

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DU PORT D'OSHAWA

août 2021

HOPA Ports reconnaît, avec gratitude, notre présence sur les territoires traditionnels des nations

Haudenosaunee et des Anishinaabe.

Nous reconnaissons que les terrains portuaires de HOPA sont, à Hamilton et à Niagara, situés sur le territoire traité des Mississaugas de la Première nation de Credit ; et à Oshawa, sur le territoire des Mississaugas de Scugogog.

Mississaugas de la Première nation de Scugog Island, qui est couvert par les traités Williams.

Nous sommes aux côtés de nos voisins autochtones pour célébrer et protéger les terres et les eaux des Grands Lacs et tout ce qu'ils apportent : la vie, les ressources, le transport et le commerce.

## TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1	5 MISSION ET PRINCIPES D'UTILISATION DES SOLS 35
1.1 OBJECTIF DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS 2	5.1 MISSION ET VISION 36
1.2 HISTOIRE DU PORT 4	5.2 PRINCIPES D'UTILISATION DU SOL 37
1.3 PROPRIÉTÉS FONCIÈRES DU PORT 6	6 CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT 39
1.4 GOUVERNANCE DU PORT 9	6.1 CONNECTIVITÉ MULTIMODALE 40
1.5 POLITIQUE PROVINCIALE ET MUNICIPALE 10	6.2 DESIGN URBAIN 44
2 PROCESSUS D'ACTUALISATION DU PLAN 17	6.3 USAGES PUBLICS ET ESPACES NATURELS PROTÉGÉS 45
2.1 ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT 18	6.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ 46
2.2 ENGAGEMENT ET CONSULTATION DE LA COMMUNAUTÉ 19	6.5 DURABILITÉ ET ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE 47
3 CONTEXTE PORTUAIRE 21	6.6 PROCESSUS D'ÉVALUATION DES PROJETS 48
3.1 CONTEXTE RÉGIONAL 22	7 PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE 51
3.2 CONTEXTE ENVIRONNANT 24	7.1 OBJECTIF DES PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE 52
4 LE RÔLE DU PORT 29	7.2 TYPES D'OCCUPATION DU SOL 54
4.1 FLUX DE MARCHANDISES ET TRANSPORT MARITIME 30	7.3 QUAI OUEST 56
4.2 ACTIVITÉ ACTUELLE ET UTILISATEURS DU PORT 32	7.4 PORT DE L'EST 62
4.3 OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES FUTURES 33	8 ALLER DE L'AVANT 69

## OBJECTIF DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Le port d'Oshawa (le port) est l'un des 18 grands ports canadiens jugés vitaux pour l'économie nationale du Canada. Régie à l'origine par la Commission portuaire d'Oshawa, la gestion du port a été transférée à l'Administration portuaire d'Oshawa lorsqu'elle a été désignée comme Administration portuaire canadienne (APC) en vertu de la Loi maritime du Canada (la Loi) en 2012. En 2019, l'Administration portuaire de Hamilton et l'Administration portuaire d'Oshawa ont fusionné afin d'assurer la viabilité à long terme des opérations portuaires et de renforcer la chaîne d'approvisionnement chaîne d'approvisionnement canadienne.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (HOPA) fournit une approche coordonnée de la gestion de la gestion, du développement, de l'utilisation des l'utilisation des sols et du marketing.

La majorité des 63 hectares du port sont actuellement occupés. hectares (155 acres) sont actuellement occupés et abritent environ 11 utilisateurs et partenaires du port. Les besoins de l'économie régionale, de la communauté locale et de la société civile sont pris en compte.

besoins de l'économie régionale, de la communauté locales et des entreprises dépendantes du port s'accroître au cours des prochaines années. L'objectif du plan d'occupation des sols mis à jour est d'anticiper ces besoins. plan d'occupation des sols actualisé a pour objectif d'anticiper ces besoins et d'élaborer un plan pour un port d'Oshawa durable et prospère.

Ce plan d'occupation des sols contient des objectifs et des politiques pour le développement du port d'Oshawa au cours des 10 à 15 prochaines années et crée un cadre pour la planification et le développement de l'utilisation des terres

qui prend en compte

- les besoins actuels et futurs du port en matière d'infrastructure du port ;
- Les demandes du marché pour des services de multimodaux dans la région du Grand Toronto Hamilton (GTHA) ;
- les aspects environnementaux et sociaux des terrains du port et son rôle dans le secteur riverain ;
- les aspirations de la communauté, des parties prenantes et de la municipalité pour l'avenir du port et des zones environnantes
- le rôle du port en tant que moteur économique de la ville d'Oshawa et de la région de la GTHA.

HOPA révisera le plan d'aménagement du territoire tous les cinq ans, conformément aux exigences de la Loi maritime du Canada

et en consultation avec la ville d'Oshawa, l'Office de protection de la nature du lac Ontario central (CLOCA), d'autres parties prenantes et le public. Le plan d'aménagement du territoire du port d'Oshawa est distinct des documents de planification de l'utilisation des terres d'aménagement du territoire. Il s'agit d'un cadre qui guidera l'évolution du port, et non pas un code d'utilisation des ou un plan directeur détaillé.

## HISTOIRE DU PORT

Oshawa est depuis longtemps un lieu de transport et de commerce dès les années 1700. lorsque les Mississaugas de la Première Nation de l'île de Scugog utilisaient ce que l'on appelle aujourd'hui le Scugog Carrying Place Trail. Ce sentier, utilisé pour la chasse et le commerce, est l'un des nombreux itinéraires et lieux de qui reliaient l'intérieur de la province au lac Ontario<sup>1</sup>. Les premiers essais d'aménagement d'un port en 1840, lorsque la jetée et les brise-lames ont été construits par la Sydenham Harbour Harbour Company. À cette époque, les exportations comprenaient la farine, le porc, les cendres, l'avoine, le whisky et le bois. La construction navale était également pratiquée sur le côté est du port à cette époque. En 1878, la Sydenham Harbour Company devient la Oshawa Harbour Company. Les archives indiquent qu'en 1889 le port exportait 16 337 tonnes de marchandises<sup>2</sup>. Le port est la principale méthode d'expédition d'Oshawa pendant la Grande Dépression et la Seconde Guerre mondiale. En 1930, le port a continué à s'agrandir l'ouverture du canal de navigation Welland, qui permet à des Welland, permettant à de plus grands navires de traverser le lac Ontario et d'accroître les activités du port d'Oshawa<sup>3</sup>. La Voie maritime du Saint-Laurent est ouverte en 1959. peu après, la Commission du port d'Oshawa est créée en 1960. La Commission du port d'Oshawa

La Commission a supervisé l'un des sept ports en eau profonde du Canada jusqu'en 2012, année où elle est devenue l'autorité portuaire d'Oshawa. Le 18 juin 2019, l'Administration portuaire d'Oshawa a fusionné avec l'Administration portuaire de Hamilton, et est aujourd'hui connue sous le nom de Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA Ports)<sup>4</sup>. Toujours une plaque tournante pour le commerce et le transport, le port d'Oshawa a récemment affiché ses meilleurs résultats. d'Oshawa a récemment enregistré sa meilleure saison en 2020, avec des tonnages dépassant les 672 000 tonnes.

Picture: Vue du port d'Oshawa en 1900, crédit de la collection Thomas Bouckley, Robert McLaughlin Gallery.

1. Société historique d'Oshawa, The Scugog Carrying Place 2018
2. Musée d'Oshawa, Le port d'Oshawa - Partie 1 2020
3. Société historique d'Oshawa, Le port d'Oshawa - Partie II 2021
4. Société historique d'Oshawa, Le port d'Oshawa - Partie II 2021

Picture: Vue du port en 1987 avec le vraquier Kaptan Güven amarré, crédit Bibliothèques publiques d'Oshawa, Collection d'histoire locale

## PROPRIÉTÉS FONCIÈRES DU PORT

Oshawa est l'une des rares villes canadiennes à pouvoir bénéficier d'un aéroport, de lignes ferroviaires, d'un port en eau profonde et des autoroutes de la série 400 à proximité les unes des autres. Cette combinaison de moyens de transport offre aux importateurs et aux exportateurs de la ville un avantage concurrentiel. Le port a accès à une main-d'œuvre qualifiée pour traiter tous les types de et aux marchés mondiaux grâce à la Voie Lawrence Seaway. Le port d'Oshawa est l'un des plus petits ports régis par une administration portuaire canadienne désignée et comprend 63 hectares (155 acres) de terrains, 206 hectares (509 acres) de lots d'eau et une zone tampon de 120 mètres du marais. Le port dispose actuellement d'un mur de quai de 480 mètres, d'un espace d'entreposage de 2 000 mètres carrés et d'un espace de stockage de 32 000 mètres carrés d'espace d'entreposage, en plus d'une capacité de stockage des céréales de 10 tonnes. Dans le port d'Oshawa, on trouve divers éléments, dont le site d'un l'emplacement d'un cimetière de pionniers qui avait été déplacé ; un Pionniers; un poste de traite du 18e siècle ; et le point de repère connu sous le nom de Gifford Hill.

Figure 1 : Le port d'Oshawa dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent

Figure 2 : Le port d'Oshawa dans le contexte de la région élargie du Golden Horseshoe

Figure 3 : Propriétés foncières du port d'Oshawa dans leur contexte

(page 6-8)

## GOVERNANCE DU PORT

Loi maritime du Canada

Lettres patentes

<p>La loi maritime du Canada a créé les APC pour exploiter des ports particuliers au nom du gouvernement. Les APC ont le pouvoir de s'engager des activités liées au transport maritime, à la navigation transport de passagers et de marchandises, le stockage et l'entreposage et de marchandises. Les APC doivent être financièrement autonomes. Les opérations de l'autorité portuaire ne sont pas financées par l'argent des contribuables mais par les loyers des usagers du port et les droits de port. La loi maritime du Canada vise à faciliter un système portuaire national composé de 17 CPA gérées de manière indépendante. La loi a pour objectif de faciliter l'efficacité et la viabilité des ports canadiens, ce qui implique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre en œuvre des politiques de transport qui dotent le Canada d'une infrastructure maritime offrent un soutien efficace à la réalisation des objectifs sociaux et économiques nationaux, régionaux et locaux et qui promeuvent et la compétitivité et les objectifs commerciaux du Canada</li> </ul> <p>objectifs ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir le succès des ports dans le but de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fonder l'infrastructure et les services maritimes sur des pratiques et des approches internationales internationales compatibles avec celles des partenaires commerciaux du Canada afin de favoriser l'harmonisation des normes ;</li> <li>- Veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de manière à satisfaire les besoins des utilisateurs et sont disponibles à un coût raisonnable ; et,</li> <li>- Assurer un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.</li> </ul> <p>Conformément à la loi, chacun des trois niveaux de gouvernement nomme une personne au Conseil d'administration de Conseil d'administration de HOPA. Le ministre fédéral des Transports, sur recommandation des utilisateurs du port, nomme quatre autres administrateurs, nomme quatre autres directeurs.</p>	<p>Les lettres patentes de HOPA établissent le cadre de gouvernance, décrivant les eaux navigables et les biens de HOPA, en décrivant les activités et les pouvoirs de la HOPA, et imposent des limites aux emprunts, au crédit-bail et aux activités des filiales. Les lettres patentes établissent que HOPA et ses filiales n'ont pas accès aux fonds du gouvernement fédéral, sauf dans des circonstances particulières. HOPA est tenue de verser une allocation annuelle à Transport Canada une allocation annuelle calculée sur la base des recettes brutes. HOPA effectue également verse également des paiements en remplacement d'impôts (PERI). HOPA est également soumise à d'autres lois fédérales, y compris la loi sur les études d'impact et et ses règlements d'application, ainsi que la Loi sur la Loi sur la sûreté des transports maritimes et ses règlements, qui impose un régime de sécurité spécifique pour les portuaires.</p>
---	---	--

<p>dans le but de contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie.</p>		
--	--	--

(page 9)

