

# **Code de réseau de Metrolinx**

Version 1.0

**26 janvier 2020**

# 1. DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

## 1.1 Définitions

(a) Les termes suivants sont définis dans le présent code de réseau :

- (i) « **Entente d'accès** » désigne toute entente entre Metrolinx et un Opérateur de train régissant l'exploitation par l'Opérateur de train de trains sur le réseau Metrolinx.
- (ii) « **Circulation des trains auxiliaires** »: tout mouvement de train non payant nécessaire pour donner effet à un voyage payant autorisé en vertu de l'accord d'accès pertinent, y compris les mouvements d'aiguillage, de tête de ligne et de matériel.
- (iii) « **Emplacement approprié** » désigne un emplacement sécuritaire choisi par Metrolinx vers lequel un train défaillant sera déplacé.
- (iv) « **Annulation** » désigne tout trajet en train payant qui n'est pas exploité pendant la totalité du trajet prévu dans le réseau Metrolinx.
- (v) « **Critères d'éventualité** » est défini à la section 9.4.
- (vi) « **Période de contrôle** » est définie à la section 5.2(d).
- (vii) « **Point de contrôle** » : la personne ou la section au sein de l'organisation d'un Opérateur ferroviaire dont la responsabilité inclut la gestion des événements perturbateurs.
- (viii) « **Autorité compétente** » désigne tout gouvernement fédéral, provincial, territorial, municipal, régional, local ou autre, et toute cour, tout organisme, tout tribunal, toute commission ou toute autre autorité établie par le gouvernement, exerçant ou prétendant exercer des fonctions exécutives, législatives, judiciaires, réglementaires ou administratives à l'égard du gouvernement, y compris, en ce qui concerne VIA, l'Office des transports du Canada.
- (ix) « **Décision** » désigne une décision prise par Metrolinx en vertu du présent code de réseau.
- (x) « **Retard** » pour tout trajet en train, la période pendant laquelle le train applicable est enregistré comme passant, arrivant ou partant de tout point de contrôle spécifié plus tard que l'heure prévue indiquée dans le programme directeur.
- (xi) « **Principes d'attribution des retards** » désigne le document qui fournit des directives sur l'attribution des retards dans l'ensemble du réseau Metrolinx intitulé « Principes et règles d'attribution des retards », tel que publié par Metrolinx et mis à jour de temps à autre. [Remarque : Les principes d'attribution des retards sont en cours d'élaboration et seront incorporés dans une version ultérieure du présent code de réseau]

- (xii) « **Événement perturbateur** » est défini à la section 9.1(a).
- (xiii) « **Matériel** » désigne une ou plusieurs locomotives ou voitures qui peuvent être actionnées par leur propre puissance lorsque le train est en mouvement.
- (xiv) « **Modification de l'équipement** » signifie, en ce qui concerne un Opérateur de train, toute modification de l'équipement spécifié, y compris par le biais de :
  - (A) l'altération des caractéristiques physiques et opérationnelles de l'équipement spécifié ;
  - (B) toute augmentation de la longueur de tout train au-delà de celle spécifiée dans le contrat d'accès auquel il est partie ; ou
  - (C) l'inclusion dans l'équipement spécifié de tout véhicule ferroviaire qui n'est pas inclus dans l'accord d'accès.
- (xv) « **Demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure** » est défini à la section 12.2(a).
- (xvi) « **Critères d'évaluation** » est défini dans la section 5.4.
- (xvii) « **Train défaillant** » : un train qui fait l'objet d'une défaillance.
- (xviii) « **Train de marchandises** » désigne un train autre qu'un train de passagers.
- (xix) « **GO Transit** » désigne GO Transit, une division de Metrolinx.
- (xx) « **Lieu de transition** » signifie un endroit où les trains d'un Opérateur de train entrent dans le réseau Metrolinx ou en sortent, ou encore où le contrôle du trafic ferroviaire est autrement délimité.
- (xxi) « **Changement d'infrastructure** » signifie :
  - (A) toute modification (y compris toute amélioration ou tout agrandissement),
    - (I) toute partie du réseau Metrolinx ; ou
    - (II) le format de toute documentation opérationnelle détenue ou utilisée par Metrolinx ou un Opérateur de train, y compris les horaires, les règles d'exploitation, les bulletins d'exploitation et toute autre documentation régissant l'exploitation des trains ;qui, dans un cas comme dans l'autre, est susceptible d'avoir une incidence importante sur l'exploitation des trains exploités par un Opérateur de train sur le réseau Metrolinx.
  - (B) toute modification importante de l'emplacement de l'un des points de contrôle spécifiés visés à la section 8.1(a)(i) ;
  - (C) toute modification (ne relevant pas des sections (A) ou (B)) de l'exploitation du réseau Metrolinx (y compris une restriction

temporaire de la vitesse) ou une série de telles modifications qui dure depuis plus de six mois et qui est susceptible d'affecter sensiblement l'exploitation des trains par un Opérateur de train sur le réseau Metrolinx ; ou

- (D) toute modification importante apportée à une modification d'infrastructure déjà approuvée (et, aux fins de la présente définition, une modification d'infrastructure déjà approuvée signifie toute modification visée aux sections (A), (B) ou (C) qui n'a pas encore été mise en œuvre par Metrolinx, mais à l'égard de laquelle la procédure énoncée à la section 12 a été amorcée,

et ne comprend pas la fermeture ou la modification d'un système ou d'une interface de système d'un système appartenant à Metrolinx ou à un Opérateur de train ou utilisé par eux.

- (xxii) Le « **Programme directeur** » désigne le programme intégré finalisé pour toute période de programmation, y compris les programmes entièrement harmonisés, sans conflit, avec des trajets entièrement définis pour tous les services des Opérateurs, y compris les mouvements de trains auxiliaires et les créneaux de trains de marchandises, y compris les exigences énoncées dans la section 5.1(i).
- (xxiii) « **Personne-ressource de Metrolinx** » désigne le directeur de service de Metrolinx ou toute autre personne ayant un pouvoir de supervision du CNP.
- (xxiv) « **Plan d'urgence de Metrolinx** » est défini à la section 8.5(a).
- (xxv) « **Système de surveillance Metrolinx** » est défini à la section 8.1.
- (xxvi) « **Réseau Metrolinx** » désigne les terrains et les biens, y compris les voies, les signaux, les structures et les stations, dont Metrolinx est propriétaire, locataire ou qu'il contrôle par ailleurs.
- (xxvii) « **CNO** » désigne le contrôle de l'exploitation du réseau de Metrolinx, qui est la division de Metrolinx responsable du contrôle du trafic ferroviaire et de la répartition de tous les Trains sur le réseau de Metrolinx.
- (xxviii) « **Avis** » est défini à la section 4.1.
- (xxix) « **Réunion d'examen des opérations** » est définie à la section 4.2(a)(i).
- (xxx) « **Annulation en partie** » désigne tout trajet en train payant qui ne commence pas à partir de son point d'origine prévu ou qui n'atteint pas sa destination prévue sur le réseau Metrolinx.
- (xxxi) « **Train de voyageurs** » : un train qui fournit des services de transport ferroviaire de voyageurs, y compris un train effectuant un mouvement auxiliaire.
- (xxxii) « **Code réseau** » est défini à la section 1.2(a).

- (xxxiii) « **Trajet en train payant** » : un trajet en train régulier effectué par un train de passagers disponible pour le transport de passagers.
- (xxxiv) « **Règles de trajet** » désigne le document préparé par ou au nom de Metrolinx de temps à autre, établissant l'espace blanc disponible pour les travaux d'ingénierie de routine pendant une période de contrôle. Les règles de trajet sont un sous-ensemble des règles de planification des blocs de travail et sont incorporées par référence dans les règles de planification des horaires.
- (xxxv) « **Calendrier** » désigne les périodes comprises entre :
- a) la date de modification du calendrier principal et la date de modification du calendrier secondaire ; et
  - b) la date de changement d'horaire secondaire et après la date de changement d'horaire primaire.
- (xxxvi) « **Période d'élaboration du calendrier** » désigne la période précédant la Date de changement de Programme primaire applicable ou la Date de changement secondaire applicable conformément à la Section 4.2 (b).
- (xxxvii) « **Règles de planification des horaires** » désigne le document préparé par Metrolinx de temps à autre, qui énonce les règles de planification des horaires applicables au réseau Metrolinx, lesquelles sont intégrées à l'annexe 1 du présent code de réseau.
- (xxxviii) « **Créneau** » désigne un sillon sans conflit établi dans le Schéma Directeur applicable et disponible pour être utilisé par le(s) Train(s) désigné(s).
- (xxxix) « **Équipement spécifié** » désigne tout véhicule ferroviaire ou équipement sur voie qui est autorisé à fonctionner sur le réseau Metrolinx en vertu d'une entente d'accès.
- (xl) « **Point de contrôle spécifié** » désigne tout emplacement spécifié par Metrolinx à l'égard duquel Metrolinx enregistre l'heure à laquelle les Trains passent à ces emplacements, les heures auxquelles ils le font et la différence entre ces heures et les heures programmées correspondantes.
- (xli) « **Système** » désigne toute configuration de matériel informatique, de logiciels et d'équipements de communication connexes, que les composants soient situés ou non sur un même site.
- (xlii) « **Interface du Système** » désigne la partie (logique, électrique, mécanique ou autre) de tout Système qui permet à ce Système de s'interfacer avec tout autre Système, y compris dans le but de transmettre des données ou d'autres informations entre eux.
- (xlili) « **T-** » signifie, à l'égard de toute date, le nombre indiqué de jours, de semaines ou de mois, selon le cas, avant cette date.
- (xliv) « **Réseau tiers** » désigne les lignes ferroviaires du réseau situées à l'extérieur du réseau Metrolinx sur lesquelles Metrolinx exploite des trains de voyageurs pour ses services de GO Transit, y compris les lignes ferroviaires appartenant à

la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou au Chemin de fer Canadien Pacifique ou contrôlées par eux.

