transport protégé.

La zone d'influence d'aménagement varie en fonction de l'empreinte de l'O-Train et des futurs besoins prévus de ce réseau. L'étude de proximité fait état de l'élément central du projet d'aménagement, ainsi que des répercussions et risques en ce qui a trait aux actifs, à l'infrastructure, aux services publics, ainsi qu'à la construction, à l'entretien, à la réparation, au remplacement et à l'exploitation de l'O-Train, ou des couloirs de transport protégé.

Figure 2 : Étude de proximité – Procédure globale



Durant la consultation préalable au dépôt d'une demande d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage*, la Ville fixera le niveau d'examen à la lumière des renseignements disponibles sur le projet d'aménagement et des dessins conceptuels fournis par le requérant. Elle déterminera également les exigences techniques associées à l'étude de proximité, en fonction des sections 5 et 6 des présentes.

Le requérant soumet l'étude de proximité avec sa demande d'approbation. Pour examiner l'étude, la Ville diffusera les renseignements techniques au sein de l'appareil municipal dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement. À cet examen participeront toutes les directions générales de la Ville concernées, ainsi que les parties prenantes externes, comme des entrepreneurs, des agentes ou agents d'entretien ou des conductrices

ou conducteurs du train léger. La Ville peut demander des renseignements supplémentaires sur le projet durant cette démarche, en fonction de l'étude de proximité soumise. À la lumière des précisions reçues, elle peut exiger que le requérant soumette pour examen une étude de proximité de niveau supérieur.

Selon l'information fournie dans l'étude de proximité, la Ville pourrait imposer des conditions pour l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement en vue de protéger l'O-Train ou un couloir de transport protégé ou pour que le projet d'aménagement soit construit de manière à atténuer les répercussions sur l'O-Train ou un couloir de transport protégé. Pour les projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement, à ces conditions d'approbation peuvent s'ajouter des exigences de coordination des travaux de construction avec le chantier de l'O-Train. À la section 5 des présentes figure une liste non exhaustive de conditions que la Ville peut couramment imposer pour l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement en lien avec des points mentionnés dans l'étude de proximité.

Avant de diffuser les renseignements techniques liés à l'O-Train, y compris les plans ou dessins, la Ville peut exiger que le requérant, ses conseillères et conseillers, ses prêteurs et ses consultantes et consultants qui préparent l'étude de proximité ou qui auront accès à ces renseignements signent une entente de confidentialité.

## **5. Exigences pour la soumission d'une étude de proximité**

Cette section présente les exigences techniques associées à chaque niveau d'étude de proximité. Certaines d'entre elles n'impliquent pas la production de nouveaux documents ou de nouvelles études, mais plutôt la soumission de précisions en lien avec le transport en commun provenant de documents ou d'études déjà exigés pour demander l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage*. Les présentes définissent des exigences relatives au transport en commun pour chaque niveau.

Pour tous les niveaux d'examen, la Ville se réserve le droit de demander des renseignements supplémentaires, autres que ceux qui sont mentionnés dans cette section, selon les particularités de la demande d'approbation. Par ailleurs, selon la complexité, le site et le calendrier du projet, la Ville peut autoriser le requérant à satisfaire certaines exigences liées à l'étude de proximité à une étape ultérieure du processus d'approbation ou durant l'examen, ou intégrer ces exigences dans les conditions d'approbation du plan d'implantation ou de lotissement. Les exigences seront fixées durant la consultation préalable ou le processus d'examen des demandes d'aménagement.

## 5.1 EXIGENCES DU NIVEAU 1

Les exigences techniques pour les études de proximité de niveau 1 sont décrites au **tableau 2**. Le niveau 1A s'applique à des projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement, mais qui, selon les prévisions, risquent peu d'influer sur l'O-Train (ex. : modification mineure d'un site, immeuble de faible hauteur sans fondations profondes), et le niveau 1B, aux projets situés en partie ou en totalité dans un rayon de vingt (20) mètres d'une limite de propriété jouxtant un couloir de transport protégé. Comme l'indique le **tableau 2**, il n'est souvent pas nécessaire de produire de nouveaux documents ou rapports pour les études de proximité de niveau 1. Il est possible d'incorporer les renseignements relatifs au transport en commun (deuxième colonne) dans la documentation générale que la Ville exige pour la demande d'approbation (colonne de gauche).

Tableau 2 : Exigences associées à une étude de proximité de niveau 1

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Plan d'implantation (ou plan de lotissement) du projet d'aménagement  Un croquis peut être exigé pour une demande de modification du <i>Règlement de zonage</i> .	<ul style="list-style-type: none"><li>Illustrer les dégagements par rapport à l'O-Train ou au couloir de transport protégé.</li></ul>	Obligatoire	Obligatoire

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Plans d'étage du projet d'aménagement (seulement pour une demande d'approbation du plan d'implantation)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des plans pour les étages au niveau du sol et souterrains (le cas échéant), et illustrer les dégagements par rapport à l'O-Train ou au couloir ferroviaire.</li> <li>• Fournir des plans pour les étages au-dessus du sol si l'O-Train est ou sera lui aussi au-dessus du sol (voie de guidage surélevée, pont piétonnier, etc.).</li> </ul>	Obligatoire	Non requis
Coupe transversale du projet d'aménagement (seulement pour une demande d'approbation du plan d'implantation)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situer l'O-Train ou le couloir de transport protégé par rapport au projet d'aménagement, en indiquant les réservoirs souterrains, les services, les structures, etc.</li> </ul>	Obligatoire	Obligatoire