## POLITIQUE PROVINCIALE ET MUNICIPALE

<p>Un cadre politique provincial et municipal guide et réglemente l'utilisation des terres dans la</p> <p>Golden Horseshoe. En tant que port désigné et réglementé par le gouvernement fédéral. L'utilisation et développement du port d'Oshawa sont régis par la par la législature fédérale et les lettres patentes décrites à la section 1.4, et guidées par le plan d'aménagement du territoire. Plan d'utilisation des terres. Toutefois, l'harmonisation des objectifs d'utilisation des terres au port avec le plan général d'aménagement du territoire est important; la communauté dans son ensemble, l'économie et l'environnement ont tout à gagner à ce que les visions du port, de la région, de la ville et de l'agglomération</p>	<p><b>Déclaration de politique provinciale (2020)</b></p> <p>La déclaration de politique provinciale (DPP) fournit des orientations politiques sur des questions d'intérêt provincial liées à l'aménagement et au développement du territoire. La DPP établit les fondements de la politique pour réglementer l'aménagement et l'utilisation du territoire. Les plans officiels doivent identifier les intérêts provinciaux et définir les désignations et les politiques appropriées en matière d'utilisation des terres. les plans officiels municipaux et les arrêtés de zonage doivent être compatibles avec le PPS.</p>	<p>Le PPS stipule que les autorités chargées de la planification planifient, protègent et préservent les zones d'emploi pour les utilisations actuelles et futures et s'assurer que l'infrastructure nécessaire soit fournie. Les politiques de l'emploi du PPS exigent la promotion du développement économique et de la compétitivité par la mise à disposition d'un éventail de sites appropriés pour des besoins des entreprises existantes et futures. Le PPS prévoit également que les autorités chargées de l'aménagement du territoire protègent les zones d'emploi situées à proximité des principaux équipements et corridors de circulation des marchandises pour les emplois qui nécessitent ces</p>
--	--	--

<p>lorsque les visions du port, de la région, de la ville d'Oshawa et de la communauté se soutiennent mutuellement. HOPA tient compte du cadre de la politique de planification dans ses processus d'aménagement du territoire et s'engage à coordonner et à consulter avec les partenaires municipaux en ce qui concerne l'évolution du port et des zones environnantes.</p>		<p>emplacements. Le PPS établit que la connectivité au sein et entre les systèmes de transport est maintenue et, si possible, améliorée. Le PPS établit qu'un système de transport multimodal fiable qui favorise la circulation des biens et des personnes assurera la prospérité économique à long terme. En ce qui concerne les installations maritimes et ferroviaires, le PPS exige que la planification de l'utilisation des sols dans leurs environs, afin de protéger leur fonctionnement et leur rôle économique à long terme. Le PPS fournit également des orientations pertinentes en ce qui concerne la préservation du patrimoine naturel et à la protection de la santé et de la sécurité publiques.</p>
---	--	--

(Page 10)

**Plan de croissance pour la région du Golden Golden Horseshoe (2019)**

<p>Un lieu de croissance : Le plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (le plan de croissance) a été publié le 15 mai 2019, et la modification 1 est</p>	<p>Le plan de croissance identifie également plusieurs zones d'emploi d'importance provinciale (PSEZ) dans la région. La totalité des terrains du</p>	<p>Le Plan de Greenbelt (2017) protège les zones naturelles, les terres agricoles et les ressources de l'eau dans la région de la Grande région du Golden</p>
---	---	---

<p>entrée en vigueur août 2020, remplaçant le plan de croissance de 2017 en vertu de la loi sur les zones de croissance, 2005. Le plan de croissance fournit un cadre pour la gestion de la croissance dans l'ensemble de la région en coordination avec les politiques du plan de la ceinture le plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et le plan de l'escarpement du Niagara.</p> <p>L'un des principes directeurs du plan de croissance est de d'offrir une certaine souplesse à la région afin de tirer parti nouvelles opportunités économiques et d'emploi au fur et à mesure qu'elles se présentent, tout en pour les industries traditionnelles. Le plan de croissance établit des prévisions de croissance de l'emploi et des objectifs d'intensification de l'emploi et exige que les municipalités fournissent des terrains adéquats dans les dans les zones d'emploi afin d'atteindre ces objectifs et d'accueillir un large éventail d'utilisations d'emploi. Les municipalités sont tenues de désigner et préserver les terrains adjacents ou proches des</p>	<p>port d'Oshawa d'Oshawa sont des zones d'emploi, et la plupart d'entre elles la plupart des terrains se trouvent dans une zone d'emploi d'importance provinciale. Comme toutes les zones d'emploi désignées par les municipalités, les zones d'emploi d'importance provinciale sont considérées comme des zones d'emploi stables et à long terme. Mais contrairement aux autres zones d'emploi, elles ne peuvent pas être converties à d'autres utilisations du sol avant l'obtention d'une autorisation municipale. Comme le montre la figure 4, une grande partie du secteur riverain de la région de Durham le long du corridor 401 est axé sur l'emploi.</p> <p>Les politiques du plan de croissance pour les zones d'emploi et les zones de développement économique et social s'alignent sur le mandat de la HOPA, qui est de soutenir la la circulation des marchandises et le développement économique par le biais de la gestion et l'intendance à long terme de ses terrains du Port d'Oshawa.</p>	<p>Horseshoe. Le plan de Greenbelt offre une protection permanente aux terres agricoles et aux ressources écologiques et hydriques de la région. Les ruisseaux Oshawa Creek, Harmony Creek, Farewell Creek et le marais, adjacent au port, sont des zones extérieures de Greenbelt. Les ruisseaux Oshawa et Farewell sont des vallées fluviales urbaines.</p> <p>Les vallées fluviales urbaines constituent des liens importants entre le Greenbelt et le lac Ontario.</p>
---	--	--

<p>de marchandises et des corridors, y compris les principaux échangeurs routiers, comme zones de fabrication, d'entreposage et de logistique, et d'interdire l'utilisation de ces zones à des fins commerciales.</p>		
---	--	--

Figure 4 : L'ensemble des terrains portuaires est une zone d'emploi de longue date, dont la majeure partie est également une zone d'emploi d'importance provinciale identifiée dans le plan de croissance (Source : Ministère des affaires municipales, modifié par Urban Strategies)

(page 11-12)

**Plan officiel de la région de Durham**

**Plan officiel d'Oshawa**

<p>Le plan officiel régional actuel de Durham (Plan officiel régional) a été adopté par le Conseil régional en 1991 et approuvé par le ministre des Affaires et du Logement en 1993. La consolidation actuelle comprend des modifications apportées le 11 mai, 2017. Le plan guide la croissance et le développement dans la municipalité régionale de Durham en fournissant des politiques visant à améliorer et à garantir la qualité de vie, la santé, la sécurité, la commodité et le bien-être de</p>	<p>Le ministre des Affaires municipales et du Logement a approuvé le plan officiel de la ville d'Oshawa (plan officiel d'Oshawa) le 12 février 1987. Le plan officiel d'Oshawa a été mis à jour pour la dernière fois en avril 2021. Le plan officiel d'Oshawa oriente les utilisations du sol à l'échelle de la ville, avec des politiques de soutien en matière de la gestion de l'environnement, les transports l'infrastructure et l'amélioration de la collectivité.</p>	<p>l'engagement de créer une zone de protection et de soutenir la préservation du marais. La désignation d'espace ouvert et de loisirs s'inscrit dans la continuité de la mise à disposition par HOPA d'un accès public à la plage et à l'embarcadère pour les loisirs publics. Le plan officiel d'Oshawa indique également l'intention de la municipalité de favoriser un carrefour touristique et un carrefour récréatif sur les terrains du quai ouest, ainsi qu'un carrefour de marina potentiel</p>
--	---	--

<p>la population de Durham. Le plan officiel régional vise à développer le potentiel économique et d'accroître les possibilités d'emploi pour ses résidents. Le plan officiel régional désigne la majorité des terrains du port d'Oshawa comme zones d'emploi, tandis que le quai ouest est désigné comme zone riveraine.</p> <p>Les terrains entourant le port d'Oshawa sont désignés comme zones d'emploi, zones riveraines et zones d'habitation. La désignation des zones d'emploi dans le Plan officiel régional est conforme aux utilisations existantes et à la vision à long terme du port. Les utilisations autorisées pour les zones d'emploi sont étendues et comprennent la fabrication, l'entreposage, le stockage et la distribution de marchandises et de matériaux, le transfert de fret et les installations de transport. Le plan officiel régional encourage à réserver les zones d'emploi situées près du port d'Oshawa qui ont intérêt à s'installer à proximité de ce type d'utilisation du sol.</p>	<p>Le plan officiel d'Oshawa identifie les pour les terrains du port situés à l'est de Montgomery Creek en tant que zone industrielle et zone riveraine spéciale. La politique relative au secteur riverain spécial s'applique au port et à la zone environnante. Les terrains portuaires situés à l'ouest de Montgomery Creek sont désignés comme espace ouvert et récréatif, avec l'indication d'un nœud récréatif potentiel. Les terrains environnants comprennent un mélange de zones industrielles, récréatifs et d'espaces ouverts et de loisirs. Il existe d'importantes zones d'alignement entre les désignations d'utilisation des terres du plan officiel et les fonctions existantes et prévues du port. L'affectation industrielle soutient les fonctions suivantes l'entreposage et le stockage, les services publics et les terminaux de transport. La désignation Special Waterfront qui s'applique aux parties orientales des parties orientales des terrains du port - encourage les industrielles et de bureaux, ainsi que les espaces ouverts et les et de loisirs qui s'alignent sur les objectifs de la HOPA.</p>	<p>au nord de l'arrière-port, au sud du chemin Harbour. Le plan officiel d'Oshawa identifie une grande partie des terrains du port d'Oshawa et des terrains de la marina. des terrains du port d'Oshawa et des terrains au nord du quai ouest du quai ouest comme zone spéciale de développement du port d'Oshawa. Les politiques connexes encouragent le développement économique de la zone de développement spécial, par le biais d'une combinaison d'aménagements conformément au plan d'occupation des sols de la municipalité. Le développement dans la zone doit également refléter les principes d'une bonne conception, notamment l'adaptabilité dans le temps, la résilience au changement climatique, le respect et l'intégration des caractéristiques et les fonctions naturelles, et la durabilité à long terme.</p>
--	--	---

## Zonage

Les arrêtés municipaux de zonage ainsi que la forme bâtie et les autres caractéristiques de l'aménagement. Le règlement de zonage de la ville d'Oshawa 60-94 de la ville d'Oshawa régit l'utilisation et l'aménagement des terres à l'échelle de la ville, y compris dans la zone de contexte du port. Le règlement 60-94 applique une variété de catégories de zonage au port et à ses environs. catégories de zonage au port et à ses environs. Il y a Il y a cinq catégories de zones dans ce secteur qui autorisent une diverses utilisations et activités industrielles : Port zone commerciale portuaire HBC T12 ; zone industrielle spéciale ; zone spéciale du front de mer ; zone industrielle sélective. spéciale ; zone spéciale du front de mer ; zone industrielle Select Industrial Zone SI-A(3) ; et Select Industrial Zone SI-B. La zone tampon de 120 m du marais est située à l'intérieur de la ville d'Oshawa, à l'est de la ville d'Oshawa. de l'aménagement. Le règlement de zonage de la ville d'Oshawa 60-94 de la ville d'Oshawa régit l'utilisation et l'aménagement des terres

à l'échelle de la ville, y compris dans la zone de contexte du port. Le règlement 60-94 applique une variété de catégories de zonage au port et à ses environs. catégories de zonage au port et à ses environs. Il y a Il y a cinq catégories de zones dans ce secteur qui autorisent une diverses utilisations et activités industrielles : Port zone commerciale portuaire HBC T12 ; zone industrielle spéciale. La zone tampon de 120 m du marais Second est classée en zone ouverte. Ce zonage permet l'installation d'une

## Accord de règlement

Le 22 avril 2010, le conseil municipal d'Oshawa a approuvé une entente de règlement entre la Couronne fédérale, la Commission portuaire d'Oshawa et la ville concernant un certain nombre de questions. L'entente comprenait le transfert de 19,4 hectares de terrain à la ville, y compris l'ancien port d'Oshawa. La mise en œuvre de l'accord de règlement visait à assurer une utilisation équilibrée de la zone du port d'Oshawa. L'accord a permis à la ville de mettre en œuvre les éléments de sa pour certains terrains du port d'Oshawa, mais elle a aussi permis l'optimisation des avantages économiques à court et à économiques à court et à long terme pour la ville et la région de Durham.

berme en terre, des structures de contrôle des inondations et de l'érosion, des installations de contrôle des eaux pluviales et des utilisations éducatives pour la jouissance d'une zone naturelle.

**Accord d'Utilisation du sol, Développement et Services municipaux Autorité de conservation du lac central de l'Ontario**

Un accord sur l'utilisation des terres, le développement et les services municipaux a été conclu entre le port et la ville d'Oshawa en juillet 2010. Les éléments clés de cet accord restent en vigueur, y compris un cadre de coopération et de consultation sur les questions liées à l'utilisation et à l'aménagement des terres et aux services municipaux dans la zone portuaire. Des orientations spécifiques sont fournies sur l'utilisation des terres sur le quai ouest, la protection du second marais et l'utilisation appropriée des matériaux de dragage.

HOPA reconnaît la grande expertise de l'Office de protection de la nature du lac central. Bien qu'en tant qu'entité fédérale, HOPA ne relève pas de la compétence réglementaire de CLOCA, HOPA tient compte de cette expertise et espère pouvoir s'en inspirer dans le cadre d'une relation de communication et de collaboration.