- (xliv) « **Fermeture de voie** » signifie toute restriction de l'utilisation de la voie, de la signalisation ou de l'électrification qui affecte matériellement tout trajet en train.
- (xlvi) « **Train** » : locomotive avec ou sans wagons, ou wagon(s) automoteur(s) destiné(s) à circuler sur la voie principale à des vitesses supérieures à 15 mph ou un véhicule d'entretien lorsqu'il est désigné comme tel.
- (xlvii) « **Constitution du train** » : description du type, du nombre et de la position de tous les véhicules contenus dans un Train.
- (xlviii) « **Équipage du train** » désigne le personnel responsable de l'exploitation de ce train, y compris, le cas échéant, les ingénieurs, les conducteurs et les ambassadeurs du service à la clientèle.
- (xlix) « **Priorité à la répartition des trains** » est définie à la section 10.1(a).
- (l) « **Déclaration de priorité pour la répartition des trains** » est définie à la section 10.1(c).
- (li) « **Défaillance d'un train** » signifie toute incapacité d'un train à se déplacer par ses propres moyens (y compris à la suite d'une panne ou d'un défaut de chargement du train) ou tout défaut de l'équipement embarqué le rendant incapable de se déplacer par ses propres moyens.
- (lii) « **Opérateur de train** » désigne une entité qui est autorisée à exploiter des trains sur le réseau Metrolinx en vertu d'une entente d'accès.
- (liii) « **Personne de contact de l'Opérateur de train** » : la ou les personnes désignées par un Opérateur de train pour recevoir des informations du CNO et lui en envoyer.
- (liv) « **Voyage en train** » désigne tout voyage ou déplacement en train prévu sur le réseau Metrolinx.
- (lv) « **UP Express** » désigne UP Express, une division de Metrolinx.
- (lvi) « **Espace blanc** » : capacité de voie et de quai vacante et accessible, disponible pour être utilisée dans l'établissement des horaires d'un Trajet de Train sans conflit avec d'autres Trajets de Train programmés ou avec les Règles de la Route.
- (lvii) « **Règles de planification du blocage des voies** » désigne le document préparé annuellement ou de temps à autre par Metrolinx qui énonce les procédures de mise en œuvre des fermetures de voies. La planification des blocs de travail comprend les règles de l'itinéraire et est incorporée par référence dans les règles de planification des horaires.

## 1.2 Documents de référence du code de réseau Metrolinx

- (a) Le présent code de réseau Metrolinx (le « **code de réseau** ») comprend les éléments suivants :
- (i) les dispositions générales du code du réseau ;
  - (ii) Annexe 1 - Règles de planification des horaires; et
  - (iii) Annexe 2 - Principes d'attribution des retards. **[Remarque : Les principes d'attribution des retards sont en cours d'élaboration et seront incorporés dans une version ultérieure du présent code de réseau]**

## 1.3 Interprétation

- (a) Dans le présent code de réseau, à moins que le contexte ne s'y oppose :
- (i) les références aux sections sont des références aux sections du présent code de réseau ;
  - (ii) la division du présent code de réseau en articles et en sections et l'insertion de titres ne servent qu'à faciliter la consultation et n'ont aucune incidence sur l'interprétation ;
  - (iii) les références à des dispositions statutaires doivent être interprétées comme des références à ces dispositions telles qu'elles ont été amendées ou réadoptées ou telles que leur application est modifiée par d'autres dispositions statutaires de temps à autre et doivent inclure des références à toutes les dispositions statutaires dont elles sont des réadoptions (avec ou sans modification) ;
  - (iv) « y compris » signifie sans limitation, et les termes « inclure », « comprend » et « inclus » ont des significations similaires ;
  - (v) tout accord, instrument, licence, norme, annexe, code ou autre document auquel il est fait référence dans le présent code de réseau ou qui est conclu, approuvé, autorisé, accepté ou émis par une personne conformément au présent code de réseau doit être interprété, au moment donné, comme une référence à cet accord, instrument, licence, norme, annexe, code ou autre document, tel qu'il peut alors avoir été amendé, modifié, complété ou annoté ;
  - (vi) sous réserve de toute disposition expresse du présent code de réseau, les mots et abréviations qui ont une signification technique ou commerciale bien connue auront cette signification respective ;
  - (vii) sauf indication contraire, les références à l'heure ou à la date correspondent à l'heure ou à la date locale à Toronto, en Ontario. Lorsqu'une période est désignée par des jours entre deux dates, elle est calculée en excluant le premier et en incluant le dernier jour de cette période. Sauf indication contraire, les références à un « jour » désignent un jour civil ; et

- (viii) les dispositions du texte principal du présent code de réseau l'emportent sur toute incohérence ou tout conflit avec les dispositions de toute annexe jointe aux présentes.
- (ix) ce document a été préparé en anglais. Metrolinx peut mettre à disposition une traduction de ce document en français à des fins de référence. Par souci de clarté, la version anglaise constitue la version officielle du présent document, et toute traduction n'est fournie qu'à des fins de commodité. La version anglaise du présent document régit toutes les questions d'interprétation ou d'application, et toutes les communications entre Metrolinx et les exploitants se feront en anglais.

## **2. OBJET DE LA PROCÉDURE**

### **2.1 Objectif du code de réseau**

- (a) Le présent code de réseau établit les règles et les procédures applicables aux Opérateurs de trains qui accèdent au réseau Metrolinx pour l'exploitation de leurs trains et comprend les règles et les procédures relatives à l'attribution de la capacité au sein du réseau Metrolinx, y compris l'acheminement et l'ordonnancement détaillés de tous les mouvements de trains et les restrictions d'utilisation du réseau Metrolinx pour permettre les activités d'entretien et de construction. Il s'agit notamment de :
  - (i) processus de développement et les délais de planification pour l'établissement des calendriers dans chaque période de calendrier, y compris les délais pour que Metrolinx fournisse les détails des chemins pour chaque période de calendrier. Cela inclut la mise en place de services supplémentaires temporaires limités qui ne doivent pas dépasser une quelconque période de programmation, ou les droits supplémentaires temporaires autorisés dans tout accord d'accès applicable ;
  - (ii) le contrôle de la ponctualité et de la fiabilité des Trains ;
  - (iii) les procédures à suivre en cas d'événements perturbateurs ;
  - (iv) le processus d'autorisation de Metrolinx pour :
    - (A) un changement à l'équipement spécifié d'un Opérateur de train devant être utilisé sur le réseau Metrolinx ; et
    - (B) l'introduction d'un nouvel équipement (qui n'est pas déjà un équipement spécifié), par un Opérateur de train sur le réseau Metrolinx ;
  - (v) des procédures permettant aux Opérateurs de trains de demander des modifications à l'infrastructure de Metrolinx ;
  - (vi) les procédures permettant aux Opérateurs de trains de demander l'établissement de services de trains supplémentaires dans leurs accords d'accès ou dans un nouvel accord d'accès



- (vii) Avis concernant les changements apportés à l'infrastructure de Metrolinx qui peuvent avoir une incidence importante sur un Opérateur de train ;
- (viii) Former les priorités de répartition à la suite d'un événement perturbateur ; et
- (ix) Les procédures de Metrolinx pour consulter les Opérateurs de trains sur diverses questions liées au présent code de réseau.

## **2.2 Application du présent code de réseau**

- (a) À la date du présent code de réseau, celui-ci n'a pas été entièrement mis en œuvre par Metrolinx. Metrolinx a l'intention de mettre en œuvre ce code de réseau en utilisant une approche progressive dont le calendrier sera déterminé par Metrolinx en consultation avec les Opérateurs de trains. Metrolinx informera les Opérateurs de train concernés des délais prévus pour l'introduction progressive de chaque partie du présent code de réseau au fur et à mesure de leur élaboration et, dans tous les cas, au moins 90 jours avant l'application ou la mise à jour des dispositions applicables.

## **3. RELATION ENTRE CETTE PROCÉDURE ET LES ACCORDS D'ACCÈS**

### **3.1 Relation entre le présent code de réseau et les accords d'accès**

En cas de conflit entre le présent code de réseau et un accord d'accès applicable et en vigueur, les conditions de l'accord d'accès prévaudront.

### **3.2 AVIS**

- (a) Tous les avis, demandes, requêtes, instructions, certificats, consentements et autres communications (chacun étant un « **avis** ») émis en vertu du présent code de réseau doivent être par écrit, livrés à la personne-ressource de Metrolinx ou à la personne-ressource de l'Opérateur de train, selon le cas, et doivent être rédigés en anglais, à condition que lorsque le présent code de réseau envisage la fourniture d'avis entre un Opérateur de train et la CNO, ces avis puissent être fournis oralement ou électroniquement conformément aux protocoles établis par la CNO de temps à autre.

### **3.3 Réunions**

- (a) Réunions des Opérateurs de trains
  - (i) Metrolinx peut, de temps à autre, convoquer des réunions avec un ou plusieurs Opérateurs de train afin de discuter de questions d'exploitation sur le réseau Metrolinx, d'examiner le rendement de l'Opérateur de train, de discuter de l'horaire des trains et de discuter des modifications apportées aux activités de l'Opérateur de train qui amélioreront le rendement et réduiront les retards, les annulations et les annulations partielles sur le réseau Metrolinx (chacune, une « **réunion d'examen des activités** »).
  - (ii) Les Opérateurs de train sont censés :
    - (A) assister et participer aux réunions d'examen des opérations, et

- (B) mettre en œuvre toute stratégie convenue lors des réunions d'examen des opérations, dans la mesure où elle s'applique à l'Opérateur de trains.

#### 4. ÉTABLISSEMENT DU PROGRAMME DIRECTEUR DE METROLINX

##### *Note explicative*

*Metrolinx a un horaire en constante évolution qui est ajusté deux fois par an à une date de changement d'horaire primaire et secondaire. Les changements doivent être harmonisés entre tous les Opérateurs et se produire simultanément, car cela permet de réaliser les changements avec succès tout en optimisant l'utilisation globale de la capacité des voies. Les Opérateurs de train sont désormais tenus de demander toute modification de leurs horaires en soumettant leurs demandes dans l'espace blanc, sur la base de l'horaire en vigueur au moment où ils font leurs demandes. Cela aidera Metrolinx à établir des calendriers prévisionnels. Metrolinx sera également autorisé, par le biais de l'accord d'accès pertinent, à modifier les horaires des Opérateurs de trains dans les limites établies dans chaque accord d'accès. Cette section établit la procédure par laquelle Metrolinx initiera, développera et établira chaque période de calendrier soit à une date de changement de calendrier primaire, soit à une date de changement de calendrier secondaire.*

*Les horaires doivent être établis conformément aux règles de planification des horaires et aux règles de planification des blocs de travail applicables, qui seront communiquées aux Opérateurs de trains avant chaque période d'élaboration des horaires.*

*Les règles de planification des horaires exigent désormais que tous les mouvements de trains soient entièrement planifiés aux endroits désignés, y compris leur itinéraire détaillé, en utilisant les heures de circulation des sections validées. Les écarts de planification entre les trains sont documentés pour tous les scénarios et tous les lieux afin d'assurer une élaboration solide et viable du calendrier.*

##### **4.1 Voir également la section 7 concernant les règles de planification des blocs de travail. Le Programme directeur de Metrolinx**

- (a) **Le Programme directeur** de Metrolinx indiquera les horaires et les points d'arrêt prévus pour tous les trains de passagers et les créneaux de trains de marchandises prévus dans le réseau Metrolinx. Le **Programme directeur** peut également indiquer les horaires et les points d'arrêt prévus des trains de voyageurs de Metrolinx exploités sur un réseau tiers. Les données relatives à la composition du train et au manifeste pour chaque mouvement de train seront incluses dans **le Programme directeur**. Chaque annexe maîtresse de Metrolinx applicable sera établie selon les modalités et les processus énoncés dans la présente section 5.