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Rapport géotechnique préparé conformément aux Directives sur les enquêtes et les rapports géotechniques pour les demandes d'aménagement adressées à la Ville d'Ottawa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décrire de manière générale la conception des fondations et les méthodes de construction.</li> </ul>	Obligatoire en cas de proximité avec des portions de l'O-Train actuellement exploitées, en construction ou faisant partie d'un projet en cours à Ottawa.	Non requis
Plan d'arpentage à jour des limites de propriété existantes et prévues préparé conformément aux normes relatives aux plans de renvoi par strates, et portant la signature et le sceau d'une arpenteuse-géomètre ou d'un arpenteur-géomètre de l'Ontario	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Illustrer l'O-Train et sa proximité avec les terrains visés par le projet d'aménagement.</li> </ul>	Obligatoire en cas de proximité avec des portions de l'O-Train actuellement exploitées, en construction ou faisant partie d'un projet en cours à Ottawa.	Non requis
Plan des services publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indiquer les services publics qui, dans le cadre du projet, seront déplacés ou installés à proximité de l'O-Train ou du couloir de transport protégé, le cas échéant.</li> </ul>	Obligatoire	Obligatoire

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Plan de gestion des eaux pluviales et plan de nivellement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Montrer que les eaux pluviales provenant du projet d'aménagement ne nuiront pas à l'O-Train ni au couloir de transport protégé.</li> <li>• Montrer que le nivellement projeté et les structures de soutènement ne nuiront pas à l'O-Train ni au couloir de transport protégé.</li> </ul>	Obligatoire	Obligatoire

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Dessins architecturaux et plans d'aménagement paysager	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Illustrer les voies piétonnières ou cyclables sur place menant à la station de l'O-Train ou à l'esplanade de transport en commun la plus près.</li> <li>• Présenter les élévations en indiquant les matériaux de revêtement, les fenêtres et les balcons prévus sur des murs contigus ou faisant face à l'O-Train pour relever les risques que peuvent poser l'éclairage, les reflets éblouissants ou les balcons.</li> </ul>	<p>Obligatoire en cas de proximité avec des portions de l'O-Train actuellement exploitées, en construction ou faisant partie d'un projet en cours à Ottawa.</p> <p>Potentiellement obligatoire quand de futurs besoins de l'O-Train ont été définis ou relevés (ex. : étude d'évaluation environnementale).</p>	Non requis

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun	1A (O-Train)	1B (couloirs de transport protégés)
Étude sur le bruit et les vibrations préparée conformément aux lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental de la Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer le bruit et les vibrations en provenance de l'O-Train (y compris les boucles pour autobus, qui sont parfois opérationnelles toute la journée); confirmer que les résultats de cette évaluation ont été pris en compte dans la conception, et que des mesures d'atténuation ont été appliquées au besoin.</li> <li>Indiquer les risques que l'O-Train cause des problèmes de courant vagabond et des interférences électromagnétiques (IEM).</li> </ul>	<p>Obligatoire en cas de proximité avec des portions de l'O-Train actuellement exploitées, en construction ou faisant partie d'un projet en cours à Ottawa.</p> <p>Obligatoire quand de futurs besoins de l'O-Train ont été définis ou relevés (ex. : étude d'évaluation environnementale).</p>	Non requis

## 5.2 EXIGENCES DU NIVEAU 2

Le **tableau 3** présente les exigences techniques pour les études de proximité de niveau 2, qui s'appliquent à des projets d'aménagement de terrains situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement prévoyant notamment des fondations profondes, l'utilisation de grues à tour ou des travaux de construction près de l'O-Train ou contigus à ce réseau, mais qui ne comportent pas de lien direct avec une station ou ne traversent pas la voie de guidage. Une bonne partie des exigences sont les mêmes que pour les études de proximité de niveau 1 et peuvent être satisfaites dans la documentation générale exigée pour une demande d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du *Règlement de zonage*. Il faut fournir des précisions sur la conception des fondations et les charges dans le rapport géotechnique.

Selon le cas, pour les études de proximité de niveau 2, il faudra probablement fournir des documents supplémentaires pour traiter de points précis, par exemple :

- Rapport sur la sécurité-incendie, la sécurité des personnes et les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation;
- Plan d'excavation;
- Plan de construction général.