## PROCESSUS D'ACTUALISATION DU PLAN

### ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'environnement opérationnel qui a servi de base au précédent plan d'occupation des sols de 2013 a considérablement changé :

- L'Autorité portuaire d'Oshawa et l'Autorité portuaire de Hamilton ont été fusionnées en 2019. L'autorité portuaire fusionnée de Hamilton-Oshawa est en mesure de mieux attirer les investissements, de développer la chaîne d'approvisionnement et d'améliorer la connectivité et la compétitivité de la région à l'échelle mondiale.
- HOPA a acheté la propriété longtemps inoccupée de Petrocor sur le quai ouest et, en août 2020, a commencé à démolir les six réservoirs de carburant rouillés qui s'y trouvaient. Les réservoirs, qui sont restés inutilisés sur le site vacant de Petrocor pendant de nombreuses années, étaient considérés comme une nuisance visuelle pour la communauté. L'enlèvement des réservoirs améliore l'aspect visuel de la zone, qui comprend le parc Lakeview, et représente une étape importante dans l'amélioration de l'interface entre le port et les terrains de la ville.
- Le front de mer d'Oshawa a évolué grâce aux investissements réalisés dans le parc Lakeview et au changement de nom du parc Ed Broadbent Waterfront. L'achèvement du plan directeur de l'art public en 2018 a permis d'identifier le secteur riverain comme une zone clé pour l'activation de l'art public. À l'été 2021, la Ville aura terminé le réaménagement de la patageoire et du terrain de jeu du parc Lakeview.

**Picture 1:** Le West Wharf, avant août 2020, contenait les réservoirs de Petrocor qui étaient considérés comme une nuisance visuelle par la communauté.

**Picture 2:** L'interface entre le port et les zones publiques a été améliorée grâce à l'enlèvement des réservoirs de Petrocor dans la rue Simcoe, comme le montre l'image du bas.

(page 18)

## ENGAGEMENT ET CONSULTATION DE LA COMMUNAUTÉ

Le plan d'aménagement du territoire reconnaît que le port d'Oshawa est un atout économique régional et qu'il joue un rôle dans le réseau communautaire local. Le processus de planification a permis aux intervenants locaux et à l'ensemble de la collectivité de donner leur avis sur la façon de maximiser la contribution économique du port, tout en contribuant à la santé et au dynamisme du secteur riverain, de la ville et de la région. HOPA va mettre en place une stratégie de communication et de coopération avec la ville d'Oshawa.

Grâce à des enquêtes, des entretiens ciblés avec les parties prenantes et une journée portes ouvertes virtuelle, HOPA a reçu les commentaires d'environ 200 personnes de la communauté locale, des groupes de parties prenantes, des communautés des Premières nations et des utilisateurs du port. Voici un résumé de certains des principaux thèmes abordés au cours du processus d'engagement :

- Continuer à construire des relations avec la communauté ;
- Protéger le marais et les zones environnementales environnantes ;
- Atténuer les impacts visuels et sonores du quai du quai ouest ;
- équilibrer les activités récréatives et industrielles équilibrer les activités récréatives et industrielles du front de mer ;
- Maintenir l'accent sur la gestion de l'environnement l'environnement ;
- Renforcer l'activité économique et l'emploi ;
- Améliorer l'accès et faire un meilleur usage de l'espace sous-utilisé améliorer l'accès et mieux utiliser les espaces sous-utilisés ;
- Utiliser la signalisation pour informer et susciter l'intérêt pour le rôle du port le rôle du port ;
- Continuer à diversifier les marchandises et les utilisateurs du port ;
- Établir une vision commune pour le secteur riverain d'Oshawa d'Oshawa ; et
- Accroître le rôle du port dans la région de Durham.

## CONTEXTE PORTUAIRE

## CONTEXTE RÉGIONAL

<p>Le port se concentre sur le choix modal, l'efficacité et la compétitivité pour les utilisateurs du port, en aidant les industries de l'Ontario à prospérer. Le port d'Oshawa est le plus grand port de la région de Durham et constitue un élément important du système de transport et de l'économie de la région. Aujourd'hui, la région compte un peu plus de 697 000 habitants et le plan de croissance prévoit que la région de Durham atteindra 1 300 000 habitants en 2051. Durham compte actuellement 239 000 emplois et le plan de croissance prévoit une augmentation de 460 000 emplois en 2051.</p>	<p>Au fur et à mesure que l'économie se développe, la demande d'espaces d'emploi intensifs en matière de transport devrait continuer à croître. La région de Durham est bien placée pour répondre à ces demandes à l'est de Toronto, avec de l'espace et des opportunités pour développer son secteur des transports et de la logistique. La préservation d'espaces appropriés pour l'industrie et la fabrication est nécessaire pour assurer la diversité économique de la région dans les décennies à venir. La nature à forte intensité de transport de ces fonctions fait du port d'Oshawa une plaque tournante logique pour le maintien des emplois maritimes et industriels.</p>	<p>La région de Durham cherche à développer ses six industries clés : l'agro-industrie, EN3 (énergie, environnement et ingénierie), les sciences de la santé, les technologies innovantes, la fabrication et le tourisme. Le port d'Oshawa peut jouer un rôle dans le soutien de la croissance de bon nombre de ces industries. En particulier, le port continuera d'être un lien vital entre les producteurs agricoles de la région et leurs marchés, et sera un lien essentiel dans la chaîne d'approvisionnement pour les marchandises, les matériaux et les produits manufacturiers spécialisés.</p>
--	--	--

Le port d'Oshawa soutient le mouvement des exportations et des intrants industriels clés, notamment le grain, les matériaux de construction et les composants de fabrication avancés.

Figure 8 : Principaux facteurs de développement économique dans la région de Durham

(page 22-23)

## CONTEXTE ENVIRONNANT

<p>Le front de mer d'Oshawa comprend de vastes parcs, des communautés résidentielles, des caractéristiques naturelles majeures et le port d'Oshawa. À l'ouest et au nord du port d'Oshawa se trouve un réseau relié d'espaces ouverts publics. Ces espaces comprennent le parc Lakeview, le parc Southmead, le parc Lakewoods, le parc Stone Street, le parc Ed Broadbent Waterfront, l'aire de conservation Oshawa Valleylands, le sentier Larry Ladd Harbour, la plage du parc Lakeview, le ruisseau Oshawa et le ruisseau Montgomery. Bien que le port d'Oshawa soit situé dans le réseau continu de parcs le long du secteur riverain, il a la capacité de s'intégrer et de soutenir la connectivité entre les endroits du secteur riverain. Le parc Lakeview, le musée d'Oshawa et le parc riverain Ed Broadbent sont des atouts communautaires importants pour la ville. Le musée d'Oshawa préserve et favorise la connaissance et l'appréciation de l'histoire d'Oshawa. Le parc Lakeview est le plus utilisé de tous les parcs riverains d'Oshawa et il est régulièrement utilisé pour des célébrations et des événements à l'échelle de la ville. Le parc Lakeview est considéré comme un " parc de destination " dans la ville d'Oshawa en raison de sa capacité à offrir des installations et des attractions que l'on ne</p>	<p>Thomas Henry, ancien président de la Oshawa Harbour Company, y a vécu. Le parc Lakeview et le musée d'Oshawa abritent le cimetière des pionniers du port d'Oshawa, déplacé des terrains du port. Les ruisseaux Oshawa Creek et Montgomery Creek se déversent tous deux dans l'arrière-port du port. La crique d'Oshawa s'écoule sur 50 km depuis son point de départ dans la moraine d'Oak Ridges. Le ruisseau Montgomery est un affluent du ruisseau Oshawa. Les zones situées le long des ruisseaux Oshawa et Montgomery sont dotées de sentiers accessibles au public. À l'ouest de Lakeview Park se trouve le quartier résidentiel de Lakeview. Le quartier de Lakeview s'étend à l'ouest jusqu'à Boundary Road, au nord jusqu'à l'autoroute 401, à l'est jusqu'au marais Second et au sud jusqu'au lac Ontario. Plus près du lac, on trouve des maisons individuelles et quelques petits immeubles d'habitation plus au nord, près de l'autoroute 401. La communauté de Lakeview compte trois écoles secondaires, cinq écoles élémentaires et de nombreux équipements de loisirs. La gare GO d'Oshawa est située à la limite ouest du quartier de Lakeview. Au nord du port d'Oshawa se trouvent des emplois complémentaires. Il s'agit notamment d'un terminal McAsphalt directement adjacent</p>	<p>caractérisée par des bâtiments commerciaux d'un étage, dont certains contiennent des espaces de stockage ouverts. La zone comprend des usages industriels, manufacturiers, commerciaux et logistiques.</p> <p><b>LE MARAIS SECONDAIRE</b> Le marais Second d'Oshawa est une zone humide côtière d'importance provinciale de 137 hectares, située à l'est du port d'Oshawa, qui sert d'habitat à la faune et à la flore qui dépendent des zones humides. La combinaison du marais Second avec les zones adjacentes de la réserve faunique de la baie McLaughlin et du parc provincial Darlington représente près de 400 hectares de zones naturelles accessibles au public, à proximité du front de mer. Le marais Second est connu pour être une importante zone de reproduction et de halte migratoire pour les oiseaux et contient une diversité d'éléments naturels et construits, y compris une gamme de types de végétation, une plage, le ruisseau Harmony/Farewell, une digue en terre et des communautés de végétation des hautes terres. Un espace tampon de 120 mètres de large sur les terrains du port adjacents au côté ouest du marais permet d'assurer une protection adéquate du second marais contre les utilisations</p>
--	--	---

<p>trouve pas dans d'autres parcs. Le parc Lakeview comprend quatre bâtiments patrimoniaux, dont le Jubilee Pavilion. Le musée d'Oshawa se compose de trois maisons historiques : Henry House, Robinson House et Guy House. La maison Henry a été</p>	<p>au site, à l'intersection de la rue Farewell et du chemin Harbour. La zone d'emploi est</p>	<p>portuaires adjacentes. Comme indiqué dans les politiques des sections 6 et 7 du présent rapport, HOPA s'engage à conserver les terres tampons du marais Second. Les terrains tampons resteront dans le périmètre sécurisé de HOPA et ne seront pas accessibles au public.</p>
---	--	--

(page 24)

1. Le parc Lakeview est le bijou du front de mer d'Oshawa. et accueille de nombreux événements à travers la ville.
2. La partie est de la plage du parc Lakeview appartient à la HOPA, la partie ouest à la ville d'Oshawa.
3. La jetée du parc Lakeview, qui appartient à la HOPA et dont l'accès est assuré par un accord avec la ville d'Oshawa, offre une vue sur le lac Ontario.
4. Le ruisseau Oshawa se jette dans l'arrière-port du port.
5. Une gamme variée d'emplois et d'utilisations industrielles existe au nord du port.
6. Le futur Ed Broadbent Waterfront Park élargira l'accès du public au front de mer grâce à de nouveaux programmes au bord de l'eau.
7. Les terrains de l'ancienne marina appartenant à la ville sont situés dans l'arrière-port.
8. Des emplois complémentaires donnent sur Farewell Street.
9. Harbour Road relie le quai ouest au port est pour les véhicules et constitue une liaison cycliste importante le long du Waterfront Trail.

- 10. L'intersection de Harbour Road et de Farewell Street est une porte d'entrée essentielle pour le port et la zone d'emploi environnante, ainsi que pour les personnes accédant au front de mer et aux zones naturelles. Il est essentiel d'équilibrer en toute sécurité les activités des camions, des voitures et des cyclistes à cet endroit.
- 11. Le Waterfront Trail longe les terrains de l'East Harbour et se connecte au Second Marsh.
- 12. Ce dernier contient 137 ha de zones humides côtières d'importance provinciale.

