

Le travail à Hamilton secteur riverain
Plan d'utilisation des terres du port de Hamilton

Octobre 2017

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Objet du plan d'occupation des sols.....	2
1.2 Propriétés portuaires	2
1.3 Gouvernance du port.....	7
1.4 Politique et réglementation municipales.....	8
1.5 Procès-verbal de règlement.....	10
 2. PROCESSUS DE MISE À JOUR DU PLAN.....	 11
2.1 Évolution de l'environnement	12
2.2 Engagement et consultation de la communauté	13
3. CONTEXTE DU PORT.....	14
3.1 Contexte régional	15
3.2 Contexte de la communauté environnante.....	15
4. RÔLE DU PORT.....	18
4.1 Flux de marchandises et transport maritime	19
4.2 Activités et locataires actuels	20
4.3 Environnement	22
 5. MISSION ET PRINCIPES D'UTILISATION DES SOLS.....	 23
5.1 Mission.....	23
5.2 Principes d'aménagement du territoire.....	23

6. PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE	25
6.1 Objet	26
6.2 Types d'utilisation du sol	28
6.3 Jetées 10-14.....	31
6.4 Jetée 15.....	35
6.5 Quais 22 à 24	42
6.6 Quais 25 à 27.....	46
6.7 Quai 28.....	50
6.8 Marina du parc LaSalle (jetée 34)	54
7. CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT.....	55
7.1 Utilisation efficace des actifs du port	56
7.2 Politique de développement durable.....	57
7.3 Connectivité multimodale et choix.....	58
7.4 Exigences en matière de sécurité.....	62
7.5 Utilisations publiques et espaces naturels protégés.....	63
7.6 Conception urbaine.....	64
7.7 Processus d'examen des projets	65
7.8 Acquisition et remembrement de terrains	67
8. ALLER DE L'AVANT.....	68
8.1 Adoption et révision du plan d'occupation des sols	69
8.2 Relations avec les parties prenantes - Communauté	69
8.3 Relations entre les parties prenantes et le gouvernement fédéral	69
8.4 Relations avec les parties prenantes - Province de l'Ontario	70
8.5 Relations avec les parties prenantes - Ville de Hamilton	70
8.6 Clôture et remerciements	72

INTRODUCTION

1.1 Objectif du plan d'occupation des sols

Le port de Hamilton est l'un des 18 grands ports canadiens jugés essentiels au commerce national et international du Canada et désignés administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la Loi maritime du Canada de 1998. L'objectif de ce plan d'aménagement du territoire est d'expliquer comment les activités de l'Administration portuaire de Hamilton (APH) seront menées de manière durable. Le plan d'occupation des sols, qui s'étend sur une période de 15 à 20 ans et qui est mis à jour en fonction des besoins, crée un cadre pour la planification et le développement de l'occupation des sols :

- Orienter les décisions actuelles et futures de l'Administration portuaire de Hamilton en matière d'aménagement du territoire ;
- constituer la base d'un processus de développement transparent et coopératif des propriétés portuaires vis-à-vis de la ville de Hamilton
- Aider la communauté et les parties prenantes du port à comprendre les intérêts, les objectifs et les contraintes d'exploitation de l'Autorité portuaire de Hamilton, ainsi que la raison d'être de développements spécifiques ;
- Définir les principes qui seront appliqués aux nouvelles acquisitions de propriétés et aux réaménagements ; et,
- réaliser le mandat de développement économique régional et de facilitation du commerce de l'Administration portuaire de Hamilton.

Le plan d'aménagement du territoire de l'Administration portuaire de Hamilton est distinct des documents d'aménagement du territoire municipaux ou autres.

"Les ports constituent une infrastructure économique et de transport centrée sur les industries desservies par le transport de marchandises... Il existe un certain nombre de villes et de régions où d'importantes grappes se sont développées grâce à l'infrastructure portuaire locale. En outre, les ports représentent un avantage économique et stratégique indéniable pour les États, les provinces et les nations desservis par le système de transport maritime (SMT). Les États et les provinces devraient reconnaître que les ports sont des nœuds de développement économique essentiels et collaborer avec les responsables du développement commercial des autorités portuaires, l'industrie privée et les organisations régionales de développement économique afin de s'associer à des stratégies de développement économique maritime".