**Tableau 3 : Exigences associées à une étude de proximité de niveau 2**

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun
<p>Plan d'implantation (ou plan de lotissement) du projet d'aménagement</p> <p>Un croquis peut être exigé en lien avec une demande de modification du <i>Règlement de zonage</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Illustrer les dégagements par rapport à l'O-Train.</li> <li>• Indiquer l'accès projeté aux zones de stationnement et de services de l'O-Train.</li> </ul>
<p>Plans d'étage du projet d'aménagement (seulement pour une demande d'approbation du plan d'implantation)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des plans pour les étages au niveau du sol et souterrains (le cas échéant), et illustrer les dégagements par rapport à l'O-Train.</li> <li>• Fournir des plans pour les étages au-dessus du sol si l'O-Train est ou sera lui aussi au-dessus du sol (voie de guidage surélevée, pont piétonnier, etc.).</li> </ul>
<p>Coupe transversale du projet d'aménagement (seulement pour une demande d'approbation du plan d'implantation)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situer l'O-Train ou le couloir de transport protégé par rapport au projet d'aménagement, en indiquant les réservoirs souterrains, les services, les structures, etc.</li> </ul>

Exigences générales	Exigences relatives au transport en commun
<p>Rapport géotechnique préparé conformément aux Directives sur les enquêtes et les rapports géotechniques pour les demandes d'aménagement adressées à la Ville d'Ottawa</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indiquer la conception des fondations, y compris le système d'imperméabilisation (30 % de la conception). Le plan de conception final doit être fourni avant la présentation de la demande de permis de construire.</li> <li>• Analyser la capacité de charge structurelle des fondations et présenter les paramètres de modélisation, y compris ceux de la conception sismique.</li> <li>• Indiquer les charges des fondations sur le sol, et démontrer qu'elles ne nuiront pas à l'O-Train.</li> <li>• Soumettre un rapport technique sur l'analyse des charges et la conception sismique montrant que les exigences réglementaires sont remplies, y compris celles du Code du bâtiment.</li> </ul>
<p>Plan d'arpentage à jour des limites de propriété existantes et prévues préparé conformément aux normes relatives aux plans de renvoi par strates, et portant la signature et le sceau d'une arpenteuse-géomètre ou d'un arpenteur-géomètre de l'Ontario</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Illustrer l'O-Train et sa proximité avec les terrains visés par le projet d'aménagement.</li> </ul>
<p>Plan des services publics</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indiquer les services publics qui, dans le cadre du projet, seront déplacés ou installés à proximité de l'O-Train, le cas échéant.</li> </ul>
<p>Plan de gestion des eaux pluviales et plan de nivellement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Montrer que les eaux pluviales provenant du projet d'aménagement ne nuiront pas à l'O-Train.</li> <li>• Montrer que le nivellement projeté et les structures de soutènement ne nuiront pas à l'O-Train.</li> </ul>

## Exigences générales

## Exigences relatives au transport en commun

Dessins architecturaux et plans d'aménagement paysager (seulement pour une demande d'approbation du plan d'implantation)

- Illustrer les voies piétonnières ou cyclables sur place menant à la station de l'O-Train ou à l'esplanade de transport en commun la plus près.
- Présenter les élévations en indiquant les matériaux de revêtement, les fenêtres et les balcons prévus sur des murs contigus ou faisant face à l'O-Train pour relever les risques que peuvent poser l'éclairage, les reflets éblouissants ou les balcons.

Étude sur le bruit et les vibrations préparée conformément aux lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental de la Ville

- Évaluer le bruit et les vibrations en provenance de l'O-Train (y compris les boucles pour autobus, qui sont parfois opérationnelles toute la journée); confirmer que les résultats de cette évaluation ont été pris en compte dans la conception, et que des mesures d'atténuation ont été appliquées au besoin.
- Indiquer les risques de problèmes de courant vagabond et d'interférences électromagnétiques (IEM).

**Autres exigences pour les études de proximité**

**Description des exigences (relatives au transport en commun)**

Rapport sur la sécurité-incendie, la sécurité des personnes et les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (selon le cas)

- Démontrer la conformité aux exigences en matière de conception des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, de sécurité-incendie et de sécurité des personnes, ainsi qu'à celles du Code du bâtiment de l'Ontario et de la norme 130 de la National Fire Protection Association (NFPA), selon le cas.
- Si la distance limitative est faible, fournir des dessins mécaniques et analyser la dispersion de la fumée et des incendies.

Plan d'excavation (selon le cas)

- Décrire les méthodes d'excavation et les systèmes de soutien, y compris la conception des travaux d'étayage.
- Indiquer s'il y aura des travaux de dynamitage, de battage de pieux ou de compactage dynamique.
- Fournir un plan de gestion de l'assèchement et des eaux souterraines.

Plan de construction (selon le cas)

- Fournir un plan de préparation des travaux et un calendrier de construction généraux.
- Indiquer les modalités d'accès au site et les fermetures de voies (le cas échéant) durant le chantier, notamment les répercussions temporaires sur les opérations du transport en commun, l'accès des piétons et des cyclistes à l'O-Train ou l'accès pour les travaux de construction ou d'entretien de l'O-Train.
- Indiquer l'emplacement des grues et leur zone d'évolution.

Le requérant pourrait devoir soumettre d'autres documents dans des cas précis où il faut régler des problèmes potentiels :

- Analyse de la qualité de l'air si le projet d'aménagement est proche de puits de ventilation ou d'entrées de stations;
- Analyse de la dispersion de la fumée si le projet d'aménagement se trouve près de puits de ventilation pour montrer que la concentration de la fumée sortant du puits et s'infiltrant dans le bâtiment est acceptable et que le plan relatif au système de gestion de la fumée et d'intervention d'urgence est réalisable;
- Énoncé technique sur les répercussions du projet d'aménagement;
- Plans de l'étaillage;
- Analyse structurelle de l'effet des charges sur l'O-Train;
- Plan de surveillance des déplacements des étais;
- Relevés de l'état des lieux avant et après le chantier (quand le projet d'aménagement risque d'avoir de grandes répercussions sur l'O-Train);
- Plan de démolition quand ces travaux se dérouleront juste à côté de l'O-Train;
- Plans montrant les lieux de stockage et d'empilage des matériaux;
- Autres plans ou documents : évaluation environnementale de site, dossier de l'état du site, évaluations des risques, étude d'impact sur les transports, etc.