(page 26-27)

## FLUX DE MARCHANDISES ET TRANSPORT MARITIME

<p>Le port d'Oshawa est la porte d'entrée de la région de Durham vers les marchés mondiaux et le point de départ du transport vers l'est de la région du Grand Toronto. En 2020, le port d'Oshawa a traité le plus grand volume de marchandises jamais enregistré : 672 100 tonnes, à bord de 77 navires nationaux et internationaux. Le fret annuel du port a une valeur d'environ 260 millions de dollars, soutenant l'activité économique et l'emploi dans les secteurs de l'agriculture, de la construction et de la fabrication. Les marchandises manutentionnées par le port d'Oshawa comprennent les engrais, les céréales, les marchandises générales, les produits liquides en vrac,</p>	<p>Le port d'Oshawa est une installation multimodale intégrée qui a le potentiel d'augmenter la quantité de marchandises transbordées entre le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport routier. Le port offre aux expéditeurs une gamme complète d'installations et de services, notamment des terminaux pour les marchandises sèches et liquides en vrac et les marchandises diverses, des opérations d'acconage avec une capacité de levage importante et une capacité d'entreposage. Le port dispose de 32 000 mètres carrés d'entrepôts extérieurs ouverts, de 20 160 mètres carrés d'entrepôts intérieurs répartis entre plusieurs installations de stockage, de</p>	<p>Les besoins en infrastructures sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dragage du poste d'amarrage est et du chenal d'approche ;</li> <li>- Construction d'une flèche dans le chenal d'approche est ; éclairage de la navigation et des quais ;</li> <li>- Extension du poste d'amarrage est ;</li> <li>- Réhabilitation/resurfaçage des quais est et ouest ;</li> <li>- Amélioration de la route d'accès et des services publics ;</li> <li>- Démolition du hangar de stockage obsolète sur le quai ouest pour créer des terrains de cargaison supplémentaires ;</li> <li>- Revêtement et infrastructure de gestion des eaux de ruissellement pour réduire la</li> </ul>
---	--	---

<p>les produits pétroliers, y compris l'asphalte liquide, le sel, l'acier et le ciment. Le port d'Oshawa relie le Canada aux marchés mondiaux, notamment les États-Unis, l'Europe et le Moyen-Orient. En collaboration avec QSL, son partenaire en matière d'acconage, HOPA Ports s'est fixé pour objectif de faire transiter un million de tonnes de marchandises par le port d'Oshawa. Une grande partie de cette croissance devrait provenir de l'augmentation de la capacité pour faciliter les exportations de céréales de l'Ontario, pour lesquelles il existe une demande établie.</p>	<p>480 mètres de quai et d'un accès au réseau ferroviaire de classe 1. HOPA veille à ce que des investissements continus soient réalisés dans les principales infrastructures portuaires et dans l'entretien, y compris le dragage et l'entretien des quais, afin de garantir un service efficace aux navires et la fonctionnalité continue des terrains portuaires. HOPA est également responsable de l'entretien des routes intérieures, des services publics et des installations communes du côté terrestre. HOPA a identifié plus de 25 millions de dollars de besoins en infrastructures au port d'Oshawa, à prioriser et à mettre en œuvre sur plusieurs années. Une grande partie de ces besoins d'investissement sont directement liés à la capacité future du port d'accueillir la capacité future du port à répondre à la croissance des des céréales cultivées en Ontario.</p>	<p>poussière et améliorer la gestion des eaux de ruissellement ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des portes et des clôtures pour une plus grande sécurité ;</li> <li>- Création d'un bureau de site consolidé ;</li> <li>- Amélioration de l'aménagement paysager du périmètre et de la protection contre les regards indiscrets.</li> </ul> <p>HOPA continue d'affiner ses priorités en matière d'infrastructure, sur la base d'une meilleure compréhension du site et des besoins.</p>
---	--	--

(page 30)

70-80  
navires/an

\$260 millions de dollars par an

672,100 MT de marchandises

Le port d' Oshawa accueille en moyenne 70 à 80 navires par an.

En moyenne, 260 millions de dollars par an transitent par le port, du sel et des produits sidérurgiques, l'asphalte et les grains.

En 2020, le plus grand volume de fret jamais atteint sera traité par le port d'Oshawa.

(page 31)

## ACTIVITÉ ACTUELLE ET UTILISATEURS DU PORT

<p>Environ 11 utilisateurs et partenaires du port, issus d'un ensemble diversifié d'industries, opèrent actuellement dans le port d'Oshawa. Certains utilisateurs sont présents au port depuis de nombreuses années, mais le port continue d'attirer de nouveaux utilisateurs. En général, les utilisateurs du port d'Oshawa appartiennent aux six grandes catégories suivantes :</p> <p><b>AGRI-ALIMENTAIRE</b> La catégorie agroalimentaire comprend les entreprises liées au transport et à la transformation des produits agricoles, y compris les terminaux d'exportation de céréales et d'engrais.</p> <p><b>VRAC/BRISÉ-VRAC</b> La catégorie vrac/rupture-vmac comprend le stockage et le transbordement de produits en vrac et de produits individuels, y compris les brames, poutres et bobines d'acier finies, ainsi que les composants et équipements manufacturés de plus grande taille importés ou exportés pour le compte du secteur manufacturier de la région.</p> <p><b>VRAC LIQUIDE</b> La catégorie Vrac liquide comprend les industries et les</p>	<p><b>ENTREPOSAGE, EXPÉDITION ET DISTRIBUTION</b> La catégorie des entrepôts, du transport maritime et de la distribution comprend les entreprises impliquées dans le transbordement de produits entre différents modes de transport (maritime, ferroviaire et/ou routier) ainsi que dans le stockage de produits allant de l'acier aux biens de consommation.</p> <p><b>VRAC SEC</b> Comprend les industries manipulant des produits tels que le sel, la potasse et les agrégats.</p> <p><b>UTILISATIONS RÉCRÉATIVES</b> Les anciens terrains de la marina à l'extrémité nord du port appartiennent à la ville d'Oshawa. HOPA reconnaît le désir de la ville et d'autres parties prenantes de réintroduire la navigation de plaisance dans le port. Des préoccupations existent quant à la sécurité des bateaux de plaisance qui interagissent avec les bateaux commerciaux dans un port de plus en plus fréquenté, mais HOPA s'est engagée à travailler avec la ville pour trouver une approche qui permettra d'atteindre son objectif d'accueillir davantage d'activités de plaisance.</p>
--	---

entreprises impliquées dans le transport et le stockage de matériaux liquides, y compris l'asphalte liquide.

(page 32)

## OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES FUTURES

Le personnel de la HOPA a effectué une évaluation des opportunités de marché adaptées au développement du port d'Oshawa. En consultation avec les partenaires régionaux de développement économique, HOPA a identifié plusieurs secteurs à fort potentiel de croissance. Il s'agit notamment des secteurs suivants : produits en acier de construction pour le marché de la construction de la RGTH ; autres produits de construction tels que le ciment et le gypse ; fabrication de béton préfabriqué ; produits manufacturés lourds et/ou composants associés à la construction automobile ; navires ou composants d'usine du secteur de l'énergie ; produits liquides en vrac tels que l'essence et les huiles alimentaires ; engrais ; transformation des aliments tels que la minoterie ou le raffinage du sucre ; céréales en vrac ou spécialisées ; importation et mélange de sel ; entreposage. HOPA a déterminé qu'une raffinerie d'éthanol ne sera pas considérée comme une utilisation portuaire.

HOPA a effectué une analyse détaillée de la demande potentielle de capacité d'exportation de céréales. Cette étude a révélé que la production de céréales d'exportation de l'Ontario devrait passer d'environ 4 millions de tonnes aujourd'hui à 6 millions de tonnes d'ici 2029. Les exportations supplémentaires prévus pour l'exportation de céréales de l'Ontario ne pourraient

Le système de transport du sud de l'Ontario est aujourd'hui en plein essor. La région du Grand Toronto et de l'Est est le meilleur endroit pour ajouter de la capacité afin de maximiser l'efficacité du système et de répondre à la demande croissante, avec 300 000 tonnes par an de l'augmentation prévue de la production céréalière de l'Ontario provenant du port d'Oshawa. En construisant de nouvelles capacités d'exportation (stockage et chargement direct), le port d'Oshawa pourrait faire passer ses exportations de 75 000 tonnes actuellement à 200 000-300 000 tonnes par an. Dans le cadre d'un réseau portuaire intégré sur les Grands Lacs, l'analyse préliminaire suggère également des possibilités futures pour le port d'Oshawa en tant que nœud clé d'un réseau de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs, pour le transport de matériaux de construction ou de biens de consommation.

dans le bassin des Grands Lacs en flux tendu. Il pourrait également être possible d'utiliser des traversiers rapides pour transporter des personnes entre Oshawa et d'autres villes des Grands Lacs. HOPA a déterminé que, compte tenu de toutes ces demandes potentielles du marché, tous les terrains portuaires actuellement utilisés à des fins d'emploi devraient continuer à l'être au cours de la période couverte par le présent

pas être pris en charge par les ports suivants	plan d'occupation des sols.
--	-----------------------------

(page 33)

## MISSION ET PRINCIPES D'UTILISATION DES SOLS

### MISSION et VISION

#### LA MISSION GLOBALE DE HOPA POUR LE PORT D'OSHAWA :

Nous sommes des gestionnaires responsables des terrains portuaires et de leurs solides réseaux maritimes, routiers et ferroviaires. Nous créons la prospérité en facilitant le commerce et en fournissant des solutions durables qui offrent de la valeur à nos clients portuaires et des avantages à nos communautés.

#### LA VISION DE HOPA :

Créer et diriger un réseau portuaire intégré sur les Grands Lacs.

(page 35-36)

## PRINCIPES D'UTILISATION DU SOL

Sept principes interdépendants guident HOPA dans ses processus de planification du port d'Oshawa, fournissant une orientation pour la croissance et le développement du port au fil du temps. Ces principes sont les suivants:

### 1. Développement économique

Assurer la vitalité économique du port d'Oshawa à long terme. Accroître le rôle du port dans le secteur manufacturier d'Oshawa et le secteur agricole de la région de Durham.

### 2. L'équilibre

Le port est un élément important du secteur riverain d'Oshawa. d'Oshawa, situé au sein d'un réseau de de parcs publics et d'espaces naturels. Assurer la gestion du port et de ses utilisations équilibrer la fonction et les besoins du port et de ses relations avec le front de mer.

### 3. Environnement

Reconnaître la position du port au cœur d'une confluence de zones environnementales et collaborer avec les parties prenantes au sein du gouvernement et de la communauté afin de protéger et de gérer les zones sensibles.

### 4. Durabilité

Promouvoir la durabilité environnementale, sociale et économique dans les processus de prise de décision concernant l'utilisation des sols et les nouveaux bâtiments, les nouvelles infrastructures et les améliorations, ainsi que les opérations des utilisateurs du port.

### 5. Image

Oshawa est fière d'être une ville riveraine. Reconnaître la grande visibilité du port et sa relation avec les zones riveraines et chercher à améliorer l'image physique et l'interface des terrains portuaires avec son environnement.

### 6. Partenariats

S'aligner sur les efforts de la région, de la municipalité, des agences et de la communauté dans les initiatives de développement économique et de planification en cours, ainsi que dans les partenariats sociaux, environnementaux et universitaires.

## 7. Engagement

Renforcer les relations avec le public, les communautés des Premières nations et les autres parties prenantes afin de les sensibiliser au rôle de HOPA, de partager des informations sur les possibilités de développement et de collaborer à des objectifs communs.

(page 37)

## CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT

Cette section détaille les politiques du Plan d'occupation des sols qui orienteront les activités de gestion et de développement de HOPA. Ces directives générales doivent être lues en conjonction avec les directives spécifiques de la section 7 ainsi qu'avec les considérations de mise en œuvre de la section 8.

## CONNECTIVITÉ MULTIMODALE

Le port en tant que centre multimodal

Les ports du Canada servent l'intérêt économique national et régional en assurant un transport efficace des marchandises, quel que soit le mode de transport. Le port d'Oshawa est une infrastructure de transport cruciale pour l'acheminement des matériaux destinés aux industries de la construction de la région, tels que le ciment, l'acier et l'asphalte. La RGTH est aujourd'hui la région métropolitaine qui connaît la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Étant donné le rôle contractuel du port de Toronto dans la manutention des produits de base pour le développement d'infrastructures axées sur la population, le port d'Oshawa peut jouer un rôle plus important dans la desserte de ce marché. La croissance et le développement de la RGTH se poursuivant, le port d'Oshawa peut jouer un rôle essentiel à cet égard. Les navires sont un élément important de la circulation des marchandises et des

L'encombrement des autoroutes du GTHA entraîne des retards et une augmentation des coûts. Une meilleure utilisation des installations maritimes pour le transport des marchandises en Ontario peut réduire le nombre de camions et la congestion des routes. L'accroissement du rôle du transport maritime en Ontario permettra aux usagers des transports de bénéficier d'un choix modal, en optant pour le transport maritime ou de surface lorsque cela s'avère judicieux. HOPA bénéficie de la possibilité d'offrir des options de transport maritime, ferroviaire et routier, ainsi que des connexions efficaces entre ces modes. Les centres multimodaux nécessitent un grand nombre d'espaces industriels et logistiques. Bien que le port d'Oshawa ne dispose pas d'un accès direct à l'eau, toutes les parcelles offrent un accès ferroviaire et/ou routier. L'exploitation de sites maritimes fait partie du mandat de HOPA, et les utilisateurs du site qui ont

chaînes d'approvisionnement, mais ils sont toujours liés aux méthodes de transport de surface. Presque toutes les marchandises transportées par bateau arrivent ou partent par camion ou par train. De plus en plus, la congestion le long des	besoin d'un accès maritime se verront offrir l'accès à un mur de quai, ou l'accès aux navires par pipeline. HOPA structure souvent les contrats de location de manière à permettre l'accès de plusieurs utilisateurs aux quais du port.
--	---

Figure 10 : Le réseau de transport du port d'Oshawa

(page 40-41)