- Conférence des gouverneurs et premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent, Strategy for the Great Lakes-St. Lawrence River Maritime Transportation System, 2016.

(page 2)

1.2 Propriétés du port

Le port de Hamilton est l'un des plus grands ports commerciaux du Canada et comprend 250 hectares (620 acres) de terrains industriels, commerciaux et récréatifs, 15 quais commerciaux et 11 kilomètres de postes d'amarrage. Ces propriétés sont presque entièrement situées dans les limites de la ville de Hamilton, avec quelques propriétés plus petites dans la ville de Burlington. L'accès maritime aux terrains du port se fait par le canal de Burlington, à l'extrémité est du port de Hamilton. La saison de navigation dure environ neuf mois, limitée par la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent chaque hiver.

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

Figure 2 : Emplacement du port de Hamilton

Figure 3 : Propriétés foncières du port de Hamilton

(page 3-6)

1.3 Gouvernance des ports

Loi maritime du Canada

Les APC ont été créées pour exploiter des ports particuliers au nom du gouvernement du Canada. Les APC ont le pouvoir d'exercer des activités liées au transport maritime, à la navigation et au transport de passagers et de marchandises. Les APC sont tenues d'être financièrement autonomes et de financer leurs opérations grâce aux liquidités qu'elles génèrent. La loi maritime du Canada vise à faciliter la mise en place d'un système portuaire national composé de 18 APC gérées de manière indépendante. L'objectif de la loi est de favoriser l'efficacité et la viabilité des ports canadiens :

- Mettre en œuvre des politiques maritimes qui dotent le Canada des infrastructures maritimes nécessaires, offrent un soutien efficace à la réalisation des objectifs sociaux et économiques

Conformément à la loi, chacun des trois niveaux de gouvernement nomme une personne au conseil d'administration de l'APH. Le ministre fédéral des Transports, sur recommandation des utilisateurs du port, nomme quatre autres administrateurs.

Lettres patentes

Les lettres patentes de l'APH détaillent le cadre réglementaire du port, décrivant les eaux navigables et les propriétés de l'APH, détaillant les activités et les pouvoirs de l'APH, et imposant des limites aux emprunts, au crédit-bail et aux activités des filiales. Les autorités portuaires et leurs filiales n'ont pas accès aux fonds du gouvernement fédéral, sauf dans des circonstances particulières. Les autorités portuaires sont tenues de verser à Transports Canada une allocation annuelle

nationaux, régionaux et locaux, et favorisent et préservent la compétitivité et les objectifs commerciaux du Canada ; - Promouvoir le succès des ports afin de contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie canadienne ; - Fonder l'infrastructure et les services maritimes sur des pratiques et des approches internationales compatibles avec celles des partenaires commerciaux du Canada afin de favoriser l'harmonisation des normes ; - Veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de manière à répondre aux besoins des utilisateurs et soient disponibles à un coût raisonnable, - assurer un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.	calculée sur la base de leurs recettes brutes. Elles versent également des paiements en remplacement d'impôts (PERI) et leurs locataires paient des impôts fonciers municipaux. L'APH est également soumise à d'autres lois fédérales, notamment la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et ses règlements, ainsi que la Loi sur la sûreté du transport maritime et ses règlements, qui imposent un régime de sécurité spécifique pour les propriétés portuaires.
---	--

(page 7)

1.4 Politiques et règlements municipaux Plans officiels

Dans le plan officiel de la ville de Hamilton, la majeure partie des terrains du port est désignée " Shipping and Navigation " (transport maritime et navigation). Cette désignation d'emploi permet des utilisations liées au mouvement et à la gestion des navires, au transport de marchandises et de passagers, ainsi qu'à l'entreposage, aux quais, aux installations pour bateaux et aux industries et services auxiliaires nécessaires au port, y compris les commerces de détail et les restaurants. Dans le plan officiel de Burlington, la partie du quai 28 située au nord du canal de Burlington est désignée comme zone d'emploi. Cette désignation générale permet un large éventail d'utilisations. Zone de projet d'amélioration communautaire Les propriétés foncières de l'APH se trouvent dans une zone de projet d'amélioration communautaire, telle que désignée par la ville de Hamilton.