##### **4.2 Les changements d'horaire**

- (a) Metrolinx peut, à sa seule discrétion, modifier de temps à autre les horaires de ses propres trajets payants, y compris les horaires de GO Transit et les horaires des trains passagers de GO Transit.

(b) Metrolinx a l'intention de faire en sorte que toute modification importante du programme directeur soit apportée aux dates suivantes chaque année, ces dates pouvant être modifiées à la seule discrétion de Metrolinx :

- (i) La date de changement d'horaire primaire sera, chaque année, le dernier samedi avant la fête du Travail ; et
- (ii) Date de changement d'horaire secondaire, sera, chaque année, le deuxième samedi d'avril.

Metrolinx donnera un préavis d'au moins 12 mois avant de modifier la date de changement d'horaire primaire ou la date de changement d'horaire secondaire.

(c) Les règles de planification des horaires documenteront annuellement toutes les règles et exigences nécessaires à l'élaboration des horaires sur le réseau Metrolinx et, le cas échéant, toutes les règles pertinentes applicables au réseau d'un tiers qui ont une incidence sur l'établissement des horaires sur le réseau Metrolinx, y compris les lieux de transfert. Cela comprendra la planification des horaires, la géographie des horaires, les marges des jonctions, les temps de parcours des sections et toute autre information pertinente sur la planification des horaires jugée nécessaire par Metrolinx.

(d) Les règles de planification des blocs de travaux documenteront chaque année quand et où les fermetures de voies sont autorisées dans 8 périodes techniques distinctes, comme indiqué dans la section 5.2(e) (« **périodes de contrôle** »). Étant donné que celles-ci peuvent varier légèrement d'une période à l'autre, les Opérateurs de trains doivent s'assurer que leurs demandes de service de train sont constamment conformes aux exigences définies dans les règles de planification des horaires. Les règles de planification des blocs de travaux peuvent également indiquer, dans la mesure où l'information a été rendue disponible par le CN et le CP, toute fermeture de voie applicable qui a été annoncée par le CN ou le CP.

(e) Metrolinx a l'intention d'organiser des périodes de contrôle aux dates suivantes :

- (i) « **Période de contrôle A** » désigne la période allant de la date de changement d'horaire primaire jusqu'au premier samedi de novembre inclus ;
- (ii) « **Période de contrôle B** » désigne la période allant du jour suivant le premier samedi de novembre jusqu'au premier samedi de décembre inclus ;
- (iii) « **Période de contrôle C** » signifie la période allant du jour suivant le premier samedi de décembre jusqu'au premier samedi de janvier inclus ;
- (iv) « **Période de contrôle D** » désigne la période allant du jour suivant le premier samedi de janvier jusqu'au premier samedi de mars inclus ;
- (v) « **Période de contrôle E** » désigne la période allant du jour suivant le premier samedi de mars jusqu'au premier samedi d'avril inclus ;
- (vi) « **Période de contrôle F** » désigne la période allant du jour suivant le premier samedi d'avril ou la date de changement de programme secondaire, selon le cas, jusqu'au premier samedi de mai inclus ;

- (vii) « **Période de contrôle G** » désigne la période allant du jour suivant le premier samedi de mai jusqu'au dernier samedi de juin inclus ; et
- (viii) « **Période de contrôle H** » désigne la période allant du lendemain du dernier samedi de juin jusqu'au dernier samedi d'août inclus.

Après les périodes de développement pertinentes énoncées à la section 5.3, Metrolinx publiera le Programme cadre pour chaque période de contrôle au plus tard T-90 jours avant le début de la période de contrôle, prêt à être mis en œuvre à la date applicable.

- (f) Metrolinx peut modifier la date de début et de fin des périodes de contrôle à sa seule discrétion et en informera les Opérateurs de trains au moins 6 mois à l'avance.
- (g) Les Opérateurs de trains peuvent proposer des modifications de leurs horaires dans le programme directeur conformément aux dates prévues pour la modification du programme directeur, comme indiqué dans la section 6 ci-dessous.

#### **4.3 Processus d'élaboration du calendrier annuel**

- (a) Les horaires de circulation des trains figurant dans le programme directeur sont revus et mis à jour chaque année à la date de changement d'horaire principal. Ils peuvent également être mis à jour/révisés à la date de changement de programme secondaire chaque année.

Pour faciliter ce processus, Metrolinx recommande aux Opérateurs de trains de produire chaque année, avant une date de changement d'horaire primaire, leur plan de service prévu sur le réseau Metrolinx sur une base prospective de 3 et 5 ans, afin de laisser suffisamment de temps aux deux parties pour collaborer et résoudre tout conflit ou problème potentiel.

Metrolinx s'attend à ce que, avec les prévisions de service aux années T-3 et T-5, les Opérateurs de train incluent des informations appropriées et suffisantes, comme indiqué dans la section 6.3.

Les prévisions de service sur 3 et 5 ans sont préliminaires et sujettes à modification. Sous réserve d'un respect satisfaisant des exigences de la section 6.3, une offre formelle de calendrier ne sera pas nécessaire avant T-18 mois, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

- (b) Les horaires sont établis dans le programme directeur de Metrolinx et reflètent les ensembles de jours suivants :
  - (i) Jours de semaine (c'est-à-dire lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi)
  - (ii) Les samedis ; et
  - (iii) Les dimanches.
- (c) La date de changement du programme directeur sert de point d'ancrage au processus de développement du calendrier annuel de 18 mois au cours duquel les calendriers sont élaborés, approuvés et mis en œuvre.

- (d) Chronologie de la planification du calendrier menant à l'établissement de chaque programme directeur applicable.

#### 4.4 Établissement du programme directeur de Metrolinx - Période de planification de l'horaire

# D'ETAPE	Date du changement d'horaire primaire	Activité
1	T-17 mois	<p>Metrolinx publie une ébauche à l'intention des Opérateurs de trains touchés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de niveau de service planifié (un programme type de jours de semaine et de week-end pour l'année à venir) ;</li> <li>• Projet de règles de planification du calendrier ; et</li> <li>• Projet de fermetures de voies majeures prévues (fermeture complète de la subdivision)</li> </ul>
2	T-17 à T-15 mois	<p>Les Opérateurs de trains font part de leurs observations sur les règles de planification des horaires et les fermetures majeures planifiées proposées. Les parties coopéreront pour résoudre tout problème.</p>
3	T-12 mois	<p>Questions posées par Metrolinx aux Opérateurs de train :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau de service planifié final</li> <li>• Règles de planification du calendrier final</li> </ul>
4	T-12 à T-9 mois	<p>Au cours de la période allant de T-12 mois à T-9 mois, Metrolinx et les Opérateurs de trains coopéreront pour rédiger (si nécessaire) tous les créneaux horaires modifiés pour une semaine complète typique de la période de programmation applicable, y compris les modifications requises par Metrolinx conformément à l'accord d'accès applicable.</p>
6	T- 9 mois	<p>Metrolinx publie un projet de programme directeur de base (plan de service des trains de 7 jours), y compris un projet d'attribution des quais.</p> <p>Metrolinx publie des propositions de règles de circulation pour l'année à venir, indiquant les possibilités de travaux de construction et d'entretien.</p>

# D'ETAPE	Date du changement d'horaire primaire	Activité
7	T-9 à T-8 mois	Les Opérateurs de trains coopèrent avec Metrolinx pour résoudre tout problème en suspens
8	T-6 mois	Les Opérateurs de trains fournissent à Metrolinx les cycles d'équipement, l'attribution des quais et le renouvellement des équipes proposés à des fins de validation pour la prochaine période de contrôle.
9	T-135 jours	Metrolinx publie la version finale du programme directeur hebdomadaire pour le prochain contrôle, sur une base régulière.
10	T- 90 jours	Metrolinx publie le programme directeur pour la période de contrôle applicable

#### 4.5 Variations des horaires de l'Opérateur de train

- (a) Les variations des trajets ou des créneaux de train programmés d'un Opérateur de train requises ou demandées par Metrolinx, en raison de la fermeture de voies ou d'autres raisons, seront effectuées conformément à l'accord d'accès applicable. Metrolinx peut se référer aux critères d'évaluation pour déterminer ses priorités, lorsqu'il existe des exigences concurrentes pour l'utilisation de la capacité des voies.

### 5. MODIFICATIONS DES HORAIRES DES OPÉRATEURS DE TRAINS

#### *Note explicative*

*Cette section présente la procédure que Metrolinx utilisera pour arriver à une décision lorsque des aspirations concurrentes pour l'utilisation de la capacité de réserve pourraient survenir entre les Opérateurs de trains et lorsque des taux élevés d'utilisation de la capacité pourraient nuire au respect des délais et à la fiabilité. Les critères d'évaluation sont conçus pour permettre à Metrolinx d'utiliser et de protéger la capacité qu'il possède et gère sur son propre réseau pour son propre service, y compris l'expansion future proposée, période pendant laquelle la capacité de voie libre deviendra de plus en plus rare.*

*Ils permettent également à Metrolinx d'offrir des sillons supplémentaires variés et limités à court terme (une seule période de l'horaire) aux Opérateurs de train, sans qu'ils soient établis comme une forme de droit futur pour les Opérateurs de train, qui doivent redemander tout changement ou service supplémentaire limité avec chaque période d'élaboration de l'horaire à laquelle ils demandent que de tels changements s'appliquent.*

*Lorsque les Opérateurs de trains souhaitent sécuriser la capacité pour une utilisation à long terme, des études détaillées d'évaluation préalable de la capacité seront*

*nécessaires, couvrant toutes les périodes nécessaires que les droits demandés couvrent. Metrolinx peut exiger des améliorations de l'infrastructure afin de préserver la capacité à long terme de son réseau. Il est fort probable que ces droits nécessiteront également de nouvelles infrastructures importantes dans des endroits où l'empreinte de la propriété est déjà utilisée, ou prévue pour être utilisée, à son potentiel maximum. Ces nouveaux droits d'accès supplémentaires feront donc l'objet de négociations et d'un examen minutieux avant que Metrolinx ne puisse conclure un accord ou refuser d'accorder la capacité demandée.*