Marine	Camionnage	Rail
<p>Des investissements et des améliorations sont nécessaires pour accroître la fonctionnalité des quais, des murs de quai, du canal d'approche et de l'arrière-port. Sur le quai Est, l'extrémité nord du mur de quai doit être agrandie pour augmenter la capacité de chargement et de déchargement. Sur le quai ouest, il est nécessaire de refaire le revêtement et d'améliorer les mesures de gestion des eaux pluviales afin d'atténuer les inondations sur le quai. Un meilleur éclairage est également nécessaire sur le quai ouest. Cela permettra l'accostage de deux navires et une plus grande capacité à déplacer les navires à quai pour un chargement efficace de toutes les cales. Les utilisateurs du port issus de la communauté maritime ont identifié la navigation et l'éclairage opérationnel</p>	<p>Le port d'Oshawa dispose d'excellentes connexions routières. Il est directement relié à la rue Farewell (qui fait partie du réseau stratégique de circulation des marchandises de la région de Durham). Le port est également relié à la rue Simcoe par Harbour Road. Les routes reliant le port sont gérées et entretenues par la région de Durham et la ville d'Oshawa. HOPA travaillera avec toutes les parties pour s'assurer que ces couloirs de circulation des marchandises conservent leur rôle important dans le réseau. Un accès routier efficace au port est important pour les producteurs agricoles locaux, mais certaines améliorations sont nécessaires. La région de Durham compte 278 exploitations de céréales et d'oléagineux qui comptent sur le port d'Oshawa pour les aider à étendre leurs activités.</p>	<p>En 2015, le CN a ouvert un embranchement ferroviaire dans le port d'Oshawa. Cet embranchement ferroviaire mène à la subdivision de Kingston, un important corridor ferroviaire reliant Toronto à Montréal. L'intégration du rail au transport maritime et routier peut accroître les possibilités d'importation et d'exportation dans le port. Pour accéder aux terrains d'East Harbour, les wagons doivent franchir une barrière de sécurité coulissante. Il y a deux barrières de sécurité à franchir sur la propriété de HOPA en traversant Harbour Road. Les itinéraires de transport actif sur Harbour Road doivent tenir compte de la sécurité lors de la traversée des voies ferrées. Le service ferroviaire pourrait être étendu vers le sud afin de fournir un accès direct aux futurs développements. Une meilleure intégration de</p>

<p>comme des domaines clés à améliorer, ainsi que le dragage et l'élimination des obstacles à la navigation dans le chenal d'approche. L'ensemble de ces améliorations permettra au port d'augmenter ses heures d'exploitation quotidiennes tout en améliorant la sécurité.</p>	<p>leurs activités. Ces exploitations sont situées au nord de l'autoroute, et l'itinéraire le plus courant pour les camions de grain consiste à descendre la rue Simcoe Sud jusqu'à Harbour Road. Cet itinéraire est actuellement limité, car il traverse à la fois des zones résidentielles et des zones industrielles. En outre, jusqu'à vingt camions peuvent attendre sur Harbour Road, ce qui crée des conflits avec les piétons et les cyclistes. Il est possible de diriger davantage de camions vers Farewell Street, qui est mieux adaptée à la circulation des camions. HOPA cherche à travailler avec la région de Durham et la ville d'Oshawa pour promouvoir des améliorations aux échangeurs routiers et au réseau provincial de circulation des marchandises qui accélérerait ce changement dans les flux de circulation. Les améliorations apportées à l'accès routier et à l'aménagement intérieur visent à rendre la circulation plus sûre et plus efficace.</p>	<p>l'infrastructure ferroviaire du port avec les opérations des utilisateurs devrait accroître l'utilisation de cet actif pour soutenir la croissance du fret au cours de la période couverte par ce plan.</p>
---	--	--

(page 42)

## Dragage

Le dragage du poste à quai Est et du chenal d'approche améliorera considérablement l'utilisation du poste à quai et l'accès au port d'Oshawa. En investissant dans le dragage, l'éclairage, la gestion des eaux de ruissellement, l'extension du mur de quai et d'autres

améliorations de l'infrastructure, HOPA remédiera aux zones de sous-utilisation critique de la capacité. Les autorités portuaires des Grands Lacs sont tenues d'effectuer des travaux de dragage d'entretien jusqu'à la profondeur de la voie maritime de 8,2 m (27 pieds) afin de garantir l'accès des navires au port. Le port d'Oshawa connaît un degré élevé d'envasement, ce qui nécessite un dragage annuel à l'embouchure du port et dans le chenal d'approche.

d'approche. La majeure partie de l'envasement est causée par le mouvement latéral et vers le nord de sable propre provenant du lac Ontario. Une partie de l'envasement est également causée par les dépôts provenant des débits des ruisseaux Montgomery et Oshawa, ce qui rend nécessaire le dragage de l'arrière-port, bien que moins fréquemment. Les matériaux dragués sont testés afin de déterminer les options de gestion appropriées. Les sédiments qui répondent aux critères applicables peuvent être redéposés localement dans le lac Ontario. D'autres matériaux de dragage peuvent être utilisés pour créer des extensions de terrain utilisables dans une zone d'élimination confinée. Deux zones de dépôt confinées potentielles sont identifiées à la figure 12. Les sédiments séchés ont également été réutilisés sur le site pour créer une berme et peuvent être réutilisés ou éliminés hors site.

Picture: L'entretien annuel du dragage du chenal d'approche garantit le bon déroulement des opérations portuaires.

(page 43)

## DESIGN URBAIN

Le port d'Oshawa occupe un emplacement de premier plan sur le front de mer d'Oshawa et comprend 63 ha (155 acres) de terrain en interface avec une variété de contextes récréatifs, naturels et industriels. L'aménagement urbain peut jouer un rôle en reliant le secteur riverain d'Oshawa au sens large. L'amélioration des réseaux piétonniers et cyclistes entre le parc Lakeview et le marais Second contribuera grandement à la continuité et à l'expérience du secteur riverain. Il s'agit notamment de coopérer activement avec la ville d'Oshawa pour faciliter le déplacement d'un sentier polyvalent sur la bande de terre est-ouest (une ancienne voie ferrée) qui appartient actuellement à l'autorité portuaire. HOPA étudiera les

Les améliorations de l'aménagement urbain seront prises en compte et mises en œuvre au fur et à mesure de l'aménagement ou de la préparation du site par les utilisateurs du port, et/ou en consultation avec la ville d'Oshawa lorsque le port entreprend des améliorations continues du site ou de l'infrastructure. La couleur, les matériaux, la conception et l'emplacement des bâtiments et des structures sur le site seront pris en compte dans la mesure où ils contribuent à la qualité visuelle du port.

possibilités de renforcer cette connectivité et d'améliorer l'aménagement urbain là où le port est en interface avec le domaine public afin d'améliorer l'accessibilité, de contribuer au caractère des zones riveraines et/ou de favoriser la compatibilité des usages.

À des endroits clés des terrains portuaires, des panneaux d'interprétation supplémentaires peuvent être utilisés pour informer la communauté sur le rôle du port et l'histoire de la région. HOPA s'efforcera de créer une norme élevée d'aménagement urbain pour ses actifs. La qualité et le caractère de l'aménagement urbain célébreront la nature industrielle et l'emploi du port. Une attention particulière sera portée à l'aménagement urbain du quai ouest afin de compléter son interface avec les utilisations communautaires et récréatives.

L'aménagement urbain peut jouer un rôle en reliant le secteur riverain d'Oshawa dans son ensemble. L'amélioration des réseaux piétonniers et cyclistes entre le parc Lakeview et le marais Second contribuera grandement à la continuité et à l'expérience du secteur riverain.

(page 44)

## USAGES PUBLICS ET ESPACES NATURELS PROTÉGÉS

HOPA continuera d'encourager et de favoriser, selon les besoins, un équilibre entre les utilisations commerciales, récréatives et naturelles du front de mer.

SECTEUR RIVERAIN OUEST  
HOPA appuie l'investissement et les initiatives de la ville visant à créer un secteur riverain cohérent à Oshawa. Les possibilités d'amélioration de l'aménagement paysager, du filtrage, de la

la sécurité et la capacité à maintenir des opérations portuaires efficaces.

ESPACES NATURELS

connectivité et de la signalisation d'interprétation à l'interface entre le quai ouest et le secteur riverain d'Oshawa amélioreront l'image et le plaisir des utilisateurs du secteur riverain d'Oshawa. Une attention particulière sera accordée à l'approbation de tout utilisateur potentiel du port sur le quai ouest, ainsi qu'à ses activités et structures proposées. Dans le West Wharf, deux parties du secteur riverain, le quai et une partie de la plage Lakeview, sont considérées comme le domaine public, mais sont gérées par HOPA. HOPA continuera de maintenir l'accès public à ces zones et travaillera avec la ville d'Oshawa pour harmoniser toutes les améliorations afin que le secteur riverain soit perçu comme une zone publique cohérente.

#### NAVIGATION DE PLAISANCE

La ville d'Oshawa étudie la possibilité d'établir une rampe de mise à l'eau publique dans le secteur riverain d'Oshawa. HOPA aidera, le cas échéant, à identifier un emplacement potentiel pour cette installation. Tout emplacement potentiel de rampe de mise à l'eau publique sur les terrains du port sera évalué en fonction des éléments suivants

La zone tampon du marais Second, le ruisseau Montgomery et ses rives, la zone humide d'importance provinciale entourant le ruisseau au nord du chemin Harbour et la colline Gifford sont tous reconnus comme des espaces naturels importants à l'intérieur des limites sécurisées du port, représentant le patrimoine naturel et culturel d'Oshawa. Ces zones naturelles feront l'objet d'une attention et d'une conservation particulières, et leur développement sera limité. Certaines utilisations, telles que les allées, les colonies d'apiculteurs et les infrastructures d'eaux pluviales, peuvent être autorisées, en particulier en conformité avec le zonage municipal relatif à la zone tampon du marais. La hauteur et la végétation supérieure de Gifford Hill seront respectées en tant que point de repère historique important visible depuis le lac Ontario, et maintenues dans la mise en œuvre des développements adjacents à l'ouest. HOPA espère travailler en collaboration avec des organisations telles que CLOCA et Friends of Second Marsh sur des initiatives liées aux espaces naturels du port, par exemple l'incorporation d'espèces indigènes et la gestion des espèces envahissantes.

## EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

En 2002, en réponse aux événements du 11 septembre 2001, l'Organisation maritime internationale a adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui vise à renforcer le cadre international pour la prévention des actes qui

**INTERVENTION EN CAS D'URGENCE**  
HOPA tient à jour un plan d'intervention d'urgence ; il s'agit d'un document interne qui couvre l'activation de l'incident, les rôles et les responsabilités, la coordination entre les agences et les informations à communiquer aux médias.

Conformément au règlement sur la sûreté des transports maritimes, HOPA applique un plan de sûreté portuaire approuvé par Transports Canada qui traite des incidents liés à la sûreté maritime. Ensemble, ces documents fournissent des orientations sur les interventions

<p>menacent la sûreté dans le secteur du transport maritime. Tous les membres gouvernementaux de l'Organisation maritime internationale, y compris le Canada, devaient avoir adopté le Code ISPS avant le 1er juillet 2004 et avoir mis en place les réglementations nationales nécessaires.</p> <p>Le Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime a introduit des exigences de sûreté pour le secteur du transport maritime en vertu de l'article 5 de la Loi sur la sûreté du transport maritime (LSTM). De leur côté, la HOPA et d'autres ports canadiens ont entrepris des évaluations de la sûreté des installations maritimes qui ont été approuvées par Transports Canada.</p> <p>Toutes les installations maritimes situées dans le port d'Oshawa ont des plans de sûreté approuvés par Transports Canada. Aujourd'hui, le port est un environnement sûr et sécurisé pour la manutention de tous les types de marchandises.</p>	<p>HOPA tient également à jour un plan de gestion des incendies, élaboré en collaboration avec le service d'incendie d'Oshawa, qui identifie les matériaux, les mesures de sécurité et les procédures d'intervention en cas d'incendie.</p>	<p>d'urgence en cas d'incendie à terre ou à bord d'un navire, de fuite ou de déversement, d'attaque ou d'autres incidents liés à la sûreté.</p>
--	---	---