Le zonage

Les règlements de zonage régissent les utilisations autorisées ainsi que la forme des constructions et d'autres règles d'aménagement. Le zonage de la ville de Hamilton et de la ville de Burlington s'applique au port de Hamilton. Dans le cadre de ce

zonage, le port est situé dans un district industriel plus large qui autorise une variété d'utilisations et d'activités industrielles. Plusieurs zones différentes affectent les propriétés foncières de l'APH.

Au moment de la publication, la ville de Hamilton procède à une révision complète de son règlement de zonage, en utilisant une approche par étapes qui aborde différentes sections du règlement. À terme, ce règlement de zonage complet remplacera les règlements de zonage des anciennes municipalités de la ville de Hamilton, qui restent en partie en vigueur. Idéalement, le zonage des terrains portuaires reflétera la nature multimodale des activités du port et permettra des utilisations similaires à celles autorisées dans la zone industrielle plus large du nord de Hamilton, tout en reconnaissant les activités de transport multimodales uniques qui s'y déroulent, y compris la navigation maritime.

(page 8-9)

1.5 Procès-verbal de règlement

En octobre 2001, les commissaires du port de Hamilton ont réglé un certain nombre de questions en suspens avec la ville de Hamilton. L'accord qui en a résulté, connu sous le nom de Procès-verbal de règlement, a certaines implications pour la planification de l'utilisation des terres du port. Il affirme que le succès de la ville et du port sont intimement liés et qu'il convient de prendre en compte les impacts et les avantages des décisions en matière d'aménagement du territoire pour la ville de Hamilton. Plus précisément, il stipule ce qui suit "la ville et le port reconnaissent l'importance de l'un pour l'autre et la nécessité d'une bonne relation de travail entre les deux organismes" (Schedule 1, Minutes of Settlement). Certaines modifications apportées aux propriétés foncières sont le résultat du procès-verbal de règlement et sont pertinentes pour la planification portuaire. Ces changements concernent les terres et les terres émergées qui ont été cédées à la ville de Hamilton : la zone englobant le bassin Windermere (à l'exception de 9 acres) ; les lots d'eau dans les sites des jetées 1, 2, 3 et 4 ; et les terres, les jetées et les lots d'eau à proximité des jetées 5, 6, 7 et 8.

(page 10)

PROCESSUS DE MISE À JOUR DU PLAN

2.1 Évolution de l'environnement

L'environnement opérationnel qui constituait la base du précédent plan d'occupation des sols de 2002 a considérablement changé depuis, notamment :

- L'APH a acquis plusieurs nouvelles propriétés depuis 2002, notamment l'ancienne propriété de Stelco et l'usine fermée du Pier 22, qui a depuis été réaménagée en emplois industriels modernes. L'APH a également acquis le 1632 Burlington Street, une installation de fabrication et d'entreposage qui abrite 13 entreprises locataires, ainsi que les propriétés situées au 560 Ferguson Avenue et au 212 Ferguson Avenue.

- Depuis 2002, le front de mer occidental de Hamilton a évolué pour inclure une plus grande proportion d'espace public. Les jetées 6 et 7 comprennent désormais des attractions populaires telles que la patinoire du front de mer et des cafés, et HPA a travaillé avec la ville de Hamilton sur la rétrocession anticipée des jetées 7 et 8 à la ville, afin de faciliter le réaménagement multi-usages de cette zone.

- Le projet d'assainissement des sédiments du récif Randle est entré dans sa phase de construction, et des utilisations liées à la navigation sont envisagées pour la surface de l'installation de confinement technique une fois celle-ci achevée.

- Les exigences de sécurité imposées aux autorités portuaires par la loi sur la sécurité des transports maritimes (Marine Transportation Security Act) ont modifié l'environnement opérationnel depuis 2002. En vertu de ces exigences, la majorité des ports, des terminaux portuaires et des navires sont désormais tenus de contrôler l'accès à leurs installations respectives.

- La majorité des 250 hectares (620 acres) du port sont actuellement loués, et abritent environ

130 entreprises. Les besoins de l'économie régionale, de la communauté locale et des entreprises dépendant du port vont certainement changer et s'accroître au cours des 15 à 20 prochaines années. L'objectif du plan d'occupation des sols actualisé est d'anticiper ces besoins et d'élaborer un plan pour un port de Hamilton durable et prospère.