### **5.3 EXIGENCES DU NIVEAU 3**

Il faut fournir une étude de proximité de niveau 3 pour les projets d'aménagement situés dans la zone d'influence d'aménagement qui sont directement contigus à l'O-Train et quand le requérant propose ou la Ville exige qu'il y ait un lien direct entre l'aménagement et l'O-Train (ex. : liaison directe avec une station, construction au-dessus ou en dessous de la voie de guidage). La Ville pourrait aussi exiger une étude de proximité de niveau 3 dans d'autres cas. Soulignons que pour des projets de liaison avec l'O-Train ou un projet d'aménagement nécessitant des travaux de construction sur, sous ou par-dessus ce réseau, il faudra obtenir d'autres approbations de la Ville, que celle-ci peut refuser de délivrer.

Pour les demandes d'aménagement nécessitant le niveau 3, l'étude de proximité devra contenir tous les renseignements techniques exigés pour le niveau 2.

De plus, la Ville demandera des précisions sur les plans de conception et de construction, notamment concernant la conception structurelle ainsi que la conception des fondations, de la mécanique et de l'électricité, l'accessibilité, les liens entre les systèmes d'alarme à feu ou de sécurité et les autres systèmes intégrés, les méthodes et le calendrier de construction, les escaliers et ascenseurs, les murs mitoyens, l'architecture et la conception. Pour des projets de construction sur, par-dessus ou sous l'O-Train, la Ville peut exiger que le requérant fournisse les renseignements nécessaires au respect de ses obligations réglementaires.

Les exigences techniques précises et le format de soumission de l'étude de proximité de niveau 3 seront déterminés durant la consultation préalable, ou une fois que le requérant aura fourni assez d'information.

Notons que pour les demandes nécessitant l'examen d'une étude de proximité de niveau 3, la Ville peut aussi exiger que le requérant signe des ententes de lien à une station ou sur l'installation de passages à niveau ou de tirants d'ancrage, ou d'autres accords juridiques. Les dispositions de ces ententes peuvent traiter d'exigences techniques de l'étude de proximité ou avoir préséance sur celles-ci. La Ville peut également exiger que l'étude de proximité de niveau 3 comprenne ce qui suit, dans des cas précis où il faut régler des problèmes potentiels :

- Rapport de conformité au Code du bâtiment;
- Documents sur des situations particulières où l'intégration du projet d'aménagement avec une station existante ou projetée est prévue ou approuvée, et des modifications d'une composante de l'O-Train sont envisagées;
- Conditions temporaires durant le chantier;
- Exigences et renseignements distincts en lien avec les ententes de construction, d'installation de passages à niveau, de partage des coûts, etc. qui ne font pas partie de l'étude de proximité mais qui devront être prises en compte et appliquées pour remplir notamment les conditions d'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement.

#### 5.4 FORMAT DE L'ÉTUDE DE PROXIMITÉ

La Ville est flexible en ce qui concerne le format de l'étude de proximité. Pour une étude de niveau 1, le requérant peut décider de joindre à son rapport global un tableau résumant comment chaque exigence est satisfaite ainsi que des renvois à la documentation à l'appui dans la trousse de demande générale. Il peut également changer la mise en forme de la documentation à l'appui de la demande pour présenter dans un document indépendant une étude de proximité consolidée qui remplit toutes les exigences. Les documents de la demande, y compris ceux de l'étude de proximité, doivent porter la signature ou le sceau d'une professionnelle qualifiée ou d'un professionnel qualifié.

## 6. Précisions sur les exigences techniques

Sont décrites dans cette section les attentes pour les études de proximité en lien avec les exigences techniques suivantes présentées à la section 5 :

- Rapports géotechniques et conception des fondations;
- Plans d'excavation;
- Dégagements par rapport à l'infrastructure de train léger;
- Rapports sur la sécurité-incendie, la sécurité des personnes et les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation;
- Plans de gestion de la construction.

L'information présentée dans cette section vise à aider le requérant à préparer la documentation technique exigée à la section 5. La Ville se réserve le droit de modifier ou d'ajouter des directives sur les avis, contraintes et attentes techniques, selon les particularités de la demande d'aménagement. En pareil cas, les nouvelles directives auront préséance sur le contenu du présent document.

## **6.1 RAPPORTS GÉOTECHNIQUES ET CONCEPTION DES FONDATIONS**

Le requérant doit éviter de placer à proximité une structure, une installation ou du matériel qui augmenterait la pression sur l'O-Train, nuirait à sa sûreté ou réduirait sa durabilité. Il est interdit aux projets d'aménagement d'occasionner une pression structurelle ou des charges déséquilibrées sur l'O-Train pour quelque motif que soit, en tout temps.