## DURABILITÉ ET ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

<p>HOPA prend en compte l'atténuation du changement climatique dans les décisions relatives aux opérations portuaires, y compris les investissements potentiels dans le renouvellement des infrastructures. De nouvelles technologies seront étudiées pour le port d'Oshawa, telles que des stations de recharge pour véhicules électriques. Les nouveaux arbres et aménagements paysagers intégreront, dans la mesure du possible, des dispositifs de gestion des eaux pluviales afin d'atténuer les inondations et de promouvoir la durabilité. HOPA dispose d'une politique environnementale complète qui guide ses activités quotidiennes et qui est revue chaque année par son conseil d'administration.</p> <p><b>ZONES ENVIRONNEMENTALES</b></p> <p>Les terrains situés à l'intérieur et autour du port d'Oshawa présentent des caractéristiques écologiques importantes. Les ruisseaux Oshawa et Montgomery se déversent tous deux dans l'arrière-port. Les zones riveraines et les zones humides du ruisseau Montgomery gérées par HOPA resteront intactes. Le second marais est situé à l'est du port d'Oshawa. Les terrains industriels du port d'Oshawa sont adjacents à une zone tampon de 120</p>	<p><b>EXAMEN ENVIRONNEMENTAL</b></p> <p>En tant qu'entité fédérale, HOPA respecte les exigences de la loi sur les études d'impact et d'autres politiques et lignes directrices fédérales applicables en matière d'environnement pour les terrains et les plans d'eau qu'elle possède et occupe. Les avis de tous les projets sur les terres fédérales, tels que définis par la loi sur l'évaluation des incidences, sont affichés publiquement via un lien sur le site Web de HOPA. HOPA exige des contrôles environnementaux appropriés de la part de ses utilisateurs portuaires et se conforme à la législation fédérale et provinciale applicable en matière d'environnement. Elle coopère et consulte les agences environnementales, notamment Environnement et Changement climatique Canada, Pêches et Océans Canada, le ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs de l'Ontario, ainsi que les autorités locales chargées de la conservation, le cas échéant et/ou si nécessaire. HOPA dispose de politiques officielles en matière d'environnement et de développement durable qui, ensemble, guident ses actions en tant qu'organisation.</p> <p><b>ZONE INONDABLE</b></p> <p>En tant que port naturel, certaines parties</p>	<p>les exigences en matière d'atténuation, de gestion des eaux pluviales et de confinement des déversements sur les quais est et ouest, qui sont intégrées dans les perspectives d'amélioration des immobilisations à long terme du port.</p> <p><b>CERTIFICATION "MARINE VERTE</b></p> <p>HOPA Ports est un membre fondateur de l'Alliance verte, un programme volontaire d'évaluation environnementale adapté à l'industrie maritime. Les participants évaluent leurs performances annuelles, font accréditer leurs résultats par un vérificateur externe et les publient. L'Alliance verte garantit que HOPA développe une politique et des procédures qui dépassent les exigences réglementaires, et améliore continuellement son empreinte environnementale au fil du temps. Les critères d'évaluation de l'impact environnemental d'un port couvrent un large éventail de catégories, notamment les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques, la prévention des déversements, l'impact sur les communautés, le leadership environnemental, la gestion des déchets et le bruit sous-marin.</p> <p><b>RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES</b></p> <p>HOPA suit les directives de la loi sur les</p>
---	---	---

<p>m du marais Second, ce qui permet de protéger l'écosystème et ses caractéristiques environnementales.</p>	<p>du port d'Oshawa sont situées par nécessité dans la plaine inondable. Le quai ouest, en particulier, est actuellement sujet aux inondations. Bien qu'il soit nécessaire d'exploiter les installations portuaires dans ces zones, les nouveaux développements doivent prendre en compte l'atténuation des inondations. La HOPA a identifié des mesures de nivellement, d'inondation</p>	<p>études d'impact en ce qui concerne les aspects archéologiques de tout projet de développement sur des terres fédérales.</p>
--	---	--

(page 47)

## PROCESSUS D'ÉVALUATION DES PROJETS

HOPA applique deux processus pour évaluer les nouvelles utilisations : L'évaluation interne de l'utilisateur du port de HOPA et l'examen environnemental en vertu de la loi sur l'évaluation de l'impact (IAA). Combinées, ces deux procédures d'évaluation garantissent un processus d'examen approfondi et complet qui intègre des objectifs plus larges de durabilité économique, sociale et environnementale dans la prise de décision.

### Évaluation des utilisateurs du port HOPA

1. Demande de renseignements et évaluation initiale  
Étudier et comprendre l'activité de l'utilisateur potentiel du port et l'utilisation proposée de la propriété
  
2. Vérification préalable en vertu de la loi HOPA  
Préparer un plan conceptuel du site et une vérification préliminaire de l'environnement

3. Proposition de location et examen

Le projet de bail est transmis à tous les services de HOPA pour examen et approbation : finances, opérations, environnement, immobilier, réglementation, président-directeur général, et approbation du conseil d'administration le cas échéant. et approbation du conseil d'administration le cas échéant.

4. Assistance aux utilisateurs du port

Visites régulières des utilisateurs du port par le personnel de l'immobilier pour s'assurer de la satisfaction des utilisateurs et identifier les d'affaires. Visites régulières du gestionnaire du site d'Oshawa pour inspecter les mesures d'atténuation environnementale

**Examen environnemental en vertu de la Loi sur l'évaluation des incidences (IAA) pour les projets réalisés sur des terres fédérales**

1. Confirmer si un projet doit faire l'objet d'une évaluation dans le cadre de l'AAI
2. Évaluer les impacts environnementaux
3. Recueillir les connaissances des groupes autochtones, de la communauté locale et des experts appropriés
4. Prendre en compte les rétroactions
5. Prendre une décision et la diffuser

Figure 11 : HOPA dispose de deux processus pour évaluer les nouveaux utilisateurs. Ces processus garantissent l'alignement sur la vision à long terme du port, grâce à la consultation du public et des parties prenantes, et sur les réglementations environnementales.

Une fois qu'une utilisation est décidée, elle est soumise à une procédure d'examen de l'aménagement et de la construction.

<p><b>EXAMEN DU DÉVELOPPEMENT</b> Le plan d'aménagement du territoire du port d'Oshawa fournit des conseils et une orientation pour la planification et l'évaluation de la croissance du port. Toutes les propositions d'aménagement</p>	<p><b>PROCESSUS D'EXAMEN DES BÂTIMENTS, POUR LES ACTIVITÉS PRINCIPALES ET/OU LES PROJETS SE DÉROULANT SUR LES TERRES DE LA COURONNE</b> Tous les nouveaux bâtiments et</p>	<p><b>PROCESSUS D'EXAMEN DES PROJETS DE CONSTRUCTION POUR LES ACTIVITÉS NON ESSENTIELLES SUR LES TERRAINS DÉTENUS PAR HOPA EN SON PROPRE NOM</b> Lorsqu'un projet de construction n'est pas</p>
--	--	---

<p>doivent respecter les lignes directrices et les politiques énoncées dans ce plan d'aménagement du territoire et être conformes à la politique de durabilité de l'entreprise. HOPA peut collaborer avec les utilisateurs du port pour élaborer des stratégies d'aménagement urbain, notamment en ce qui concerne les écrans, l'aménagement paysager et la signalisation.</p>	<p>structures, ainsi que toutes les rénovations de bâtiments et structures existants qui sont liés à l'activité principale de HOPA, à savoir le transport multimodal et l'exploitation du port d'Oshawa, seront conçus par un ingénieur professionnel, titulaire d'une licence dans la province de l'Ontario, et seront conçus conformément à l'ensemble du code national du bâtiment, du code national de prévention des incendies et des réglementations connexes. Tous les travaux de construction seront réalisés par des corps de métier agréés, sous la supervision de l'ingénieur professionnel qui a réalisé la conception. Cette exigence sera appliquée à la fois pour les constructions réalisées par HOPA et pour celles réalisées par les utilisateurs du port.</p>	<p>directement lié à l'activité principale de HOPA, à savoir le transport multimodal, ou à son activité principale, à savoir l'exploitation du port d'Oshawa, et que le projet est réalisé sur des terrains détenus en nom propre par HOPA, il doit être conçu par un ingénieur professionnel et conformément aux exigences du Code du bâtiment de l'Ontario, du Code de prévention des incendies de l'Ontario et de tous les règlements connexes. Cette exigence s'appliquera aussi bien aux constructions réalisées par la HOPA qu'à celles réalisées par les utilisateurs du port.</p>
--	--	---

## PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE

### OBJECTIF DES PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE

Les plans spécifiques de la zone fournissent plus de détails sur les utilisations du sol identifiées, l'intégration avec l'infrastructure de transport et les améliorations du domaine public. Le quai ouest et le port est jouent tous deux un rôle clé dans le fonctionnement du port, mais ils ont des fonctions légèrement différentes et des contextes physiques très différents. Par conséquent, ils présenteront chacun des opportunités et des défis différents au fur et à mesure de l'évolution du port. Les orientations complémentaires sont conçues pour répondre à leurs opportunités et contextes spécifiques, tout en atteignant les objectifs généraux du Plan d'occupation des sols. Les directions sont organisées autour d'une série de quatre thèmes :

#### UTILISATION DU TERRAIN

Orientations relatives à la nature et au caractère des entreprises, des industries et des activités dans la zone concernée.

#### TRANSPORTS

Orientations relatives au soutien et à l'amélioration de la connectivité et de la capacité des transports pour le port et la région environnante.

#### ENVIRONNEMENT

Orientations relatives aux actions et initiatives visant à améliorer les conditions environnementales, y compris les conditions terrestres, la qualité de l'eau et de l'air.

#### IMMOBILIER PUBLIC

Orientations relatives à l'amélioration de l'apparence et de l'impact du port d'Oshawa et de son interface avec la communauté.

## TYPES D'OCCUPATION DU SOL

Le plan d'occupation des sols fournit une orientation stratégique sur l'utilisation des sols et leur emplacement potentiel, et présente une vision à long terme pour le port d'Oshawa. HOPA utilise généralement un ensemble cohérent de catégories d'utilisation des sols pour ses propriétés foncières. Les sept types d'utilisation des sols du plan d'occupation des sols fournissent une orientation générale pour l'évolution des terrains auxquels ils s'appliquent. Les types d'utilisation des sols répondent aux contextes environnants, aux relations entre les utilisations, aux considérations de transport et à la demande du marché. Les types d'utilisation du sol sont intentionnellement larges, ce qui permet d'accueillir une gamme d'utilisations appropriées dans l'ensemble du port, en fonction des opportunités qui se présentent.

### INDUSTRIE MULTIMODALE / LOGISTIQUE

Le type d'utilisation du sol industriel multimodal s'applique aux terrains industriels qui nécessitent un accès aux installations portuaires en tant que partie intégrante de leur fonctionnement. Ce type d'utilisation des sols est au cœur des opérations du port et vise à garantir la disponibilité de sites de développement avec un accès à plusieurs modes de transport. Ce type d'utilisation du sol est prédominant sur les quais Est et Ouest.

### CORRIDOR INDUSTRIEL / LOGISTIQUE

Le type d'utilisation du sol "Corridor industriel" s'applique aux terrains qui nécessitent une façade sur des corridors routiers importants et un accès au rail. Cette utilisation du sol est réservée à une gamme d'activités industrielles et connexes (telles que les bureaux, l'entreposage, la logistique, l'industrie légère et les utilisations commerciales limitées).

### INDUSTRIE GÉNÉRALE / LOGISTIQUE

Le type d'utilisation du sol "General Industrial" s'applique au reste du terrain industriel qui est interne et éloigné de l'accès direct aux quais et aux couloirs. Ce type d'utilisation du sol est destiné à une gamme d'activités industrielles et connexes (telles que les bureaux, l'entreposage et les utilisations commerciales limitées) qui profitent de l'accès routier et/ou ferroviaire mais ne nécessitent pas d'accès direct aux ports ou aux couloirs.

### INDUSTRIE PASSIVE

Le type d'occupation du sol "Industrie passive" s'applique aux terrains industriels qui ne se prêtent pas à un développement ou à une activité intensive. Les terrains industriels passifs peuvent présenter des contraintes physiques telles que des dimensions gênantes, des infrastructures de transport ou des zones naturelles adjacentes qui limiteraient les possibilités de location à des fins de

développement. Les terrains industriels passifs peuvent avoir le potentiel d'accueillir des utilisations qui ne nécessitent pas de bâtiments ou de surfaces importantes, et qui complètent les utilisations principales et le contexte du port.

#### ZONES ENVIRONNEMENTALES

Le type d'utilisation du sol " Zones environnementales " s'applique aux terres non industrielles et aux caractéristiques naturelles situées dans la zone sécurisée du port d'Oshawa. Les utilisations du sol de cette catégorie peuvent comprendre des zones sensibles ou importantes sur le plan environnemental, ou des zones tampons, et ne sont pas planifiées pour le développement.

#### ESPACE OUVERT ACCESSIBLE AU PUBLIC

La catégorie d'utilisation des terres " Espace ouvert accessible au public " s'applique aux terres récréatives situées à l'extérieur de la zone titrée du port d'Oshawa. Ce type d'utilisation des terres comprend la partie de la plage et de la jetée appartenant à la HOPA.

#### FUTUR POTENTIEL INDUSTRIEL/LOGISTIQUE MULTIMODAL

Le symbole d'utilisation du sol "futur potentiel industriel/logistique multimodal" indique les emplacements possibles pour l'expansion future du port d'Oshawa. Les zones d'expansion ne sont qu'hypothétiques.