2.2 Engagement et consultation de la communauté

Le plan d'aménagement du territoire reconnaît que le port de Hamilton est un atout économique régional et une propriété foncière locale importante dans le tissu urbain. L'obtention de commentaires de la part de la collectivité a été un élément clé du processus de mise à jour. Par conséquent, la mise à jour du plan d'occupation des sols a inclus un processus d'engagement communautaire approfondi qui a recherché les meilleures idées de la communauté pour maximiser la contribution économique du port, tout en contribuant à un secteur riverain et à une ville sains et dynamiques. Au total, l'APH a reçu les commentaires d'environ 225 participants de la communauté, des parties prenantes et des locataires au cours du processus de mise à jour du plan d'occupation des sols. Un résumé des contributions reçues figure dans le document d'information du présent plan d'occupation des sols. Les thèmes suivants ont été abordés dans le cadre de l'engagement communautaire et se reflètent étroitement dans les principes du plan d'occupation des sols décrits à la section 5 :

- o S'engager auprès de la communauté ;
- o Célébrer l'histoire et le rôle du port ;
- o Améliorer l'image visuelle du port ;
- o Faire des choix durables ;
- o Faire preuve d'une gestion responsable de l'environnement ;
- o Offrir davantage de possibilités d'accès ;
- o Explorer les questions relatives à l'acheminement des camions ;
- o Continuer à être un moteur économique puissant ;
- o Soutenir un équilibre des utilisations sur l'ensemble du front de mer du port de Hamilton ; et
- o Faire comprendre les questions qui relèvent du rôle du port.

(page 12-13)

CONTEXTE DU PORT

3.1 Contexte régional

La région du Grand Toronto et de Hamilton

La région du Grand Toronto et de Hamilton est l'une des zones urbaines les plus denses et à la croissance la plus rapide du Canada. Elle compte aujourd'hui un peu plus de six millions d'habitants. La croissance devrait se poursuivre avec la même intensité dans les

années à venir, de sorte qu'en 2031, la population de la RGTH est estimée à près de 8,6 millions de personnes. La population de Hamilton elle-même devrait augmenter de 20 %, passant de 544 000 habitants actuellement à 651 000 en 2036. Le port de Hamilton est plus qu'une installation maritime ; c'est l'un des principaux centres multimodaux de l'Ontario, et le service ferroviaire est un aspect de plus en plus important. Plus de 6 200 wagons ont transité par le port en 2016, soit 15 % de plus qu'en 2015, suivant une tendance de croissance constante au cours des cinq dernières années. 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. À mesure que l'économie se développe, la demande d'espaces de travail à forte intensité de transport continuera également d'augmenter. La préservation d'espaces appropriés pour l'industrie et la fabrication dans la région du Grand Toronto et d' Hamilton 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 de Hamilton une plaque tournante logique pour le développement continu de l'emploi industriel.

AVANTAGE HAMILTON

Accès à 120 millions de consommateurs nord-américains

Accès aux marchés mondiaux via l'autoroute H20

Connexions autoroutières de la série 400

Deux chemins de fer de classe 1

deux manutentionnaires experts

2,5 millions de m² d'espace d'entreposage

Capacité de la grue intérieure de 180 tonnes

8400 m de murs de quai de la voie maritime

3.2 Contexte de la communauté environnante

Zone industrielle de Bayfront

La zone industrielle de Bayfront est une zone d'emploi d'environ 1 450 hectares (3 580 acres) située généralement entre le front de mer au nord et la rue Barton au sud. Les utilisations du sol sont dominées par des utilisations industrielles lourdes et moyennes. Les propriétés foncières de l'HPA ne représentent qu'une partie des terrains industriels qui couvrent le secteur industriel nord/nord-est de Hamilton. Les plus grandes parcelles