## **5.1 Critères d'évaluation**

- (a) Lorsqu'un Opérateur de train peut demander des modifications à ses horaires, y compris toute demande de services supplémentaires en vertu de la section 5.2 ou une demande de modification temporaire en vertu de la section 5.4, ces modifications peuvent être apportées à la seule discrétion de Metrolinx, sous réserve de l'application des critères d'évaluation énoncés à la section 5.1(c) lors de la prise de décision et/ou de toute restriction prévue dans l'entente d'accès applicable.
- (b) Les critères d'évaluation peuvent être utilisés lorsque Metrolinx doit prendre une décision sur une question quelconque du présent code de réseau. Son objectif est d'attribuer la capacité du réseau Metrolinx pour le transport sûr des passagers et des marchandises de la manière la plus efficace et la plus économique, dans l'intérêt général du réseau Metrolinx et des services Metrolinx, tout en tenant compte des exigences des accords d'accès applicables.
- (c) Pour atteindre cet objectif, Metrolinx peut tenir compte des objectifs suivants qui sont pertinents à la décision prise (les « **critères d'évaluation** ») :
  - (i) maintenir, développer et améliorer la capacité du réseau Metrolinx ;
  - (ii) s'assurer que les services de GO Transit/UP Express remplissent les rôles et objectifs applicables de Metrolinx ;
  - (iii) en veillant à ce que le nombre maximal de passagers puisse être transporté ;
  - (iv) maintenir et améliorer la ponctualité et la fiabilité des services ferroviaires ;
  - (v) veiller à ce que les temps de parcours des trains soient aussi courts que possible ;
  - (vi) maintenir et améliorer la cohérence et la régularité des horaires des passagers lorsque des trains de tiers partagent des voies utilisées par des trains de passagers de Metrolinx ;
  - (vii) la recherche de la cohérence avec tout niveau de service planifié pertinent, tout horaire ou toute stratégie d'utilisation et de capacité des itinéraires de Metrolinx, y compris la réservation de capacité pour les futurs services de Metrolinx ;
  - (viii) l'atténuation de l'impact de l'exploitation des trains sur l'environnement
  - (ix) permettre à tous les Opérateurs de trains d'utiliser efficacement leurs actifs.

En cas de demandes d'un Opérateur de train pour des services nouveaux ou révisés qui entrent en conflit avec les horaires existants ou prévus, en décidant quels services doivent être prioritaires, Metrolinx aura le droit d'accorder la priorité à l'un de ses propres services nouveaux proposés ou à ses aspirations futures qui sont exploités sur une infrastructure fournie ou financée par Metrolinx pour permettre l'exploitation de ces services.

- (d) Lors de l'application des critères d'évaluation, Metrolinx examinera lequel ou lesquels de ces objectifs sont pertinents aux circonstances particulières et appliquera ceux qu'il a identifiés comme étant pertinents à la décision. Lorsque, à la lumière des circonstances particulières, Metrolinx considère que l'application de deux ou plusieurs des considérations pertinentes mènera à un résultat contradictoire, il décidera laquelle ou lesquelles d'entre elles sont les plus importantes dans les circonstances et, lorsqu'il l'appliquera, il le fera avec la pesanteur appropriée.

## **5.2 Modifications des trajets en train payants**

- (a) Si un Opérateur de train souhaite exploiter des services supplémentaires en sus de ceux autorisés dans tout accord d'accès pertinente et qui ne sont pas une demande de changement temporaire, Metrolinx considérera ces demandes sous réserve que l'Opérateur de train suive la procédure établie dans la présente section 5.2 et la section 5.3 ci-dessous. L'évaluation de ces demandes par Metrolinx sera approfondie et couvrira toutes les périodes nécessaires avec lesquelles les services supplémentaires proposés interagiront et qui peuvent s'étendre au-delà d'un horizon de 30 ans. Ces propositions entraîneront inévitablement la nécessité d'évaluer également le besoin d'équipements et d'infrastructures supplémentaires, y compris les évaluations de faisabilité et les travaux de conception, qui devront progresser et être achevés conformément à la section 11 du présent code de réseau avant que tout nouveau droit puisse être établi conformément à un accord définitif.

Metrolinx peut cesser d'examiner toute demande s'il estime que les progrès réalisés en vue de conclure une entente définitive sont insuffisants avant la date de mise en œuvre prévue.

- (b) Metrolinx peut, à sa seule discrétion, exiger que les Opérateurs de train respectent en outre les exigences énoncées à l'article 11 du présent Code de réseau, si elles s'appliquent à toute demande présentée en vertu du présent article.
- (c) L'Opérateur de train est responsable de tous les coûts encourus par Metrolinx pour évaluer la demande de l'Opérateur de train.

## **5.3 Cadre de processus pour les ajouts ou les variations des horaires de l'Opérateur de train**

Une demande d'ajout ou de modification d'un horaire existant, y compris les trajets et les créneaux horaires, faite par un Opérateur de train et qui n'est pas une demande de modification temporaire faite en vertu du paragraphe 5.4, doit suivre la procédure décrite dans le présent paragraphe 5.3.

Si un Opérateur de train souhaite apporter des améliorations importantes ou significatives à ses horaires, y compris des services supplémentaires ou différents de ceux prévus dans un accord d'accès, un résumé préliminaire de ces propositions est



fourni par écrit à T-3 ans et T-5 ans avant la date de changement d'horaire applicable à laquelle les services proposés commenceraient. Ces informations doivent comprendre l'itinéraire prévu pour le service, les fréquences, le nombre de trajets en train, le modèle d'arrêt, l'équipement, le stockage et toute autre information pertinente, y compris la documentation parallèle concernant la manière dont les services entreront dans le réseau Metrolinx et en sortiront au lieu de transfert prévu. Metrolinx accusera réception de toute demande de ce genre de la part des Opérateurs de trains et fournira une première indication de tout problème important qui, selon ses prévisions raisonnables, pourrait devoir être réglé. Les Opérateurs de train doivent suivre les procédures décrites ci-dessous dans la présente section 5.

Sous réserve de l'élaboration et de la progression satisfaisants d'une proposition conformément à la présente section 5 et, le cas échéant, à la section 11 du présent Code de réseau, à T-3 ans et T-5 ans avant la date de changement d'horaire applicable, les Opérateurs de trains doivent fournir à Metrolinx des calendriers de développement de cas de référence détaillés, démontrant comment les services peuvent être solidement intégrés dans les horaires (y compris tout changement de configuration de l'infrastructure qui peut avoir été exigé par Metrolinx et tout changement de service de Metrolinx qui a été conseillé à l'Opérateur de train) dans un format qui peut permettre une simulation de test de stress dans tout système de modélisation spécifié par Metrolinx.

- (a) **Engagement initial:** À T-5 ans et T-3 ans, les Opérateurs de train doivent soumettre par écrit un aperçu préliminaire des services proposés, d'une profondeur et d'un niveau de détail adéquats et suffisants pour permettre à Metrolinx de faire une évaluation initiale de la proposition et comprenant les aspects suivants :
- (i) fréquence de service supplémentaire souhaitée par corridor/subdivision ;
  - (ii) la durée des services proposés ;
  - (iii) le type d'équipement proposé ;
  - (iv) Modèle pour les arrêts
  - (v) les exigences en matière de stockage et de maintenance des équipements, y compris pour les mouvements auxiliaires ;
  - (vi) le calendrier prévu pour la mise en œuvre ;
  - (vii) les niveaux de flexibilité du service qu'ils sont en mesure d'offrir, étant entendu qu'une plus grande flexibilité de la programmation (horaires, itinéraires, quais et temps de trajet) permettra à Metrolinx d'évaluer et de déterminer comment il pourrait être en mesure d'offrir un service supplémentaire sur de plus longues périodes ;
  - (viii) des approches indicatives quant à la manière dont les zones de goulot d'étranglement et les conflits entre établissements connus peuvent être résolus pour accueillir les services proposés ;
  - (ix) l'examen initial des questions de constructibilité, d'environnement et de planification lorsqu'il est raisonnablement prévisible qu'un changement

d'infrastructure sera nécessaire ou lorsque des services supplémentaires sur les infrastructures existantes pourraient donner lieu à des questions d'environnement ou de planification ; et

- (x) la relation des services proposés avec les services existants ou les autres propriétaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services seront exploités.
- (b) **Réponse initiale de Metrolinx :** Metrolinx informera l'Opérateur de train par écrit s'il est en mesure d'accueillir la proposition, pour la durée complète des services proposés, sans modification de l'infrastructure. Dans ce cas, la proposition sera considérée comme une « demande de type 1 ».

Si Metrolinx évalue que la proposition nécessitera, ou est susceptible de nécessiter, des changements d'infrastructure à tout moment pendant la durée proposée des services, la proposition sera considérée comme une « demande de type 2 ».

Metrolinx se réserve le droit de reconsidérer l'évaluation d'une proposition en tant que demande de type 1 si, à tout moment avant que les parties ne concluent une entente définitive, Metrolinx détermine que la proposition nécessite une modification de l'infrastructure, auquel cas la proposition sera alors considérée comme une demande de type 2.

- (c) **Demande de type 1 :** Si la proposition de l'Opérateur de train est une demande de type 1, l'Opérateur de train doit coopérer avec Metrolinx pour établir les horaires de service proposés conformément à la section 5. Cela comprendra une programmation détaillée (y compris la fourniture d'une programmation sans conflit et de diagrammes de chaîne) et des tests de stress par simulation des programmes proposés avant l'établissement de tout accord commercial. Metrolinx entreprend ces évaluations et peut refuser une demande de type 1 si l'établissement des horaires et les essais de simulation ne permettent pas d'assurer un niveau suffisant de ponctualité et de fiabilité à tout moment pendant la durée proposée du service.
- (d) **Demande de type 2 :** Si la proposition de l'Opérateur de train est une demande de type 2, l'Opérateur de train doit suivre la procédure décrite à la section 12, y compris la soumission d'une demande de changement d'infrastructure, et doit coopérer avec Metrolinx pour établir, développer, convenir et mettre en œuvre une portée des travaux qui fournira une capacité de voie appropriée et suffisante pour accueillir les services souhaités pendant la durée souhaitée.

Pour les demandes de type 2, Metrolinx exigera que des scénarios détaillés d'ordonnancement, de simulation et d'exploitation dégradée soient mis à l'épreuve afin d'établir la robustesse de l'infrastructure supplémentaire proposée à toutes les étapes pertinentes pendant la durée proposée des nouveaux droits d'accès. Metrolinx sera responsable d'entreprendre toutes ces évaluations, qui doivent harmoniser les horaires de tous les Opérateurs de trains touchés, ou susceptibles d'être touchés par la proposition.