Les fondations des projets d'aménagement doivent être conçues et bâties de manière à ne pas appliquer sur l'O-Train de charges latérales supérieures à celles que la terre sur place occasionne sur les fondations. À moins qu'elle soit prouvée par une analyse géotechnique acceptée par les deux parties, il faut déterminer la pression des terres au repos en utilisant un coefficient de 0,5 ( $K_0 = 0,5$ ). Il peut donc être nécessaire d'installer les structures adjacentes sur des semelles ou des groupes de pieux se trouvant à une élévation égale ou inférieure à ceux de l'O-Train.

## **6.2 PLAN D'EXCAVATION**

Pour les travaux d'excavation prévus près de l'O-Train, il faudra soumettre à l'examen et à l'approbation de la Ville une analyse et une conception techniques d'une ingénieure en géotechnique qualifiée ou d'un ingénieur en géotechnique qualifié, ainsi que les certificats et documents appropriés.

Il faut surveiller les travaux d'amélioration du sol (ex. : installation de colonnes de pierre, compactage dynamique, dynamitage ou battage de pieux), qui doivent débiter au point le plus éloigné de l'O-Train pour ensuite s'en approcher. Les pieux associés aux projets d'aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement doivent être préforés et installés sans battage de pieux. Quand cette façon de faire s'avère impraticable, il faut évaluer d'autres méthodes de pieutage, par exemple l'utilisation de pieux forés moulés dans le sol ou des techniques qui font appel aux vibrations au lieu d'un mouton standard.

Il faut installer et surveiller le système d'étais pour des travaux d'excavation à côté de l'O-Train de manière à ce que les déviations latérales et les déplacements éventuels des étais ne nuisent pas à une propriété adjacente à l'O-Train. Durant des travaux d'excavation sur la propriété adjacente, il est possible de tomber sur des ancrages d'étais temporaires issus des travaux de construction de l'O-Train, lesquels doivent être protégés des travaux d'excavation. Il ne faut en aucun cas retirer de force ces ancrages. Les tirants d'ancrage ou autres supports semblables servant à l'étais et à l'excavation situés sur une propriété adjacente ne doivent en aucun cas empiéter sur des voies de guidage existantes ou projetées ou d'autres composantes de l'O-Train, du couloir ferroviaire ou d'un futur couloir de transport protégé, sauf en vertu d'une entente juridique sur l'installation de tirants d'ancrage et l'empiètement.

Comme condition à la conclusion d'ententes juridiques sur l'installation de tirants d'ancrage et l'empiètement autorisant l'utilisation temporaire de composantes de l'O-Train, du couloir ou d'un futur couloir de transport protégé, la Ville exigera que les tirants d'ancrage ou autres supports semblables servant à l'étiayage et à l'excavation soient temporaires et détendus après les travaux de construction et ne représentent pas de risque pour des structures, travaux d'excavation ou de construction ou bâtiments existants, projetés ou à venir de l'O-Train, du couloir ferroviaire ou d'un futur couloir de transport protégé.

### **6.3 DÉGAGEMENTS PRÉVUS DANS LES PLANS D'IMPLANTATION ET D'ÉTAGE ET LES COUPES TRANSVERSALES**

Les projets d'aménagement situés sur des terrains en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement ne doivent pas modifier ou compromettre la conception ou le fonctionnement d'une quelconque composante de l'O-Train. Pour les structures de stations, il faut accorder une attention particulière à la capacité de circulation des passagères et passagers aux entrées et sorties.

Les projets d'aménagement doivent respecter les dégagements minimaux par rapport à l'O-Train nécessaires au fonctionnement et aux travaux de construction, d'entretien, de réparation et de remplacement de celui-ci.

Ces dégagements, qui varient d'un endroit à l'autre, seront confirmés par la Ville. Voici les directives générales :

- Il faut un dégagement horizontal de 3 m à partir de la bordure extérieure de l'O-Train pour les travaux d'entretien, ce qui comprend les stations, les installations d'entretien et les structures surélevées. Il faut augmenter ce dégagement à hauteur des entrées et sorties des stations pour que les passagères et passagers puissent circuler.
- Il faut une hauteur libre de 3 m au-dessus du toit d'une station ou d'une structure pour les travaux d'entretien.
- Il faut une hauteur libre de 1,6 m au-dessus d'un système de suspension caténaire pour les travaux d'entretien. En ce qui concerne la Ligne Trillium, cette hauteur doit être de 4,5 m en prévision de l'éventuelle installation d'un système de suspension caténaire en prévoyant un dégagement supplémentaire de 1,6 m pour les travaux d'entretien.
- Les projets d'aménagement doivent aussi être conformes à la Norme relative aux gabarits ferroviaires (TC E-05) de Transports Canada en ce qui concerne les structures passant au-dessus ou à côté d'une voie ferrée.

En plus de ces dégagements minimaux, il faut prévoir le dégagement suivant pour la construction de l'O-Train ou d'autres infrastructures de transport en commun par rail :

- Dégagement horizontal de 10 m sur tous les côtés de l'O-Train ou du couloir de transport protégé pour l'accès au chantier et le matériel. (Note : Cette exigence peut varier quand les Lignes directrices de la FCM et de l'ACFC s'appliquent.)