Dans la plupart des cas, et peut-être contrairement à une idée fausse, le secteur industriel de Hamilton reste robuste, avec un faible taux d'inoccupation d'environ 3 % (Deloitte LLP, City of Hamilton Bayfront Industrial Area-A Strategy for Renewal, page 28). La zone industrielle Bayfront fournit de loin l'évaluation totale la plus élevée de tous les parcs d'affaires ou zones industrielles de Hamilton, avec une contribution de 1,2 milliard de dollars. Bien que Hamilton n'ait pas connu un déclin industriel dans la même mesure que d'autres villes de la région

de terrain industriel sont occupées par les deux entreprises sidérurgiques, Stelco et ArcelorMittal Dofasco. De nombreux terrains industriels non portuaires sont également regroupés le long de Burlington Street. Le zonage de la zone du front de mer autorise une série d'utilisations industrielles, principalement l'industrie générale (M-5) et l'industrie légère (M-6).	des Grands Lacs ou de la " rustbelt ", elle continue de subir une transition industrielle. De nombreuses anciennes usines ont fermé au cours des dernières décennies et les activités restantes sont beaucoup plus automatisées, ce qui nécessite une main-d'œuvre moins nombreuse et plus avancée sur le plan technologique. Aujourd'hui, la zone industrielle de Bayfront abrite un pôle sidérurgique de plus en plus sophistiqué, des activités de fabrication de pointe, ainsi que des activités de transport, de logistique et d'entreposage. L'étude Deloitte indique également que la zone industrielle de Bayfront devrait rester une zone d'emploi dans un avenir prévisible, ce qui est conforme à l'avenir des terrains portuaires décrit dans le présent plan d'occupation des sols.
---	---

Quartiers résidentiels

Plusieurs quartiers résidentiels interagissent à des degrés divers avec les terrains du port, notamment le North End, Jamesville, Keith, Sherman, Crown Point, McQuesten et la plage. L'APH a établi des canaux de communication actifs et bidirectionnels avec ces communautés qui permettent le partage d'informations et la résolution de problèmes. Dans le cadre de ce plan, l'APH s'appuiera sur ces efforts, en faisant participer davantage de membres de la communauté au niveau local et en lançant une série annuelle d'initiatives publiques, telles que des visites, des événements communautaires et des projets d'art public.

Renouvellement du front de mer ouest

Dans les années 1990, les activités du port s'étendaient à l'ouest jusqu'à la jetée 8. L'APH a récemment facilité le transfert des jetées 7 et 8 à la ville afin de permettre le réaménagement de la zone, car elle est convaincue que le front de mer de Hamilton peut accueillir un large éventail d'utilisations naturelles, récréatives, résidentielles, commerciales et industrielles. Plus à l'ouest, les terrains portuaires sont principalement utilisés à des fins récréatives, le Waterfront Trail longeant le front de mer jusqu'au High-Level Bridge et à Cootes Paradise. Le réaménagement de la jetée 8 en un quartier robuste à usage mixte comprenant jusqu'à 1 600 unités d'habitation poursuivra le processus de changement le long du front de mer de Hamilton. Il permettra également aux nouveaux habitants de se rapprocher de la limite ouest des terrains portuaires. L'APH travaillera en étroite collaboration avec la ville et les promoteurs pour s'assurer que les nouveaux résidents sont conscients de la proximité des opérations portuaires. Dans un premier

temps, l'APH a mis en place un comité de locataires du port pour discuter des problèmes et partager les meilleures pratiques. Des efforts proactifs de la part de la ville de Hamilton et des locataires du port pour atténuer les problèmes de proximité sont prévus ou en cours.

(page 15-17)

RÔLE DU PORT

4.1 Flux de marchandises et transport maritime

Environ 600 navires font escale dans le port de Hamilton chaque année. Environ un quart d'entre eux effectuent un voyage outre-mer, tandis que la majorité se livre à des échanges commerciaux dans la région des Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis. Au cours de la saison de navigation 2016, le port de Hamilton a manutentionné 9,3 millions de tonnes métriques de marchandises, un total qui est resté relativement stable au cours de la dernière décennie, même si les marchandises qui composent ce total se sont considérablement diversifiées au cours de la même période. Par exemple, le tonnage lié à l'agriculture représentait un peu plus de 9 % du total en 2009, alors qu'en 2016, cette proportion était passée à 21 %.