Metrolinx est chargé de fournir aux Opérateurs de trains des détails sur :

- l'infrastructure nécessaire ;

- des estimations de coûts initiales et détaillées pour tous les travaux entrepris par Metrolinx ;
- les calendriers de construction ;
- les plans de construction ;
- les conceptions techniques détaillées ;
- les calendriers et les budgets des projets finalisés ;
- les variations de la portée et des coûts qui peuvent être raisonnablement nécessaires tout au long des étapes de mise en œuvre ; et
- les coûts estimés de renouvellement des immobilisations et d'entretien associés à toute nouvelle infrastructure.

f) Dans le cadre de l'élaboration des analyses de capacité, des exigences relatives à la portée de l'infrastructure, de la faisabilité, de la conception et de tout autre travail ou analyse associé à la proposition, Metrolinx exigera le recouvrement de la totalité des coûts engagés, y compris les frais administratifs et généraux raisonnables. Metrolinx fournira à l'Opérateur du train par écrit des estimations de coûts qui doivent être acceptées par écrit par l'Opérateur du train avant que Metrolinx ne commence les travaux.

Metrolinx peut ajuster les estimations de coûts pour refléter les changements de toute nature et l'Opérateur de train doit accepter tous ces changements avant que Metrolinx n'engage des coûts.

Metrolinx peut cesser les travaux et recouvrer auprès de l'Opérateur de train, tous les coûts des travaux entrepris (y compris l'enlèvement et la mise hors service des nouveaux actifs fournis) dans toutes les circonstances où un Opérateur de train cesse de compenser Metrolinx pour ses coûts continus liés aux travaux associés à toute partie du présent code de réseau.

(g) **Établissement de nouveaux droits d'accès.** Toute modification ou tout ajout de services approuvés dans le cadre de la procédure décrite dans la présente section 6.3 est soumis à l'exécution de tout accord d'accès nécessaire ou de tout amendement applicable aux accords d'accès existants. La convention d'accès définitive ou la convention d'accès modifiée régira toute modification ou tout ajout aux droits d'accès de l'Opérateur de train sur le réseau Metrolinx.

L'exploitation des services sera subordonnée à l'exécution de l'accord d'accès ou de l'amendement correspondant.

Metrolinx se réserve le droit de modifier les horaires de tout service approuvé conformément au présent code de réseau.

(h) **Refus d'une demande de type 1 ou de type 2.** Lorsque Metrolinx n'accepte pas la demande proposée par un Opérateur de train, Metrolinx doit informer l'Opérateur de train par écrit de sa décision. Les Opérateurs de train sont responsables de

compenser Metrolinx en totalité pour tous les coûts encourus dans l'évaluation de leurs demandes.

- (i) **Changements d'équipement.** Il est entendu que toute demande de type 1 ou de type 2 est assujettie à l'approbation par Metrolinx de toute demande de changement d'équipement connexe.

#### 5.4 Modifications temporaires des horaires de trains existants, y compris les circulations auxiliaires et les créneaux horaires des trains

- (a) Les opérateurs de train peuvent demander, sur présentation d'un avis à Metrolinx, et en vertu de l'entente d'accès en vigueur :
- (i) Une modification ou un ajout temporaire à l'horaire existant d'un opérateur de train pour un trajet de train; ou
  - (ii) L'autorisation de modifier temporairement un ou des trajets en train, y compris pour opérer en dehors des créneaux de départ et d'arrivée assignés à l'opérateur de train à la gare Union.

En vertu de la section 6.4, si cette modification est approuvée par Metrolinx, elle ne sera valide que pour la durée du calendrier en vigueur ou pour une durée plus courte, selon ce qui sera convenu entre les parties (chacune, une « **Demande de modification temporaire** »).

- (b) Chaque demande de modification temporaire présentée par un opérateur de train devra:
- (i) Être conforme avec les dispositions pertinentes de son entente d'accès et les échéanciers et processus de planification des horaires énoncés dans le code de réseau;
  - (ii) Fournir des renseignements détaillés sur l'horaire proposé, qui pourra seulement être demandé durant les espaces blancs, en décrivant sa programmation horaire complète, la planification du trajet proposé et l'absence de conflits, ou si tel n'est pas le cas, démontrer comment tous les conflits pourront être résolus de manière satisfaisante; et
  - (iii) Fournir des informations détaillées sur le type d'équipement proposé, la longueur des trains, le cycle des équipements et les ressources allouées en termes d'équipage à des fins de validation.
- (c) Sauf disposition contraire expressément stipulée dans l'entente d'accès, (i) les demandes de modification temporaires présentées par tout opérateur de train devront être limitées à quatre créneaux supplémentaires par jour au total à travers l'ensemble du réseau Metrolinx et ne devront concerner qu'un seul calendrier, et (ii) un opérateur de train ne devra pas présenter une demande de modification temporaire d'une durée excédant un seul calendrier. Metrolinx n'est pas tenue d'approuver une telle demande de modification temporaire.

Lorsque la demande ne répondra pas à ses exigences, elle ne sera pas considérée comme une demande de modification temporaire et elle sera interprétée comme une demande de Type 1 ou de Type 2 telle que présentée dans la section 5.3.

- (d) Metrolinx utilisera les critères d'évaluation énoncés dans la section 5.1 pour informer sa décision relative à la demande de modification temporaire, qui sera prise à sa seule discrétion.

## **6. FERMETURES DES VOIES SUR LE RÉSEAU METROLINX**

### *Note explicative*

*Les Normes relatives à la planification des accès au réseau (et/ou le règles de trajet) définissent les périodes pendant lesquelles l'occupation des voies (ou des tronçons entiers des corridors) est allouée aux équipes de travail pour des travaux de maintenance ou des nouvelles constructions. Celles-ci comprendront les périodes creuses systématiquement libres entre le dernier train de nuit et le premier train du matin suivant, considérées comme des espaces blancs disponibles pour la réalisation des activités de construction plutôt que pour la circulation des trains. Pour les tronçons comportant plusieurs voies, les Normes informeront également sur les périodes pendant lesquelles des travaux de construction ou de maintenance seront planifiés sur une ou plusieurs voies, généralement tard le soir ou durant les week-ends. Les opérateurs de train seront responsables de s'assurer que leurs horaires de service respectent en tout temps ces règles, qui seront susceptibles d'être modifiées au cours de l'année.*

*Les détails des situations d'occupations dites perturbatrices, qui pourraient impliquer le recours à une configuration provisoire ou révisée des infrastructures, seront également communiqués aux opérateurs de train qui devront réviser leurs horaires pour s'adapter à ces événements. En ce qui concerne la planification régulière, à l'avenir, de tels scénarios seront entièrement programmés et les trajets à suivre seront définis.*

### **6.1 Fermetures de voie planifiées par Metrolinx**

- (a) Metrolinx se réserve le droit de planifier et mettre en place des fermetures de voie sur le réseau Metrolinx dans le but de mener des travaux d'amélioration, de réfection, de restauration et de maintenance.
- (b) Les services des opérateurs de train sont susceptibles d'être modifiés afin d'accommoder les fermetures de voie planifiées sur le réseau Metrolinx et ils devront coopérer avec Metrolinx pour procéder aux ajustements temporaires de leurs horaires, requis en raison de ces fermetures, sous réserve de toute entente d'accès.

### **6.2 Règles de planification du blocage des voies**

- (a) Toutes les activités de construction et de maintenance sont assujetties aux Normes relatives à la planification des accès au réseau (NPAR), qui détailleront les processus de demande, d'approbation et d'exécution sécuritaire de toutes tâches de travail réalisées dans un rayon de 30 pieds d'une voie de Metrolinx à l'intérieur d'un corridor détenu par Metrolinx ou d'un corridor ferroviaire sur lequel Metrolinx opère (collectivement désignés le « réseau Metrolinx ».)

- (b) Les règles de trajet sont une déclaration annuelle relatives aux accès techniques durant des occasions d'occupation non perturbatrice des voies permettant d'accéder aux corridors ferroviaires dans l'ensemble du réseau Metrolinx ainsi que dans le cadre de situations d'occupations perturbatrices planifiées. Ce document sera mis à jour et publié annuellement dans le cadre des Normes relatives à la planification des accès au réseau, 15 semaines avant la date de modification du calendrier principal.
- (c) Les règles de trajet proposées seront publiées annuellement à 8 mois du jour T correspondant à la date de modification du calendrier principal.

### **6.3 Avis de fermetures de voie**

- (a) Metrolinx devra fournir aux opérateurs de train un avis relatif aux fermetures de voie planifiées. Cet avis devra présenter une description suffisamment et adéquatement détaillée des fermetures de voie proposées afin de permettre aux opérateurs de train d'évaluer les impacts de tels évènements sur leurs horaires, les ressources allouées et le cycle des équipements concernés.
- (b) Les avis concernant les fermetures de voie planifiées, qui ne sont pas comprises dans la déclaration relative aux accès techniques, devront être remis aux opérateurs de train dans les délais minimaux suivants :
  - (i) Pour les fermetures de voies majeures (fermeture d'une subdivision entière nécessitant la déviation ou l'annulation total ou en partie d'un service de train) : 6 mois; et
  - (ii) Pour les fermetures de voies mineures (fermeture de certaines infrastructures et/ou allongement des temps de trajet; des changements qui permettront toutefois aux trains de circuler à l'emplacement de la fermeture mineure) : 3 mois.
  - (iii) En ce qui concerne les situations d'urgence pour lesquelles une fermeture des voies sera nécessaire pour exécuter des travaux de réparation afin de remettre en service les voies à leur pleine capacité, Metrolinx informera les opérateurs de train à la première occasion possible.

Les périodes susmentionnées sont susceptibles d'être modifiées par Metrolinx, sous réserve que Metrolinx ne réduise pas ces périodes avant la prochaine date de modification du calendrier principal en 2022, sauf s'il en est convenu autrement avec l'opérateur de train concerné.

### **6.4 Processus pour modifier les horaires des opérateurs de train en cas de fermetures de voie, de quai, et/ou de demandes de limitation de vitesse à long terme sur les voies**

- (a) Simultanément à la présentation d'un avis aux opérateurs de train pour chaque fermeture de voie planifiée, Metrolinx devra également indiquer par écrit à chaque opérateur de train les répercussions anticipées sur chaque trajet en train planifié, notamment les changements prévus qui pourraient affecter les services avec revenu et les circulations auxiliaires. Metrolinx devra consulter chaque opérateur de train affecté par ces situations avant d'effectuer des changements aux horaires de service.