Concernant les dégagements, il faudra obtenir d'autres analyses et avis du bureau de la construction du train léger, d'OC Transpo et des autres directions générales de la Ville concernées. En général, durant l'évaluation environnementale, une zone de dégagement de 20 m (30 m dans les secteurs de stations) est prévue pour donner une marge de manœuvre durant la mise en œuvre du projet. Il faut y ajouter le dégagement de 10 m susmentionné pour les travaux de construction, mais cela dépendra en grande partie de la nature du tracé de l'O-Train ou du couloir ferroviaire et de la disponibilité d'autres terrains (ex. : emprises routières publiques) pour l'accès au chantier. Avant l'évaluation environnementale (qui servira à définir les exigences en matière d'accès au chantier), la Ville exigera des zones de dégagement de 10 m de tous les côtés de l'O-Train et des couloirs de transport protégés. Soulignons que le requérant peut utiliser la zone de dégagement de 10 m par exemple pour des entrées de cour, des places de stationnement, des aménagements paysagers ou des structures temporaires. Les zones de dégagement visent à prévoir assez d'espace le long du tracé de l'O-Train et des couloirs de transport protégés pour de futures servitudes de construction temporaires, qui seront obtenues au moment de la mise en œuvre du projet, une fois les exigences de conception établies. Près des stations ou de structures majeures (ex. : tunnels, ponts), de l'espace supplémentaire pourrait être nécessaire pour la préparation des travaux. Il est aussi possible que plus d'espace soit requis pour les services publics.

La Ville fournira au requérant les données disponibles sur le tracé horizontal et vertical de l'O-Train selon la conception prévue et le dessin d'après exécution, aux frais de ce dernier. Il revient au requérant de superposer le tracé de l'O-Train dans ses dessins de structures et d'associer les deux en fonction du plan d'arpentage de référence pour montrer que les exigences de retrait par rapport à l'O-Train et les limites des propriétés sont respectées. C'est au requérant qu'il incombe de vérifier, par arpentage s'il y a lieu, l'emplacement réel des ouvrages finis de l'O-Train concernés.

Si possible, les projets d'aménagement immédiatement contigus à l'O-Train doivent être conçus de manière à éviter que des objets ou projectiles puissent être lancés sur la voie de guidage à partir de fenêtres ou de balcons (ex. : aucun balcon ne fait face à la voie de guidage, il est impossible d'ouvrir les fenêtres ou moustiquaires, ou d'autres mesures de sécurité adaptées sont prises). Pour les projets d'aménagement près de l'O-Train, il peut également être nécessaire de tenir compte de l'incidence de la neige (ex. : la neige provenant du projet d'aménagement adjacent ne peut pas tomber sur les rails ni augmenter l'exposition des portillons d'accès aux précipitations), notamment en s'assurant que le déneigement et l'entreposage de la neige se font uniquement sur des propriétés privées.

La Ville peut discuter de l'applicabilité des présentes Lignes directrices avec le requérant au cas par cas.

#### **6.4 RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ-INCENDIE, LA SÉCURITÉ DES PERSONNES ET SUR LES SYSTÈMES DE CHAUFFAGE, DE VENTILATION ET DE CLIMATISATION**

Les projets d'aménagement ne doivent pas entraver ou compromettre le débit d'air des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, de sécurité-incendie et de sécurité des personnes faisant partie de l'O-Train. S'il y a lieu, le requérant devra examiner les exigences de la norme 130 de la NFPA et du Code du bâtiment de l'Ontario pour assurer le

respect des exigences de conception en matière de sécurité-incendie et de sécurité des personnes relatives à l'infrastructure ferroviaire, notamment les suivantes :

- Il faut bien séparer les prises et sorties d'air et les entrées du projet d'aménagement et des tunnels ou stations ferroviaires.
- Il faut préserver le débit d'air des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation dans les stations et les portails des tunnels.
- Il ne faut aucunement entraver ou compromettre des éléments de conception relatifs à la sécurité-incendie et à la sécurité des personnes au sein de l'O-Train, y compris les sorties d'urgence et les structures de ventilation. Tout particulièrement, il faut respecter la distance limitative définie dans le Code du bâtiment de l'Ontario.
- Quand la distance limitative avec le projet d'aménagement est faible, il peut être nécessaire de fournir une analyse de la dispersion de la fumée et des incendies pour montrer que la contamination croisée de la fumée ou des matières particulaires occasionnée par des situations d'urgence de l'O-Train ne nuit pas aux aménagements contigus et vice-versa.
  - Par exemple, les entrées et les prises d'air du projet d'aménagement doivent se trouver à au moins 12 mètres des structures de ventilation de l'O-Train pour permettre une ventilation d'urgence ou l'expulsion de fumée très chaude en cas d'incendie.
- Il n'est pas permis de bâtir, de pénétrer ou de faire des modifications dans les salles auxiliaires d'installations électriques ou mécaniques des stations.
- Pour les liens à des stations approuvés par la Ville, une condition d'approbation impliquera que le requérant signe une entente détaillant la conception et les éléments de sécurité-incendie et de sécurité des personnes (ex. : liens entre les systèmes d'alarme à feu).