La majeure partie du débit de marchandises du port est constituée de marchandises en vrac, desservant certaines des industries les plus importantes de l'Ontario : minerais de fer et charbon pour la fabrication de l'acier ; céréales et engrais cultivés en Ontario ; matériaux de construction tels que les agrégats et l'asphalte ; et autres tels que l'essence, le sel et les denrées alimentaires en vrac. Les marchandises qui transitent par le port chaque année représentent une valeur de 1,9 milliard de dollars.

Le port de Hamilton offre aux expéditeurs une gamme complète

L'APH veille à ce que des investissements continus soient réalisés dans les principales infrastructures portuaires et l'entretien, y compris le dragage et l'entretien des murs de quai pour assurer la fonctionnalité continue de tous les quais du port. Le port assure également l'entretien des routes intérieures et des installations partagées du côté terrestre.

Le port de Hamilton est une installation multimodale intégrée dont le volume de marchandises transitant par le rail, y compris le chargement, le déchargement et le stockage des wagons, ne cesse d'augmenter. Le nombre de wagons transitant par le port a plus que doublé, passant de 3 000 en 2009 à 6 200 en 2016.

d'installations et de services, y compris des terminaux pour le vrac sec et liquide et les marchandises diverses, deux opérations d'acconage compétitives avec des capacités de levage et d'entreposage de charges lourdes. Des services de soutien et des entreprises sont présents à Hamilton et dans la région pour renforcer les activités portuaires, notamment les douanes, la cale sèche, les services de remorquage, l'accastillage, le transport de fret, la logistique, la réparation d'équipements et les services administratifs des entreprises.	
--	--

4.2 Activités et locataires actuels

Environ 130 locataires opèrent actuellement dans le port de Hamilton dans un ensemble diversifié d'industries. Certains utilisateurs sont présents dans le port depuis de nombreuses années, mais le port continue d'attirer de nouveaux utilisateurs et locataires. En général, les locataires du port de Hamilton appartiennent aux sept grandes catégories suivantes.

1. Agroalimentaire La catégorie agroalimentaire comprend les entreprises liées au transport et à la transformation des produits agricoles, y compris les terminaux d'exportation de céréales, les terminaux d'engrais, la transformation des aliments (farine, sucre, brasserie) et l'entreposage de produits alimentaires.	2. Vrac/rupture-vmc La catégorie vrac/rupture-vmc comprend le stockage et le transbordement de produits en vrac et de produits individuels, y compris les brames, poutres et bobines d'acier finies, les composants d'éoliennes, les composants d'usine, le vrac sec tel que le sel, les agrégats, le gypse, le laitier ou les produits spécialisés, et d'autres produits tels que le sable, le minerai de fer, le charbon et le coke.	3. Vrac liquide La catégorie du vrac liquide comprend les industries et les entreprises impliquées dans le transport et le stockage de matériaux liquides, y compris les carburants routiers, les huiles alimentaires et l'asphalte liquide.	4. Industrie manufacturière La catégorie de l'industrie manufacturière comprend un large éventail d'entreprises et d'industries qui produisent des biens dans le port, notamment des entreprises produisant des panneaux isolés, des composants en fibre de verre, des équipements structurels spécialisés et des appareils à pression.
---	--	--	---

5. Entreposage, expédition et distribution La catégorie Entreposage, expédition et distribution comprend les entreprises impliquées dans le processus de 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.	6. Professionnels et entreprises La catégorie des professions libérales et des entreprises comprend une gamme d'utilisations principalement de bureaux qui peuvent ou non être de nature industrielle ou portuaire.	7. Commerce, vente au détail et communauté La catégorie " Commerce, vente au détail et communauté " comprend une série d'activités existantes qui ne sont pas nécessairement des fonctions industrielles ou liées au port.
---	---	--