## 7. SURVEILLANCE DE LA PONCTUALITÉ, DE LA FIABILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES SUR LE RÉSEAU METROLINX

*Note explicative*

*Cette section a pour objet de présenter les étapes que Metrolinx envisage d'entreprendre afin de permettre la collecte de rapports de données et d'informations de gestion solides et fiables à travers l'ensemble du réseau Metrolinx, qui pourraient soutenir la mise en place d'un régime de rendement opérationnel.*

*Metrolinx planifie de mettre en place un système de surveillance du réseau Metrolinx à une date qui sera déterminée ultérieurement.*

### 7.1 Système de surveillance du réseau Metrolinx

- (a) Metrolinx planifie d'utiliser un système de surveillance afin de contrôler la ponctualité et la fiabilité du rendement des trains sur le réseau Metrolinx et de rapporter avec précision :
- (i) Les heures d'arrivée et de départ des trains, et les heures auxquelles ils passent aux emplacements de points de contrôle spécifiés;
  - (ii) La différence entre les heures réelles de départ, d'arrivée et de passage à l'emplacement d'un point de contrôle spécifié et les heures programmées de départ, d'arrivée et de passage à l'emplacement d'un point de contrôle spécifié telles que prévues dans le programme directeur du réseau Metrolinx;
  - (iii) Toutes les annulations totales ou en partie des services de train et tout train ne circulant pas à l'emplacement d'un point de contrôle spécifié;
  - (iv) Tous les arrêts aux gares planifiés manqués; et
  - (v) Toutes les données permettant d'analyser les causes de ces retards et de ces annulations, totales ou en partie, et tout autre élément relatif au rendement des opérateurs de train et du réseau Metrolinx dans le cadre de l'utilisation de ce réseau,
- (le « **système de surveillance Metrolinx** »).
- (b) Metrolinx planifie d'utiliser sans limitation les données fournies par le système de surveillance Metrolinx afin de rapporter et de déterminer les causes des retards et des annulations, totales ou en partie, y compris les impacts sur les horaires de service des trains GO Transit et sur ceux des opérateurs de train, et ceci notamment à des fins d'amélioration continue du rendement des trains opérant sur le réseau Metrolinx.
- (c) Toutes les données générées par le système de surveillance Metrolinx seront considérées comme des informations confidentielles et seront la propriété de Metrolinx. Dans l'éventualité où Metrolinx partagerait ou mettrait à la disposition d'un opérateur de train de telles informations, cet exploitant devra uniquement utiliser ces informations aux fins exprimées dans le code de réseau, ou selon les autorisations prévues par une entente d'accès ou par toutes autres dispositions écrites de Metrolinx.

## **7.2 Erreurs ou inexactitudes du système de surveillance Metrolinx**

- (a) Si un opérateur de train, dont l'entente d'accès contient des droits ou obligations liés au rendement opérationnel mesuré par les données produites par le système de surveillance Metrolinx, est en mesure de fournir la preuve que le système de surveillance Metrolinx ne rapporte pas avec précision les données relatives aux points de contrôle spécifiés, il devra présenter un avis à Metrolinx détaillant les raisons de ses préoccupations.
- (b) Un avis relatif à une inexactitude du système de surveillance, en vertu de la section 8.2, (a) devra i) être présenté par l'opérateur de train concerné immédiatement après l'identification des préoccupations en question, ii) être limité aux seules préoccupations éprouvées au regard de l'inexactitude des données relatives aux points de contrôle spécifiés, et iii) comprendre tous les détails pertinents connus par l'opérateur de train.
- (c) À la réception d'un avis relatif à une inexactitude du système de surveillance en vertu de la section 8.2(a), présenté par un opérateur de train, Metrolinx sera tenue d'examiner les questions soumises par l'opérateur de train, et de fournir une réponse à ce dernier à la fin de son enquête.

## **7.3 Obligation de fournir des informations relatives aux retards et aux annulations, totales ou en partie**

- (a) Les opérateurs de train seront tenus de fournir les informations que Metrolinx pourrait raisonnablement demander afin d'analyser les causes des retards et des annulations, totales ou en partie.
- (b) Les opérateurs de train devront fournir à Metrolinx toutes les informations préalables, prévisionnelles et en temps réel, relatives à la ponctualité et à la fiabilité des trains planifiées, avant l'arrivée de chaque train à tout lieu de transition.
- (c) Lors de l'analyse de tout retard ou annulation, totale ou en partie, Metrolinx prendra en considération toute information que l'agence jugera pertinente dans la situation évaluée, notamment :
  - (i) Toutes les informations recueillies, à partir de tout système informatisé ou de tout autre système de rapports de données (notamment tout système de données visuelles, tout consignateur d'évènement du train ou enregistrement GPS), disponibles et connues de Metrolinx ou des opérateurs de train et qui peuvent être partagées par les opérateurs de train, y compris celles recueillies par tout système de surveillance Metrolinx;
  - (ii) Toutes les informations fournies par les répartiteurs et toutes autres personnes dûment autorisées à participer aux opérations liées à la circulation des trains sur le réseau Metrolinx, parmi lesquelles les équipages des trains; et
  - (iii) Toutes les informations fournies par Metrolinx ou ses entrepreneurs ou fournisseurs.



#### **7.4 Avis de Metrolinx relatif à l'attribution des retards ou des annulations**

- (a) Dans l'éventualité où Metrolinx déterminerait la responsabilité d'un opérateur de train pour un retard ou une annulation, totale ou en partie, Metrolinx peut présenter un avis de détermination à l'opérateur de train. Cet avis devra détailler les fondements de cette détermination.

#### **7.5 Contestations par l'opérateur de train de la détermination de Metrolinx**

- (a) Si un opérateur de train souhaite contester la détermination de Metrolinx au regard de l'attribution d'un retard ou d'une annulation, totale ou en partie, sur le réseau Metrolinx, il devra présenter à Metrolinx un avis de contestation dans un délai raisonnable (dans les 48 heures après l'évènement en question) suivant la réception de l'avis de Metrolinx applicable, ou dans les délais prévus par l'entente d'accès en vigueur, et comprenant toutes les informations justificatives supplémentaires soutenant sa contestation. Metrolinx prendra uniquement en considération les contestations qui démontreront que la détermination de Metrolinx est fondée sur des faits inexacts ou des données incomplètes. Metrolinx ne prendra en compte que les contestations qui seront présentées dans les délais prévus aux termes de l'entente d'accès et qui comprendront la totalité des informations nécessaires pour soutenir la contestation.
- (b) Metrolinx examinera tout avis de contestation conforme et informera l'opérateur de train de sa détermination finale. Si l'opérateur de train conteste l'examen et la détermination finale de Metrolinx sur l'évènement en question, il pourra contester ce résultat conformément aux dispositions contenues dans l'entente d'accès, le cas échéant.

#### **7.6 Conséquences de la détermination de responsabilité**

- (a) Dans l'éventualité où Metrolinx attribuerait la responsabilité d'un retard ou d'une annulation, totale ou en partie, à un opérateur de train, toutes les conséquences d'une telle détermination, prévues dans les dispositions de l'entente d'accès entre Metrolinx et l'opérateur de train, s'appliqueront.

### **8. PERTURBATIONS OPÉRATIONNELLES**

#### *Note explicative*

*Les sections 9 et 10 de ce code présentent les principaux protocoles et comportements qui sont attendus de la part de tous les opérateurs de train par Metrolinx pendant toute forme de perturbation opérationnelle. Cette approche est fondée sur le principe directeur consistant à maintenir la sûreté et sécurité de tous et réduire les retards globaux que pourraient connaître les passagers.*

#### **8.1 Évènements perturbateurs**

- (a) Dans le cadre de ce présent code de réseau, un « **évènement perturbateur** » désigne tout évènement qui aura des répercussions sur la circulation des trains dans le réseau Metrolinx et comprend tout évènement se déroulant en dehors du réseau de Metrolinx mais ayant un impact sur la circulation des trains dans le réseau Metrolinx.

Les évènements perturbateurs peuvent comprendre des retards ou des annulations, totales ou en partie.

- (b) Le CNO est chargé de gérer la circulation de tous les trains sur le réseau de Metrolinx, y compris la gestion des trains lors d'un évènement perturbateur.
- (c) Chaque opérateur de train est tenu d'informer Metrolinx des arrangements pris relatifs aux protocoles de communication entre son point de contrôle et le CNO.

## **8.2 Avis relatifs aux évènements perturbateurs et aux évènements majeurs**

- (a) Conformément aux procédures d'opération régulières, le CNO informera les opérateurs de train concernés s'il détermine la survenue ou la possible survenance d'un évènement perturbateur.
- (b) Dans l'éventualité où un opérateur de train identifiera un évènement perturbateur ou toutes circonstances pouvant mener à ou causer un évènement perturbateur, il sera tenu d'en informer le CNO immédiatement après cette détermination, ainsi que toutes informations pertinentes relatives à la situation en question.
- (c) Le CNO peut établir des protocoles pour envoyer et recevoir des avis relatifs à l'existence d'un évènement perturbateur. Tous les opérateurs de train devront suivre ces protocoles.

## **8.3 Application des dispositions du code de réseau lors d'un évènement perturbateur**

- (a) Lors de la survenance d'un évènement perturbateur, Metrolinx déterminera les meilleures actions à prendre afin de remettre les trains en circulation dans le réseau de Metrolinx, conformément au programme directeur. L'agence devra tenir compte du critère d'éventualité et des dispositions de toutes ententes d'accès applicables dans le cadre de sa prise de décision.

## **8.4 Critères d'éventualité**

- (a) Dans le cadre de ce présent code de réseau, les critères suivants constituent, conjointement, une approche pour établir des priorités et prendre des décisions dans la gestion de la reprise du service à la suite d'un évènement perturbateur, qui vise à établir un équilibre raisonnable et juste entre les intérêts de tous les opérateurs de train. Les critères suivants (les « **critères d'éventualité** ») comprennent :
  - (i) La sûreté et sécurité sur le réseau de Metrolinx (comme la considération primordiale);
  - (ii) La minimisation du retard global des passagers;
  - (iii) L'arrivée à destination finale des trajets en trains conformément à leur programmation dans le calendrier en vigueur;
  - (iv) La disponibilité de modes de transport alternatifs pour transporter les passagers jusqu'à leurs destinations (notamment les liaisons d'autobus et la déviation des passagers sur d'autres corridors);

- (v) La nécessité de laisser les trains de marchandises circuler en direction de leur destination; et
- (vi) La capacité et le consentement des propriétaires d'infrastructures attenantes pour prendre en charge des services soit en dehors de leurs horaires de services ou soit nécessitant de suivre des trajets de déviation.

### **8.5 Plans d'urgence**

- (a) Les opérateurs de trains devront collaborer avec Metrolinx dans le développement de plans d'urgence pour répondre à certains événements perturbateurs (« **Plan d'urgence de Metrolinx** »).
- (b) Avant la mise en œuvre d'un plan d'urgence de Metrolinx, l'agence informera les opérateurs de train concernés et soumettra une ébauche du plan d'urgence de Metrolinx à l'examen de l'opérateur de train qui pourra communiquer ses commentaires. Metrolinx peut fournir le plan d'urgence aux autres opérateurs de trains dans l'éventualité où ils pourraient être affectés par sa mise en œuvre, sous réserve des exigences de confidentialité.
- (c) Chaque opérateur de train devra présenter annuellement son propre plan d'urgence relatif aux événements perturbateurs sur le réseau Metrolinx. Metrolinx se réserve le droit de soumettre des commentaires sur le plan d'urgence de l'opérateur de train à l'examen de celui-ci.