#### ZONE DE CONSIDÉRATION SPÉCIALE

La zone de considération spéciale nécessite un examen supplémentaire des types d'utilisateurs, de structures et d'utilisations autorisés afin de garantir la compatibilité avec les zones d'espace ouvert existantes.

#### BORDURE PAYSAGÈRE

La bordure paysagère désigne les endroits où des améliorations physiques sont apportées à l'apparence du port et à son interface publique par des traitements tels que des séparations visuelles, des plantations, des améliorations des clôtures et l'éclairage des aménagements pour les piétons.

#### CARACTÉRISTIQUE POTENTIELLE

La caractéristique distinctive potentielle identifie les endroits où la signalisation ou d'autres informations peuvent aider le public à interpréter et à mieux comprendre le port d'Oshawa. Ces endroits sont généralement situés aux entrées du port et à proximité des terrains accessibles au public.

Figure 12 : Plan d'occupation des sols du port d'Oshawa

## QUAI OUEST

### Utilisation des sols

<p><b>CONTEXTE</b> Le Quai Ouest est une parcelle de terrain d'environ 6,2 hectares située à l'ouest de l'arrière-port. Le quai ouest contient principalement des usages industriels/logistiques multimodaux, ainsi que quelques zones dédiées à des espaces ouverts accessibles au public. Le quai ouest, au nord de la rue Simcoe, abrite le siège social de HOPA, des installations d'acconage pour l'acier et des installations de formation de voile. L'utilisation du sol est désignée comme industrielle/logistique multimodale en raison de l'accès au quai. Auparavant, le quai ouest abritait Petrocor, une station de distribution de produits pétroliers dotée de grands réservoirs en acier. Les réservoirs ont été démolis en septembre 2020. Au sud de la rue Simcoe, le quai ouest comprend une partie de la plage du parc Lakeview et de la jetée, toutes deux propriétés de HOPA. La portion est de la plage et de la jetée est utilisée par la communauté, y compris par de nombreux pêcheurs qui utilisent la jetée pour pêcher.</p>	<p><b>DIRECTIONS CLÉS</b> Le Quai Ouest continuera d'accueillir des emplois liés à la mer et des activités communautaires. Compte tenu des perspectives de la demande économique régionale, il est nécessaire de maintenir cette zone pour l'emploi et la capacité de transport pour la région. Les objectifs de HOPA pour le Quai Ouest sont de mieux utiliser l'espace et d'améliorer l'interface avec le domaine public. Au nord de la rue Simcoe, le quai ouest est le lieu où le port a la relation la plus directe avec la communauté. Les structures du quai ouest et les véhicules lourds qui entrent et sortent du port sont visibles depuis le parc Lakeview, le parc Ed Broadbent et les installations communautaires environnantes. Par conséquent, le quai ouest a été identifié comme une zone de considération spéciale dans ce plan, nécessitant une attention particulière pour les types d'utilisateurs du port, les structures et les utilisations autorisées afin d'assurer la compatibilité avec les zones d'espace ouvert existantes. Il sera</p>	<p>Au sud de la rue Simcoe, HOPA continuera à maintenir l'accès public à la partie est de la plage et à la jetée. La plage et la jetée ont été identifiées comme des endroits où l'on pourrait installer des éléments caractéristiques. Ces caractéristiques pourraient comprendre des informations interprétatives sur le rôle du port d'Oshawa, le secteur du transport maritime des Grands Lacs ou l'histoire autochtone du front de mer. Les utilisations du sol dans cette zone sont celles comprises dans la catégorie industrielle multimodale ; les utilisations spécifiques sur le quai ouest font l'objet de discussions continues avec la ville d'Oshawa et pourraient inclure, sans s'y limiter, ce qui suit</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Utilisations liées au transport portuaire et maritime, y compris la manutention de marchandises ;</li><li>- L'accès et l'entretien de l'amarrage des remorqueurs et des navires commerciaux ;</li><li>- Opérations de sauvetage ;</li></ul>
--	---	--

	<p>important que HOPA, la ville et les utilisateurs du port travaillent ensemble pour encourager la compatibilité entre les opérations portuaires et les utilisations publiques. Les utilisations du quai ouest donneront la priorité aux utilisateurs du port qui ont besoin d'un accès aux installations maritimes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureaux ;</li> <li>- un parc de stationnement ;</li> <li>- Entreposage auxiliaire propre lié à ces utilisations. La portée future des utilisations peut être coordonnée avec la ville d'Oshawa dans le cadre d'un partenariat de collaboration à long terme.</li> </ul>
--	---	--

Figure 13 : Plan d'occupation des sols du quai ouest

### Transport

<p><b>MARINE</b>  HOPA prévoit d'améliorer l'infrastructure maritime sur le quai ouest afin d'augmenter l'espace d'entreposage. Le côté ouest du port est sous-utilisé en raison du mauvais état des quais et des revêtements, ainsi que du manque de drainage dans la zone adjacente de dépôt et de stockage des cargaisons. Un certain nombre de mesures seront prises pour améliorer le quai ouest, notamment la reconfiguration de l'ensemble de la zone, le déplacement du bâtiment administratif, l'amélioration de l'accès et de la sortie, l'amélioration de l'interface avec les terrains de la ville, l'amélioration de la sécurité publique en éloignant l'accès des camions de la plage, et l'optimisation de l'espace de déchargement et de stockage des cargaisons. Il en résultera une augmentation significative de la capacité de traitement des cargaisons entrantes, dans des secteurs étroitement liés à l'augmentation de la population, où l'on s'attend à une croissance à long terme et où une capacité immédiate est nécessaire pour soutenir le succès des projets d'infrastructure dans l'ensemble de la RGTH. L'arrière-port du West Wharf est envisagé comme lieu d'expansion potentielle afin de fournir un accès au quai de meilleure qualité.</p>	<p><b>CAMIONS</b>  Simcoe Street South est le principal lien nord-sud qui mène au port et au front de mer. Il s'agit d'une route municipale qui permet d'accéder au West Wharf et de stationner dans le Lakeview Park et les équipements associés. Le West Wharf dispose actuellement de trois points d'accès pour les véhicules : à l'extrémité nord, dans le virage et à l'extrémité sud. L'entrée principale se trouve dans le virage de la rue Simcoe Sud. Cette entrée est sécurisée, tout comme l'entrée secondaire à l'extrémité sud. Les entrées principale et secondaire posent toutes deux des problèmes de visibilité et de mélange des usagers du port et de la plage. L'entrée secondaire pose également des problèmes d'inondation. Il existe un désir de consolider l'accès et la sortie en un seul point plus proche de l'extrémité nord de la propriété, où il pourrait être aligné avec l'entrée de l'avenue Lakeview Park. Cela permettrait de réduire les risques de conflits avec les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui accèdent au front de mer. L'accès et la sortie à l'extrémité sud de la rue Simcoe seraient probablement conservés pour une utilisation moins fréquente en cas d'urgence et pour la redondance.</p>
---	--

(page 56-58)

## Domaine public

<p>De tous les terrains du port, le quai ouest est celui qui a l'interface la plus directe avec la communauté. Le quai ouest est adjacent à un certain nombre d'équipements communautaires importants, notamment le parc Lakeview, la plage du parc Lakeview et la jetée du parc Lakeview. Certaines parties du quai ouest sont perçues par le public comme faisant partie intégrante du domaine public, comme la partie est de la plage et la jetée. D'autres zones semblent très distinctes et moins intégrées au contexte du front de mer. L'atténuation des impacts visuels et sonores des activités sur le quai ouest est une priorité. Avant sa récente démolition, l'ancien site de Petrocor était considéré comme une horreur près de la porte d'entrée du secteur riverain, et il y a d'autres endroits le long de la rue Simcoe où les fonctions portuaires actuelles et futures peuvent être mieux masquées. La communauté et le personnel municipal souhaitent également que l'apparence et la qualité du port et des zones riveraines soient plus cohérentes et que le public comprenne mieux les fonctions et l'importance du port. Dans le même ordre d'idées, les terrains portuaires peuvent contribuer à une intégration plus harmonieuse de la zone en termes d'apparence et de connectivité. HOPA envisagera diverses mesures au niveau de l'interface publique du quai ouest (identifié comme bord paysager sur le plan d'occupation des sols) afin d'améliorer son apparence, de mieux l'intégrer à la zone du front de mer, de renforcer la communauté et d'améliorer la qualité de vie de la population.</p>	<p>compréhension des fonctions du port et atténuer leurs effets sur les espaces publics. Ces mesures peuvent inclure</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Intégrer des peintures murales et des œuvres d'art sur les clôtures, les murs ou les bâtiments ;</li><li>- Partenariat avec la ville sur un élément du parc Ed Broadbent Waterfront ;</li><li>- Amélioration des plantations et de l'aménagement paysager ;</li><li>- Amélioration des clôtures de sécurité pour un meilleur filtrage et pour contribuer au caractère du front de mer,</li><li>- l'alignement sur les plans municipaux pour les liaisons piétonnes et paysagères, dans la mesure du possible.</li></ul> <p>Il est possible d'améliorer la visibilité et la compréhension du port par le public le long de la rue Simcoe et de la jetée du parc Lakeview. Il peut s'agir de panneaux décrivant les fonctions du port, d'aires d'observation spécialement aménagées ou d'indications sur les possibilités d'apprentissage numérique. Une petite zone située au nord de la rue Simcoe pourrait compléter les aménagements destinés aux usagers de la plage. Au moment de la rédaction de ce plan, HOPA est en dialogue actif avec la ville d'Oshawa pour mettre à jour l'accord sur le quai d'Oshawa afin qu'il serve les intérêts des deux parties. HOPA se réjouit de travailler avec les parties prenantes de la communauté sur des directives de conception plus détaillées dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan.</p>
--	---

Les stratégies d'interprétation peuvent améliorer la connaissance et la compréhension des utilisations actuelles et passées du port.

Diverses stratégies seront étudiées pour améliorer l'interface publique avec le Quai Ouest, notamment l'orientation, l'aménagement paysager et le filtrage visuel.

## PORT DE L'EST

### Utilisation des sols

<p>L'East Harbour est une zone à usage mixte d'environ 56,6 ha (140,1 acres). On y trouve des activités d'entreposage, d'acconage, d'expédition, de stockage de céréales, d'engrais et de sel, ainsi que des activités de vrac actif. Les terrains de l'East Harbour comprennent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le quai Est</li> <li>- La zone Est</li> <li>- La zone Nord</li> </ul>	<p><b>CONTEXTE - QUAI EST</b>          Le quai Est est la principale zone industrielle/logistique multimodale du port, où sont traitées la plupart des exportations. Les parcelles industrielles/logistiques multimodales accueillent les utilisateurs du port qui sont situés de manière à bénéficier d'un accès direct à l'appontement. Toutes les parcelles de cette catégorie bénéficient d'un accès routier direct à la rue Farewell et certaines parcelles bénéficient d'un accès ferroviaire direct. À l'extrémité sud du quai Est se trouve le terminal céréalier construit en 2019. Les lacunes en matière d'accès aux quais et aux navires empêchent le terminal céréalier d'atteindre son plein potentiel en raison de problèmes d'efficacité de chargement. Une fois les problèmes résolus, le terminal pourra prendre en charge 100 000 mégatonnes (MT) d'exportations et il est possible de porter ce chiffre à 200 000 MT au fil du temps. L'augmentation des volumes résultant de l'ouverture du nouveau terminal céréalier et d'autres développements futurs mettra à l'épreuve</p>	<p><b>ORIENTATIONS PRINCIPALES - QUAI EST</b>          HOPA continuera à développer l'infrastructure liée aux grains, à attirer des utilisateurs portuaires de grande valeur et des opportunités de développement, et à protéger les zones sensibles sur le plan environnemental. Le quai Est représente la meilleure zone pour le développement du port afin de remplir les aspects essentiels de son mandat, notamment la diversification des cargaisons afin de maintenir la viabilité financière, et la réactivité aux besoins du marché local pour les produits de base en demande tels que les matériaux de construction ou le carburant routier.</p>
---	--	---

	<p>la fluidité et la sécurité des itinéraires actuels des camions. Le trafic de camions par la porte d'accès principale est déjà congestionné ; l'ajout de camions résultant de l'expansion nécessite une amélioration du réseau de circulation routière.</p>	
--	---	--

Figure 14 : Plan d'occupation des sols des terres d'East Harbour

(page 60–63)