4.3 Environnement L'APH s'est dotée de politiques officielles en matière d'environnement et de durabilité qui, ensemble, guident ses actions en tant qu'organisation (voir le rapport d'information sur le plan d'aménagement du territoire pour connaître ces politiques). L'APH travaille en étroite collaboration avec les organisations locales, en particulier l'équipe de mise en œuvre du plan d'assainissement du port de Hamilton et de la région de la baie, afin d'atteindre les objectifs spécifiques qui ont été définis dans le cadre de cette approche globale et communautaire de l'assainissement du port. L'APH est un membre fondateur de l'Alliance verte, un programme destiné à l'industrie maritime nord-américaine qui propose un processus de reporting transparent et audité en externe sur des mesures telles que les gaz à effet de serre, la prévention des déversements et le leadership environnemental, et qui vise à faire mieux que le respect de la réglementation. HPA mesure son empreinte environnementale et en rend	une gestion proactive et une participation aux programmes environnementaux de la communauté et de l'industrie. Les activités d'exploitation et de maintenance de l'APH intègrent quotidiennement des pratiques environnementales saines. Actuellement, ces pratiques comprennent des initiatives d'économie d'énergie aux jetées 10 et 15, la préservation des espaces naturels et la gestion de la faune aux jetées 15 et 22, ainsi que la gestion des eaux pluviales, la prévention des déversements et l'élimination des poussières à toutes les jetées. L'APH participe également à des activités de gestion proactive telles que le projet d'assainissement des sédiments de Randle Reef, le nettoyage des quartiers, la création d'habitats pour les poissons et la plantation d'arbres. L'APH parraine également un prix annuel d'excellence environnementale qui encourage la participation des locataires et investit dans des organisations environnementales locales.
--	---

compte chaque année à l'aide des indicateurs de l'Alliance verte. Un examen environnemental est entrepris pour tous les développements majeurs, y compris une évaluation environnementale fédérale le cas échéant. Des références environnementales sont établies avant la construction, et les locataires doivent respecter ou dépasser les exigences réglementaires applicables. La figure 12 donne des détails supplémentaires sur la diligence environnementale au cours du processus de location. Les infrastructures liées à la gestion des eaux pluviales sont intégrées dans les nouveaux développements. Une fois que les opérations commencent, l'APH entreprend des inspections proactives et continues pour contrôler des aspects tels que la prévention des déversements et l'élimination des poussières. Le responsable interne de l'environnement de l'APH travaille directement avec les locataires pour les encourager à	
--	--

MISSION ET PRINCIPES D'UTILISATION DES SOLS

5.1 Mission La mission globale de l'APH pour le port de Hamilton est la suivante : Nous sommes des gestionnaires responsables du port et de son solide réseau maritime, routier et ferroviaire. Nous créons de la prospérité en facilitant le commerce et en fournissant des solutions durables qui offrent de la valeur à notre communauté	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 activités des locataires. 5. Image : Travailler avec les parties prenantes pour améliorer l'image physique des terrains portuaires et du port de Hamilton
---	---

portuaire et des avantages à nos autres parties prenantes.

5.2 Principes d'aménagement du territoire

Le plan d'aménagement du territoire repose sur une série de sept principes interdépendants qui jettent les bases et orientent la croissance et le développement du port de Hamilton. Ces principes sont les suivants

1. Développement économique : Assurer la vitalité économique du port de Hamilton à long terme. Positionner le port en tant que partie intégrante de la zone industrielle élargie du front de mer de Hamilton et remplir son mandat de facilitation du commerce régional.
2. Équilibrer : Accueillir une variété d'utilisations liées au port, tout en respectant la communauté élargie du port de Hamilton et en reconnaissant le rôle et la fonction des terrains portuaires en matière d'industrie et d'emploi.
3. Environnement : Travailler avec tous les intervenants du gouvernement et de la collectivité pour assurer un environnement sain dans le port de Hamilton dans le cadre des efforts de restauration du secteur riverain, y compris le plan d'action correctif du port de Hamilton.

en général, dans le cadre d'un effort plus large visant à encourager la fierté de la communauté à l'égard du rôle de Hamilton en tant que ville portuaire.

6. Partenariats : S'aligner sur les efforts des municipalités, des agences et de la communauté dans le cadre des initiatives municipales de développement économique et de planification en cours.

7. Engagement : Maintenir un dialogue transparent et permanent avec les habitants et les autres parties prenantes afin de mieux faire connaître le rôle de l'APH, de partager des informations sur les possibilités de développement et de collaborer à des objectifs communs.