### **8.6 Assistance fournie par l'équipement de l'opérateur de train**

- (a) Sous réserve de la section 9.6 (b), si un opérateur de train possède un équipement spécifié, qui, selon l'avis de Metrolinx, peut assister l'agence dans des circonstances où les voies sont bloquées par un train défaillant, et (i) si aucune solution de rechange n'est applicable, ou (ii) si la situation nécessite une assistance d'urgence pour des raisons de sécurité sur le réseau Metrolinx, l'agence pourra demander l'assistance de l'opérateur de train afin d'enlever le train défaillant en utilisant l'équipement spécifié et l'équipage associé, conformément à la section 9.8(a). Une telle action sera soumise aux dispositions de l'entente d'accès en vigueur.
- (b) Sauf disposition contraire contenue dans l'entente d'accès, dans l'éventualité où un opérateur de train utiliserait son équipement et l'équipage associé, conformément à la section 9.6(a), Metrolinx s'engage à rembourser à l'opérateur de train les frais directs engagés afin d'utiliser l'équipement en question et tout autre ressource associée à cette opération, sous réserve que les frais engagés soient raisonnables. Si une entente ne peut être trouvée sur le montant des frais engagés, ces derniers seront déterminés par un comptable indépendant. Une telle utilisation de l'équipement est limitée aux subdivisions et aux types d'équipement admissibles en vertu de l'entente d'accès en vigueur. L'équipage opérant un tel équipement devra posséder la formation, les qualifications et les compétences nécessaires à l'opération d'assistance en question.

## 8.7 Défaillance des trains

- (a) En cas d'une défaillance de trains sur le réseau Metrolinx, tous les opérateurs de train et tous les trains devront suivre les instructions du CNO et agir en conformité avec le code du réseau.
- (b) Un opérateur de train qui connaîtra une défaillance de train devra se conformer aux instructions du CNO afin d'assurer la prompte résolution de la défaillance et de conduire le train défaillant à un emplacement approprié qui sera déterminé par Metrolinx.
- (c) Un opérateur de train qui connaîtra une défaillance de train sur le réseau Metrolinx devra immédiatement envoyer un avis aux CNO de Metrolinx afin de communiquer l'emplacement du train défaillant et tout autre détail relatif à la défaillance du train requis par Metrolinx.
- (d) À la réception d'un avis de train défaillant ou en prenant connaissance d'une défaillance de train en vertu de la section 9.7 (c), Metrolinx devra immédiatement :
  - (i) Consulter l'opérateur du train défaillant dans le but d'établir la raison de la défaillance du train et d'obtenir toutes autres informations nécessaires afin de permettre l'enlèvement rapide et sécuritaire du train défaillant des voies; et
  - (ii) Consulter les autres opérateurs dont les trains sont ou vont vraisemblablement se trouver dans les environs du train défaillant afin d'évaluer la capacité et la disponibilité de ces trains (ou des locomotives rattachées à ces trains) pour déplacer le train défaillant vers un emplacement approprié.
- (e) Metrolinx pourra autoriser l'opérateur du train défaillant à mener les actions nécessaires pour remettre le train en question en circulation et résoudre le problème à l'origine de la défaillance. Toutefois, la durée d'une telle autorisation pourra être limitée dans le temps, délai qui sera spécifié par Metrolinx.
- (f) Si à l'expiration du délai spécifié par Metrolinx en vertu de la disposition (e), Metrolinx pense raisonnablement que l'assistance d'un autre train ou d'une locomotive (ou de tout autre matériel) sera nécessaire pour déplacer le train défaillant, Metrolinx pourra consulter l'opérateur du train défaillant au regard de la disponibilité d'un autre train ou d'une locomotive pour déplacer le train défaillant ou de tout autre forme d'assistance qui pourrait être nécessaire.

## 8.8 Déplacement d'un train défaillant

- (a) Sous réserve de satisfaire à toutes les exigences pertinentes en matière d'équipement ou de compatibilité opérationnelle et de compétences des employés, un opérateur de train pourrait être sollicité par Metrolinx afin d'utiliser un train lui appartenant (le « **train assistant** ») pour déplacer le train défaillant d'un autre opérateur de train, sous la direction et la surveillance de l'opérateur du train défaillant et conformément aux instructions du CNO. Dans de telles circonstances, le train défaillant devra être déplacé à l'emplacement approprié désigné par le CNO.

- (b) Une telle manœuvre ne pourra pas être effectuée sans l'autorisation préalable du CNO et devra être réalisée en conformité avec les règles et les exigences opérationnelles pertinentes associées aux deux trains.
- (c) Si le train suivant immédiatement le train défaillant ne peut pas le déplacer, Metrolinx se réserve le droit, à sa seule discrétion, d'identifier tout autre train qui pourrait agir comme train assistant et de demander l'assistance de ces trains afin de déplacer le train défaillant vers un emplacement approprié désigné par Metrolinx.
- (d) En déterminant le caractère raisonnable du recours au service d'un train assistant, conformément à la section 9.8(c), Metrolinx pourra prendre en considération toutes circonstances qu'elle jugera pertinentes, notamment :
  - (i) Les réserves de carburant de la locomotive ou du train assistant;
  - (ii) L'usage de la locomotive ou du train assistant au moment de la défaillance ainsi que l'usage du train défaillant au moment donné, et la sécurité et tout autre besoin des passagers à bord des deux trains;
  - (iii) Le cas échéant, les marchandises transportées par la locomotive ou le train assistant;
  - (iv) Les compétences et les connaissances liées aux spécificités du corridor de l'équipage du train de la locomotive ou du train assistant;
  - (v) La durée de tout retard affectant la locomotive ou le train assistant (en prenant en considération le temps nécessaire pour le trajet du retour de la locomotive assistante ou pour fournir une locomotive de remplacement appropriée);
  - (vi) La nécessité du maintien du système d'alimentation en bordure des voies pour le train défaillant et la locomotive ou le train assistant; et
  - (vii) Les compétences opérationnelles des équipages des trains et de toute autre personne associée à l'opération de déplacement du train défaillant à l'aide de la locomotive ou du train assistant.
- (e) Metrolinx libérera la locomotive ou le train assistant immédiatement après la réalisation des services fournis en vertu de la section 9.8.
- (f) Les opérateurs de train devront collaborer avec Metrolinx et le CNO de Metrolinx afin de restaurer les opérations, conformément au programme directeur du réseau de Metrolinx, dès que cela sera possible, après la résolution de l'évènement perturbateur.

## **9. PRIORITÉ À LA RÉPARTITION DES TRAINS**

### *Note explicative*

*Cette section introduit la procédure que Metrolinx va utiliser pour définir des protocoles normalisés (« déclarations ») de répartition afin de résoudre les conflits créés par l'exploitation d'un ou plusieurs trajets en train en dehors des créneaux programmés. Elle présente les priorités principales utilisées pour soutenir les*

*protocoles et la transparence en documentant le comportement que les contrôleurs du trafic ferroviaire devront suivre et auquel les opérateurs de train doivent s'attendre.*

*Metrolinx planifie de consulter les opérateurs de train lors du développement des déclarations de priorité pour la répartition des trains et de recueillir leurs commentaires sur la mise en œuvre de ces déclarations de manière à les affiner et à les optimiser au fil du temps.*

### **9.1 Élaboration des déclarations de priorité pour la répartition des trains**

- (a) Dans des circonstances normales, lors de la répartition des trains pendant un événement perturbateur, Metrolinx prendra en considération les priorités suivantes pour la répartition des trains (les « **priorités pour la répartition des trains** ») :
  - (i) La sécurité sur le réseau de Metrolinx (comme la considération primordiale);
  - (ii) Minimiser le retard global des passagers;
  - (iii) L'utilisation ultérieure programmée des équipements et des ressources potentiellement affectées par la priorité de répartition et les répercussions consécutives sur les revenus de service subséquents et le retard des passagers;
  - (iv) Toute exigence spécifique relative aux trains de marchandises applicable; et
  - (v) Dans les situations où la fréquence des services est inférieure à un service par heure au regard d'un train de correspondance avec un train retardé, si des exigences spécifiques sont identifiées et si une entente est conclue entre Metrolinx et l'opérateur du train, maintenir les correspondances entre les services ferroviaires pour les passagers.
- (b) Le cas échéant, Metrolinx élaborera peut-être une déclaration de priorité pour la répartition des trains spécifique à l'emplacement (une « **déclaration de priorité de répartition des trains** »), contenant des priorités spécifiques qui seront appliqués à l'égard de trains spécifiques dans certaines circonstances. De telles déclarations devront être conformes aux priorités de répartition des trains.
- (c) Metrolinx se réserve le droit d'amender les déclarations de priorité de répartition des trains, de temps à autre, conformément à la section 10.2.

### **9.2 Consultations relatives aux déclarations de priorité de la répartition des trains**

- (a) Lors de l'élaboration ou de l'amendement d'une déclaration de priorité pour la répartition des trains, pouvant être effectué à tout moment, Metrolinx fournira l'ébauche des déclarations de priorité de la répartition des trains aux opérateurs de train. L'ébauche de la déclaration de priorité pour la répartition des trains devra comprendre :
  - (i) Le texte (contenu) de la déclaration de priorité pour la répartition des trains proposée;

- (ii) L'identification de la ou les sections du réseau Metrolinx sur lesquelles la déclaration de priorité pour la répartition des trains sera applicable ou sera destinée à s'appliquer;
  - (iii) Une déclaration relative aux raisons de Metrolinx pour la déclaration de priorité pour la répartition des trains proposée; et
  - (iv) Toute autre information qu'il sera raisonnable de partager afin que Metrolinx informe de façon appropriée les opérateurs de train affectés par la déclaration de priorité pour la répartition des trains proposée et ses effets probables sur leurs opérations.
- (b) Dans un délai maximal de 7 jours suivant la remise par Metrolinx de l'ébauche des déclarations de priorité pour la répartition des trains établies conformément à la section 10.2(a), les opérateurs de train devront fournir des commentaires par écrit, s'il y a lieu, relatifs aux révisions de l'ébauche des déclarations de priorité pour la répartition des trains.
- (c) Metrolinx devra :
- (i) Prendre en considération tous les avis et les commentaires reçus de la part des opérateurs de trains affectés en vertu de la section 10.2(b);
  - (ii) Effectuer lesdites modifications des déclarations de priorité pour la répartition des trains dans la mesure où elles sont appropriées et raisonnables; et
  - (iii) Envoyer une copie des déclarations de priorité pour la répartition des trains finales aux opérateurs de train concernés.