<p><b>CONTEXTE - ZONE EST</b>  La zone située immédiatement à l'est de la zone industrielle/logistique multimodale et à l'est de l'embranchement ferroviaire est classée en zone industrielle générale. Actuellement, la seule utilisation industrielle de la zone Est est le stockage de sel. La zone Est comprend des terrains vagues sous-utilisés et deux zones environnementales : Gifford Hill et les terres tampons du marais Second de la colline de Gifford et du marais Second. Gifford Hill et la zone tampon du marais Second ne sont pas accessibles au public, ils se trouvent à l'intérieur de la frontière sécurisée de HOPA et sont entretenus par HOPA.</p> <p><b>ORIENTATIONS PRINCIPALES - ZONE EST</b></p>	<p>un espace de développement à forte intensité de transport. La catégorie d'utilisation des terrains industriels généraux est raisonnablement flexible, ce qui permet au port de s'adapter à une gamme d'utilisateurs futurs. Ces terrains offrent à HOPA un espace important pour répondre à une variété d'opportunités futures, y compris l'entreposage et la logistique, les utilisations liées à l'expédition, la fabrication de biens de consommation ou d'autres biens, le stockage en vrac sec et liquide.</p> <p><b>CONTEXTE - ZONE NORD</b>  Au nord du bureau administratif, les utilisations du sol sont classées en zones industrielles de couloir, industrielles passives et environnementales. Plusieurs parcelles de terrain du port situées au</p>	<p>y compris un marqueur de navigation pour aider les navires à entrer dans le port d'Oshawa.</p> <p><b>ORIENTATIONS CLÉS - ZONE NORD</b>  HOPA continuera d'accroître le rôle de l'infrastructure ferroviaire et de ses utilisations connexes dans les zones industrielles du corridor. Les zones industrielles et environnementales passives seront maintenues et utilisées conformément aux descriptions de l'utilisation des terres décrites à la section 7.2. Sous réserve d'un protocole d'entente avec la ville d'Oshawa, l'étroite portion de terrain (ancienne voie ferrée) dans le diagramme identifié ci-dessus comme étant à la fois un corridor et des terres accessibles au public pourrait devenir un sentier polyvalent en échange</p>
---	---	--

<p>L'objectif des sites de développement de la zone Est est d'intensifier les utilisations professionnelles, d'attirer des utilisateurs et des emplois portuaires de grande valeur et fournit</p>	<p>nord de Harbour Road sont classées dans la catégorie des terrains industriels de couloir. Ce type d'utilisation du sol s'applique aux terrains directement reliés à la rue Farewell et/ou au corridor ferroviaire. Ce type d'utilisation est réservé à une gamme d'activités industrielles et connexes qui nécessitent une excellente connectivité ferroviaire et routière, mais pas d'accès maritime direct. Ces utilisations comprennent les bureaux, l'entreposage et les activités industrielles légères. Actuellement, les utilisateurs du port sont des entrepôts d'acier, des réservoirs de saumure, des parkings, des bureaux auxiliaires et des installations ferroviaires. Entre le corridor ferroviaire et les zones naturelles de Montgomery Creek se trouvent des terrains industriels passifs. Les zones environnementales à l'ouest du site industriel passif contiennent une grande berme. Les contraintes liées à l'environnement et aux infrastructures font que le site ne se prête pas à un développement intensif. Le site contient des infrastructures portuaires</p>	<p>d'une parcelle appartenant à la ville et s'étendant vers l'est sur le chemin Harbour.</p>
---	--	--

Transport

<p><b>MARINE</b> Les parcelles situées sur le quai Est, à</p>	<p><b>CAMIONS</b> La rue Farewell est la principale voie</p>	<p>Un accord de longue date entre la ville d'Oshawa et HOPA prévoit le</p>
---	--	--

l'ouest de la rue Farewell, ont un accès direct au mur du quai pour des activités liées à la marine. La zone contient des entrepôts de sel, un dôme de potasse et un terminal céréalier. En outre, la zone est utilisée pour le stockage extérieur et l'entreposage de marchandises, y compris du ciment en poudre. Juste à l'est de l'embranchement ferroviaire, on trouve des entrepôts d'acier intérieurs et extérieurs. La section nord du mur de quai sur le quai est est actuellement inutilisable comme espace de quai, et HOPA a l'intention de prolonger le mur de quai dans cette zone. L'extrémité sud doit être draguée jusqu'à la profondeur de la voie maritime et le quai doit être prolongé jusqu'à l'extrémité nord pour que ce quai puisse être utilisé par deux navires. Les plans d'amélioration de l'infrastructure du port augmenteront la capacité et résoudront un goulot d'étranglement qui existe actuellement dans le port afin d'aider à accroître le commerce outre-mer.

d'accès au quai Est. La rue Farewell est une route régionale et un itinéraire pour les camions au sein du réseau de circulation des marchandises de la région de Durham. La rue relie le port au nord au corridor de l'autoroute 401, ce qui permet d'accéder à d'autres marchés de l'Ontario. Le portail d'entrée sécurisé de la rue Farewell comporte un poste de pesée pour les camions avant qu'ils n'entrent et ne sortent. Lorsque les camions attendent de décharger ou de prendre des marchandises sur le quai Est, ils utilisent la rue Farewell pour s'arrêter. Toute amélioration apportée à la rue Farewell devrait être réalisée en collaboration avec les partenaires portuaires et municipaux afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route. De nombreux camions arrivent également aux East Harbour Lands par Harbour Road via Simcoe Street. Les camions transportant les céréales des producteurs de la région empruntent souvent cette route pour acheminer les produits vers le port en vue de leur exportation. Des files d'attente se forment parfois, et il est possible de rediriger la plupart des camions vers la rue Farewell afin d'éviter les conflits ou les impacts avec les usagers locaux de la zone portuaire.

prolongement de Harbour Road vers l'est, en direction du marais Second. Le tracé, le profil et le calendrier de ce prolongement ne sont pas encore confirmés. Cette discussion pourrait éventuellement impliquer le déplacement du sentier polyvalent vers le nord, sur la voie ferrée abandonnée. Le prolongement de Harbour Road améliorera la connectivité du port et facilitera la création d'une route périphérique pour mieux desservir les terrains industriels généraux/logistiques et assurer la redondance du système de circulation.

#### RAIL

Les parcelles situées à l'est de la rue Farewell sur le quai Est sont directement reliées au réseau ferroviaire, ce qui permet une logistique de transbordement efficace. Les wagons peuvent circuler dans le port d'Oshawa et offrir des options de transport multimodal aux utilisateurs du port. Il est possible d'augmenter l'utilisation du rail d'environ 200 wagons actuellement en prolongeant le rail vers le sud pour fournir un service aux nouveaux utilisateurs du port.

## Environnement

Les terrains d'East Harbour comprennent trois zones environnementales. Il s'agit de zones naturelles qui seront conservées, qui n'auront pas d'accès public et qui seront protégées par la clôture sécurisée du port. HOPA a l'intention de préserver toutes ces zones en tant que zones naturelles, libres de tout développement. Les zones environnementales situées le long du ruisseau Montgomery constituent un écran naturalisé par rapport au parc public situé à l'ouest. Les zones environnementales comprennent l'exutoire sud du ruisseau Montgomery et ses berges. Ces zones comprennent une large berme, des arbres et de la végétation. Le ruisseau Montgomery, dont une partie est désignée comme zone humide d'importance provinciale, est situé à l'ouest du corridor ferroviaire et coule sous Harbour Road. Cette zone constitue un tampon naturel entre les East Harbour Lands et le parc Ed Broadbent. Les East Harbour Lands sont situés à l'ouest du ruisseau Farewell et du marais Second. HOPA s'engage à protéger la santé du ruisseau et du marais Second. La limite est des terrains portuaires comprend une zone tampon désignée de 120 m qui restera non aménagée et atténuera les impacts liés au port sur les zones naturelles.

La zone tampon ne comprend que des utilisations conformes aux lettres patentes, telles qu'une berme et des plantations indigènes, des installations d'eaux pluviales et des servitudes (limitées à la partie ouest). Directement adjacente à la zone tampon, du côté du port, se trouve une zone de dépôt de dragage qui assure une protection supplémentaire du marais Second.

Gifford Hill est une zone historique située au centre des terrains industriels généraux. Gifford Hill était autrefois un point de repère important utilisé par les premiers colons d'Oshawa pour la navigation. Gifford Hill est un espace naturel préservé à l'intérieur du périmètre de sécurité du port et comprend une colline avec un peuplement d'arbres. Compte tenu de son importance historique et du fait qu'il est entouré d'utilisations industrielles actives, HOPA continuera à préserver et à entretenir le site et l'accès du public sera limité. Les meilleures pratiques en matière de manutention de cargaisons telles que les céréales et le sel sont utilisées pour atténuer les impacts potentiels sur l'environnement, par exemple en utilisant la norme de l'Association des transports du Canada pour la manutention du sel. L'éclairage du ciel étoilé sera également pris en compte dans les développements, le cas échéant.

(page 64-66)

### Domaine public

Des écrans seront utilisés pour atténuer l'impact visuel du port le long de Harbour Road. Harbour Road est un lien important entre les parcs publics et les équipements à l'ouest du port et les zones naturelles, y compris le marais Second, à l'est. Le chemin est également un lien important dans le réseau de sentiers du front de mer. Des écrans et des aménagements paysagers seront utilisés pour atténuer l'impact visuel du port le long de la route du port et contribuer à une caractéristique naturalisée sur toute sa longueur. L'intersection de la rue Farewell et de Harbour Road est l'entrée principale du port et abrite le siège social de HOPA. En raison de cet

emplacement bien en vue, un élément caractéristique pourrait être installé à cet endroit pour fournir des informations à l'ensemble de la communauté sur HOPA et le port d'Oshawa.

## ALLER DE L'AVANT

<p><b>Adoption et révision du plan d'occupation des sols</b></p> <p>Ce document constituera le plan officiel d'aménagement du territoire du port d'Oshawa, une fois qu'il aura été officiellement adopté par le conseil d'administration de HOPA. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions découlant de ce plan seront abordés dans le cadre du processus annuel de rapport financier et de durabilité de HOPA, y compris lors de son assemblée générale annuelle. Une copie de ce plan d'occupation des sols sera disponible sur le site internet de HOPA. Au moment de la rédaction, plusieurs améliorations des terrains du port et de son interface avec la communauté environnante font l'objet de discussions actives. Les résultats de ces collaborations seront reflétés dans les futures mises à jour de ce plan. Le présent plan d'aménagement du territoire sera révisé tous les cinq ans conformément à la Loi maritime du Canada, en consultation avec la ville</p>	<p><b>Relations intergouvernementales et dispositions relatives à la planification municipale</b></p> <p>Ce plan d'occupation des sols présente une vision de la croissance et des changements futurs du port d'Oshawa. Tout au long de ce processus d'aménagement du territoire, HOPA a pu impliquer la région de Durham, la ville d'Oshawa, les communautés autochtones, les utilisateurs du port, le public et diverses parties prenantes. En poursuivant les échanges et le partenariat avec la ville d'Oshawa, HOPA espère maintenir sa relation productive et collaborative avec la ville et ses voisins portuaires. HOPA continuera de consulter les détenteurs de droits autochtones, y compris les Premières nations du Traité Williams. HOPA et la ville d'Oshawa travaillent ensemble à la mise à jour et à l'amélioration de l'entente sur l'utilisation des terres, l'aménagement et les services municipaux, selon les besoins, afin d'appuyer la vision commune du secteur riverain. Les améliorations apportées au</p>	<p><b>Clôture et remerciements</b></p> <p>Une copie électronique de la version finale du plan d'occupation des sols sera disponible à l'adresse suivante : <a href="http://www.hopaorts.ca">www.hopaorts.ca</a>. HOPA tient à remercier les personnes et les groupes suivants pour leur contribution à l'élaboration de ce plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les personnes ayant répondu à l'enquête publique en ligne (175 membres du public)</li> <li>- Membres du public à la journée portes ouvertes le 28 septembre 2020</li> <li>- Première nation des Mississaugas de Scugog Island</li> <li>- Première nation des Chippewas de Rama</li> <li>- Port d'Oshawa Utilisateurs actuels du port</li> <li>- Amis du marais Second</li> <li>- Maire Dan Carter et membres du conseil municipal d'Oshawa</li> <li>- Développement économique de la région de Durham</li> <li>- Développement économique de la ville d'Oshawa</li> </ul>
--	--	--

<p>d'Oshawa, CLOCA, d'autres parties prenantes et le public, afin d'en assurer la pertinence, et des ajustements seront apportés au besoin.</p>	<p>protocole d'entente avec la ville d'Oshawa orienteront les relations à venir. Les accords, tels que l'accord sur les quais, seront mis à jour pour refléter les conditions actuelles. HOPA continue de promouvoir une relation de travail positive entre la ville, les parties prenantes et le public.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Services de développement de la ville d'Oshawa</li><li>- Parcs de la ville d'Oshawa</li><li>- Office de protection de la nature du lac Ontario central</li><li>- Grain Farmers of Ontario (en anglais seulement)</li><li>- Fédération de l'agriculture de l'Ontario</li><li>- Chambre de commerce du Grand Oshawa</li></ul>
---	---	---