## **6.5 PLAN DE GESTION DE LA CONSTRUCTION**

Le plan de gestion de la construction doit présenter ce qui suit :

- Modalités d'accès au site en lien avec les fermetures de voies durant le chantier et répercussions temporaires, le cas échéant, sur les opérations du transport en commun, l'accès piétonnier et cyclable à l'O-Train ou l'accès pour les travaux de construction ou d'entretien de l'O-Train;
- Entrées et sorties à partir du lien avec la station et voies d'accès d'urgence pour assurer le maintien de l'accessibilité et éliminer les possibilités d'accès non autorisé à l'O-Train (ex. : installation d'échafaudages);
- Plans de gestion de la circulation, plans d'échelonnement des travaux, etc.;
- Emplacement et configuration des grues à tour, et zone d'évolution prévue.

# 7. Conditions d'approbation

Après la soumission de l'étude de proximité, la Ville pourrait imposer des conditions pour l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement, notamment pour voir à ce qu'un projet d'aménagement situé sur des terrains en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement ou dans un rayon de vingt (20) mètres d'un couloir de transport protégé soit exécuté de manière à éviter tout effet délétère temporaire ou permanent sur des composantes de l'O-Train ou des couloirs de transport protégés, et à ce que les effets temporaires soient assortis de stratégies d'atténuation adéquates.

La Ville peut ajouter des conditions pour l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement qui protègent l'O-Train contre les répercussions potentielles du chantier ou de l'exploitation du projet d'aménagement. Par exemple, elle peut imposer des restrictions concernant :

- les heures des travaux;
- les méthodes de construction;
- l'ordre des travaux.

Ces conditions visent à éviter toute répercussion directe ou indirecte sur de quelconques travaux de construction ou d'entretien ou l'exploitation en cours, prévus ou à venir de l'O-Train, y compris le service de transport en commun par autobus et l'accès de la clientèle aux stations. Les conditions d'approbation peuvent aussi refléter les constats et recommandations émanant de l'étude de proximité ou de l'examen que la Ville fait de cette étude.

Elles peuvent aussi porter sur des mesures de protection de l'O-Train et des couloirs de transport protégés, notamment les suivantes :

- Présentation de la conception finale des fondations et d'une analyse des charges structurelles confirmant que les semelles et les murs de fondation du bâtiment ne nuiront pas à l'O-Train. La Ville peut aussi exiger un rapport sur les charges structurelles, les tirants d'ancrage, les ancrages, etc. signé par une ingénieure qualifiée ou un ingénieur qualifié;
- Arpentage de l'O-Train avant et après le chantier;
- Soumission à l'approbation de la Ville de protocoles de chantiers de construction et de plans de surveillance des travaux, par exemple :
  - Plan de dynamitage;
  - Plan de contrôle du bruit et des vibrations;
  - Plan de contrôle et de surveillance des poussières;
  - Plan de contrôle et de surveillance des eaux souterraines;
  - Mesures de protection (ex. : palissades, protection au-dessus de la tête, protection par signaleuse ou signaleur, signalisation, écrans antipoussière, etc.);

- Soumission à l’approbation de la Ville de calendriers de construction, de plans d’échelonnement des travaux de construction et de protocoles de coordination des travaux;
- Soumission à l’approbation de la Ville de plans de gestion de la circulation indiquant notamment les modalités d’accès au chantier, les fermetures de voies, les itinéraires de camionnage et l’échelonnement;
- Exigences relatives au bruit et aux vibrations, au courant vagabond et aux interférences électromagnétiques (IEM), par exemple :
  - Intégration d’engagements et de mises en garde concernant l’impact environnemental dans les actes de cession et translatifs et les baux;
  - Adoption de mesures d’atténuation du bruit;
  - Restrictions quant à la production de courant vagabond, d’IEM ou de vibrations.

(\* Note : Les conditions ci-dessus seront exigées pour tous les projets d’aménagement situés en partie ou en totalité dans la zone d’influence d’aménagement ou en partie ou en totalité dans un rayon de [20] mètres d’un couloir de transport protégé.);
- Signature d’accords juridiques, comme des conventions relatives à la zone d’évolution des grues;
- Présentation de dessins d’après exécution;
- Satisfaction des exigences en matière d’assurance;
- Participation à une activité de formation ou d’orientation de la Ville sur la sécurité des chantiers près de l’O-Train;
- Servitudes temporaires et permanentes (le requérant doit accorder des servitudes temporaires et permanentes pour les terrains de l’O-Train, y compris pour les travaux d’entretien et l’accès piétonnier);
- Ententes sur des passages à niveau (si la Ville approuve l’installation d’un passage à niveau par-dessus ou sous la voie de guidage);
- Exercice de droits de superposition en vertu d’un permis (si ces droits sont approuvés par la Ville);
- Inspection postérieure au chantier.

La Ville peut exiger que les conditions d’approbation soient satisfaites avant l’enregistrement d’un plan de lotissement ou d’un accord de plan d’implantation, la demande d’un permis de construire ou le début du chantier, ou une autre échéance qu’elle fixe.

## 8. Échéanciers, droits et recouvrement des coûts

La Ville facturera au requérant des droits d'examen technique pour couvrir le coût de son examen de l'étude de proximité, conformément au règlement *Frais de demande d'aménagement*. Le montant de ces droits sert uniquement à couvrir les frais d'examen de chaque étude de proximité (y compris le recours à des examinatrices ou examinateurs externes pour les analyses spécialisées), et variera en fonction de la complexité du projet d'aménagement, ainsi que du nombre et des types de plans, rapports et études techniques requis.