## **10. ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE DES OPÉRATEURS DE TRAIN**

### **10.1 Obligation en matière d'équipement des opérateurs de train**

- (a) Lorsqu'ils opèrent sur le réseau Metrolinx, les opérateurs de train devront uniquement utiliser les équipements spécifiés qui seront conformes aux dispositions des lois en vigueur, des normes applicables, de l'entente d'accès en vigueur et à toutes les exigences et politiques de Metrolinx au regard de l'utilisation des équipements spécifiés sur le réseau Metrolinx.
- (b) Les opérateurs de train sont tenus d'aviser Metrolinx, et lorsque les termes d'une entente d'accès l'exigent, d'obtenir l'autorisation préalable de Metrolinx, avant de procéder à toute modification de l'équipement spécifié utilisé sur le réseau Metrolinx.

### **10.2 Demandes de modification de l'équipement ou de l'infrastructure de l'opérateur de train**

#### *Note explicative*

*Cette section fournit un cadre à Metrolinx et aux opérateurs de train pour identifier les besoins en termes de modification de l'équipement utilisé par l'opérateur de trains, présenter une demande de modification, et évaluer les exigences relatives à ces modifications d'équipement, et/ou pour les demandes de modification des*

*infrastructures de Metrolinx d'un opérateur de train. Ces dispositions s'appliqueront à toute modification de l'équipement, incluant sans s'y limiter, les systèmes de résistance aux chocs, les poids des essieux, la capacité de freinage, la compatibilité électromagnétique, les interférences avec les systèmes de signalisation, l'enveloppe cinématique, la compatibilité opérationnelle, la longueur des trains, la disposition du TCS, les émissions sonores, les émissions de gaz des équipements, les systèmes de protection contre les incendies, etc.*

- (a) Si un opérateur de train souhaite procéder à la modification d'un équipement spécifié qu'il utilise sur le réseau Metrolinx, autre que celles autorisées au termes de l'entente d'accès, ou s'il souhaite modifier toute infrastructure sur le réseau Metrolinx, l'opérateur de train devra soumettre une demande à l'examen et l'approbation de Metrolinx pour apporter une telle modification à l'équipement spécifié utilisé ou aux infrastructures (chacune, une « **demande de modification de l'équipement** » ou une « **demande de modification de l'infrastructure** », selon le cas).

Metrolinx se réserve le droit d'approuver, à sa seule discrétion, toute demande de modification de l'équipement ou toute demande de modification de l'infrastructure. Ces demandes pourront faire l'objet de négociations et leur exécution pourrait être soumise à la signature d'une entente écrite définitive qui régira la modification en question.

- (b) Les opérateurs de train devront présenter une demande de modification de l'infrastructure, et, selon le cas, une demande de modification de l'équipement dans le cadre des demandes de Types 2, telles que décrites dans les dispositions de la section 6.3, notamment pour toute demande relative à l'exploitation d'un service supplémentaire, ou qui diffère matériellement des services autorisés dans les ententes d'accès des opérateurs de train, tel que défini par Metrolinx.
- (c) Metrolinx se réserve le droit, à sa seule discrétion, de demander à l'opérateur de train de soumettre une demande de modification de l'équipement, si l'agence juge qu'une modification non autorisée a été apportée à tout équipement existant, autorisé en vertu de l'entente d'accès, sans entente écrite préalable avec Metrolinx.
- (d) Chaque demande de modification d'un équipement ou d'une infrastructure présentée par un opérateur de train devra présenter :
- (i) Les spécificités de l'équipement proposé de façon suffisamment détaillée pour permettre à Metrolinx d'évaluer les effets de la modification de l'équipement;
  - (ii) Toutes les modifications des infrastructures nécessaires pour mettre en place la demande de modification de l'équipement; et
  - (iii) Toutes modifications des infrastructures de Metrolinx qui ne sont pas directement associées à la demande de modification de l'équipement.
- (e) Les demandes de modification de l'équipement ou de l'infrastructure présentées par les opérateurs de trains ne seront pas considérées comme des informations confidentielles, sauf dispositions contraires prévues par une entente d'accès ou par un accord express de Metrolinx. Metrolinx pourra partager les détails de la demande avec d'autres opérateurs de train, si l'agence le juge nécessaire.



- (f) À la réception d'une demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure, Metrolinx devra :
- (i) Donner l'occasion à l'opérateur de train concerné de présenter et de discuter sa demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure dans un délai de 120 jours suivant la présentation de la demande;
  - (ii) Mener une évaluation de la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure conformément aux normes de Metrolinx et à toute autre politique pertinente en vigueur;
  - (iii) Évaluer les impacts potentiels de la demande de modification de l'équipement sur Metrolinx, le réseau Metrolinx et tout autre opérateur de train opérant sur le réseau de Metrolinx; et
  - (iv) Si Metrolinx estime, et à sa seule discrétion, que des consultations supplémentaires sont nécessaires, consulter les autres opérateurs de train qui pourraient vraisemblablement être affectés matériellement par la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure.
- (g) Metrolinx sera tenue d'envoyer un avis à l'opérateur qui a présenté une demande de modification pour l'informer de sa décision relative à la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure, qu'elle soit approuvée ou refusée. Un tel avis devra contenir :
- (i) Dans le cas d'une approbation, les conditions auxquelles Metrolinx assujettit l'octroi de son approbation;
  - (ii) Dans le cas d'une approbation, les détails de l'indemnité si l'opérateur de train est tenu de verser une compensation à Metrolinx ou un autre opérateur de train en raison des effets de la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure;
  - (iii) Les raisons motivant l'approbation ou le refus de la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure, y compris les raisons de toutes conditions associées à l'octroi de l'approbation;
  - (iv) Les détails de toute compensation nécessaire mentionnée dans l'avis et la méthode de paiement préférée; et
  - (v) Toute garantie ou autre forme d'assurance de paiement que l'opérateur de train devra fournir à Metrolinx.
- (h) Si l'opérateur de trains conteste le refus d'une demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure ou toutes conditions, notamment relatives à la compensation, associées à l'octroi de l'approbation de Metrolinx pour la demande en question, l'opérateur de train pourra en aviser Metrolinx. Les représentants de chaque partie pourront engager des discussions et des négociations, en présence d'une autorité appropriée, afin de résoudre les questions issues du désaccord dans un délai de 30 jours suivant l'avis de contestation.

- (i) Toute approbation de Metrolinx relative à une modification de l'équipement est conditionnelle au paiement par l'opérateur de train de toutes exigences de compensation définies dans l'avis d'approbation émis par Metrolinx relatif à la modification de l'équipement correspondante.
- (j) Un opérateur de train pourra uniquement mettre en œuvre une modification de l'équipement qui a été approuvée aux dates prévues dans l'avis d'approbation, et seulement si l'application de cette modification est conforme aux conditions d'approbation de Metrolinx relatives à la modification de l'équipement.
- (k) Si un opérateur de train doit procéder à une modification de l'équipement en raison d'un changement dans la loi en vigueur ou dans les directives des autorités gouvernementales, cet opérateur de train devra soumettre une demande de modification de l'équipement, conformément aux dispositions de la section 11 en décrivant toutes les spécificités liées à la modifications exigées aux termes de la section 11 ainsi qu'une description des changements survenus dans la loi en vigueur ou dans les directives des autorités gouvernementales donnant lieu à cette demande de modification de l'équipement.
- (l) Un opérateur de train devra assumer les coûts et les pertes qu'il pourrait subir en raison de la mise en place d'une modification de l'équipement.

### **10.3 Modifications des infrastructures ou des équipements et questions liées à l'indemnisation**

- (a) Les compensations découlant de l'approbation d'une demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure :
  - (i) Si Metrolinx, dans sa décision d'approbation de la modification de l'équipement, demande, sans limitation, le remboursement de tous frais engagés par Metrolinx afférent à la modification de l'équipement, incluant les coûts marginaux d'exploitation, d'entretien et liés au renouvellement des immobilisations.
- (b) Le remboursement des frais administratifs associés à la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure
  - (i) Metrolinx peut prétendre à un remboursement de tous les frais administratifs et généraux engagés raisonnablement et tous les coûts associés à l'évaluation de la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure par l'opérateur de train concerné.
  - (ii) Metrolinx sera tenue, à la demande d'un opérateur de train, de fournir par écrit, à cet opérateur, une estimation des coûts associés à l'évaluation de la demande de modification de l'équipement ou de l'infrastructure présentée par cet opérateur.

## **11. MODIFICATIONS DES INFRASTRUCTURES DE METROLINX**

- (a) Si Metrolinx envisage de mettre en œuvre une modification programmée de ses infrastructures, qui affectera ou pourra potentiellement affecter l'exploitation des services d'un opérateur de train, l'agence devra fournir un avis à l'opérateur de train

concerné l'informant de telles modifications, conformément à l'échéancier défini dans la section 7 de ce présent code de réseau au regard de toute fermeture de voie associée à cette modification des infrastructures.

## **12. EXAMEN DU CODE DE RÉSEAU DE METROLINX**

### **12.1 Examen annuel du code de réseau relatif à la gestion du réseau de Metrolinx**

- (a) Examens annuels de Metrolinx et amendements
  - (i) Metrolinx devra examiner le code de réseau chaque année afin de s'assurer qu'il continue de servir ses objectifs et son but.
  - (ii) Dans le cadre de cet examen annuel du code de réseau, Metrolinx devra donner l'occasion aux opérateurs de train de soumettre des commentaires ou suggérer des révisions conformément aux dispositions suivantes :
    - (A) Les opérateurs de train devront soumettre leurs commentaires, ou les amendements proposés, relatifs au code de réseau en vigueur au moment de l'examen, à la date qui sera déterminée par Metrolinx;
    - (B) Les commentaires, ou les amendements proposés, des opérateurs de train devront :
      - (I) Être soumis par écrit;
      - (II) Contenir une description détaillée de l'amendement proposé; et
      - (III) Fournir une justification suffisamment détaillée des raisons motivant la proposition de l'amendement;
    - (C) Metrolinx se réserve le droit, à sa seule discrétion, de partager les soumissions des opérateurs de train aux autres opérateurs de trains, et, pourra donner l'occasion aux autres opérateurs de train de commenter ces soumissions; et
    - (D) Metrolinx se réserve le droit, à sa seule discrétion, d'accepter ou de rejeter les révisions du code de réseau proposées par les opérateurs de train.
  - (iii) Dans l'éventualité où Metrolinx amenderait le code de réseau, l'agence sera tenue de fournir un avis aux opérateurs de train, pour les informer des modifications du code de réseau et de la date d'entrée en vigueur de ses modifications. Elle devra également publier à nouveau le code de réseau révisé.