C'est au requérant qu'il revient de s'acquitter des frais nécessaires à la mise en œuvre des recommandations émanant de l'étude de proximité et à la satisfaction des conditions d'approbation, le cas échéant.

En plus des droits exigés par la Ville pour l'examen de l'étude de proximité prévus au règlement *Frais de demande d'aménagement*, dans le cadre du processus d'approbation ou de la construction d'un nouveau projet d'aménagement, le requérant devra rembourser à la Ville différents frais que celle-ci engage, notamment les suivants :

- Isolement de la traction électrique (ex. : mise hors tension du système de suspension caténaire durant les travaux de construction);
- Tests de systèmes (ex. : tests de la charge de systèmes électriques ou de sécurité-incendie);
- Signaleuses ou signaleurs pour le service de transport en commun par autobus d'OC Transpo;
- Escorte connaissant les règles pour la Ligne de la Confédération (lignes 1 et 3), ou signaleuse qualifiée ou signaleur qualifié aux termes du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour la Ligne Trillium (lignes 2 et 4).
- Exigences en matière de sécurité ou de formation d'OC Transpo;
- Coûts directs associés à la main-d'œuvre ou au personnel de supervision pour la gestion du chantier ou de l'exploitation;
- Déviations ou autres répercussions sur les coûts de fonctionnement d'OC Transpo;
- Frais d'équipement;
- Autres coûts incrémentiels de la Ville liés à la construction ou à l'exploitation du projet d'aménagement (ex. : nettoyage plus fréquent des stations et des installations);
- Sommes facturées à la Ville par des tiers avec qui elle a des engagements contractuels, comme des constructeurs et des responsables de l'entretien;
- Coûts liés aux ententes sur les passages à niveau;
- Frais et dépenses liés à la préparation et à la conclusion d'accords juridiques.

Il est possible que le montant total des frais ci-dessus ne soit pas connu au départ et change durant la préparation de la demande d'aménagement et des plans et dessins connexes. La Ville pourrait demander un paiement à différentes étapes du processus d'examen des demandes d'aménagement ou durant la construction du projet d'aménagement. OC Transpo pourrait être en mesure de fournir des estimations des coûts ci-dessus à recouvrer par la Ville de temps à autre durant l'examen de la demande d'aménagement, ou après l'enregistrement de l'accord de plan d'implantation ou du plan de lotissement, le cas échéant.

# Annexe A

## Zone d'influence de l'aménagement



**Official Plan / Plan officiel**

Annex 2 - Development Zone of Influence  
Appendice 2 - Zone d'influence de l'aménagement

November 4, 2021 / 4 novembre 2022

## Annexe B Définitions

Terme	Définition
couloir de transport protégé	Couloirs existants généralement illustrés à l'annexe C des présentes.
couloir ferroviaire	Terrains où se trouvent des infrastructures ferroviaires ou qui pourraient éventuellement en accueillir.
étude de proximité	Rapport écrit préparé par des spécialistes qualifiées ou qualifiés pour le compte d'un requérant, conformément aux présentes.
Ligne de la Confédération	Lignes 1 et 3 de l'O-Train.
Ligne Trillium	Lignes 2 et 4 de l'O-Train.
Lignes directrices de l'étude de proximité	Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train de [2024]
O-Train	Réseau de transport en commun par rail de l'O-Train existant et projeté qui est illustré à l'annexe C2 <i>Réseau du transport en commun – absolu</i> du Plan officiel et qui englobe les emprises, les couloirs, les structures, les infrastructures, les installations et les améliorations de ce réseau, soit notamment les voies de guidage, les stations, les liens avec les stations, les entrées et sorties des stations, les boucles pour autobus, les arrêts d'autobus, les bâtiments pour les conductrices ou conducteurs et superviseuses ou superviseurs, les ponts et sauts-de-mouton, les tunnels, les systèmes et infrastructures de gestion des eaux pluviales et de drainage, les clôtures, les panneaux d'orientation, les esplanades de transport en commun, les installations d'entretien, les parcs de stationnement, les services publics et les infrastructures connexes, comme les installations, les poteaux, les conduites, les transformateurs, les regards d'égout et les puisards de rue.
plan de lotissement	Aux fins des présentes, terme qui englobe les plans de lotissement dont l'approbation est demandée en vertu de l'article 51 de la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> , ainsi que les plans et documents déposés en lien avec une demande d'approbation de la description d'une copropriété aux termes de l'article 9 de la <i>Loi sur les condominiums</i> .
requérant	Propriétaire de terrains, ou promoteur du projet d'aménagement ayant demandé l'approbation d'un plan d'implantation ou de lotissement ou d'une modification du <i>Règlement de zonage</i> concernant des terrains situés en partie ou en totalité dans la zone d'influence d'aménagement ou

	en partie ou en totalité dans un rayon de vingt (20) mètres d'un couloir de transport protégé.
voie de guidage	Canal, voie ou structure qu'un véhicule de transport en commun par rail longe.
zone d'influence d'aménagement	Secteur indiqué à l'annexe 2 du Plan officiel et à l'annexe A des présentes, défini en fonction du tracé, de l'infrastructure, des installations et des conditions géotechniques de l'O-Train, ainsi que de la profondeur et conception des structures ferroviaires.

# Annexe C Couloirs de transport protégés