PLANS SPÉCIFIQUES À UNE ZONE

6.1 Objectif

Les politiques de la section 6 visent à fournir une orientation spécifique concernant les différents groupes de quais dans le port de Hamilton, et sont complétées par les considérations d'aménagement plus générales de la section 7. Organisés géographiquement, ces groupes de quais contiennent généralement des compositions différentes d'entreprises et d'industries existantes ; des conditions physiques et un contexte ; des considérations en matière de transport ; et des possibilités et des défis à venir à mesure que le port évolue et se développe. Les politiques spécifiques d'accompagnement sont adaptées à la nature différente de ces zones afin

d'atteindre les objectifs généraux du plan d'occupation des sols. Elles sont organisées selon une série de quatre thèmes de politiques, d'actions et d'initiatives qui structurent l'orientation : L'aménagement du territoire, l'environnement, les transports et le domaine public. Ces thèmes sont décrits de manière générale à la page suivante.

Utilisation des sols

Politiques relatives à la nature et au caractère des entreprises, des industries et des activités dans la zone spécifique.

Le transport

Politiques relatives aux actions et initiatives qui visent à apporter toute amélioration des transports nécessaire pour résoudre les problèmes existants ou les améliorations futures à des fins de capacité et d'efficacité.

Environnement

Politiques relatives aux actions et initiatives visant à améliorer les conditions environnementales, qu'il s'agisse de la qualité des eaux de surface, de l'eau ou de l'air.

Domaine public

Politiques relatives aux actions et initiatives visant à améliorer la qualité visuelle du port de Hamilton et l'interface avec la communauté.

Figure 4 : Groupements de quais dans le port de Hamilton

(page 26-27)

6.2 Types d'utilisation du sol

Le plan d'aménagement du territoire comporte cinq types généraux d'utilisation des terres qui servent de base aux plans spécifiques des différents groupes de quais. Ces types d'utilisation du sol constituent un guide général pour l'utilisation future des propriétés dans le port de Hamilton. Ils reflètent les caractéristiques et les exigences en matière d'emplacement et d'accès au transport pour des propriétés particulières, mais reconnaissent la vaste gamme d'utilisations industrielles et d'emploi qui sont autorisées et peuvent être accueillies dans l'ensemble du port.

1. Industrie maritime / Logistique

Le type d'utilisation du sol " Industrie liée à la mer " s'applique aux terrains qui seront réservés à une série d'activités industrielles nécessitant un accès aux installations portuaires comme partie intégrante de leur fonctionnement, ainsi qu'un excellent accès routier et/ou ferroviaire. Ce type d'utilisation des sols couvre la majorité des propriétés du port et constitue le cœur des opérations du port. La consolidation des propriétés foncières et la garantie de la disponibilité de bons sites de développement avec accès à l'eau s'appliquent fortement à ce type d'utilisation des sols.

2. Corridor industriel / logistique

Le type d'utilisation du sol "Corridor industriel" s'applique aux terrains qui seront réservés à une gamme d'activités industrielles et connexes (telles que les bureaux, l'entreposage, l'industrie légère et les utilisations commerciales limitées) qui ne nécessitent pas nécessairement un accès direct aux installations maritimes et qui sont positionnés avec une façade importante le long de corridors routiers proéminents. Ce type d'utilisation du sol est situé de manière à tirer parti d'un excellent accès routier et/ou ferroviaire et, compte tenu de son emplacement, peut justifier une attention particulière en matière d'urbanisme, étant donné son interface potentielle avec l'ensemble de la communauté.

3. Industrie générale / Logistique

Le type d'utilisation du sol "Industrie générale" s'applique au reste du terrain industriel qui est généralement interne et éloigné de l'accès direct à l'eau et aux corridors. 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 tirent parti de l'accès routier et/ou ferroviaire, mais pour des activités qui ne nécessitent pas d'emplacements avec un accès direct à la mer ou aux couloirs.

4. Espace ouvert

La catégorie d'utilisation des sols " Espace ouvert " s'applique aux terrains non industriels qui fournissent une fonction complémentaire à la fonction industrielle et d'emploi principale. Ce type d'utilisation des sols comprend les zones actuellement utilisées ou proposées pour des activités de loisirs accessibles au public ou qui contiennent des caractéristiques naturelles qui seraient conservées et protégées à l'intérieur du périmètre sécurisé du port.

5. Futur site industriel/logistique lié à la mer

Le type d'utilisation du sol " Futur industriel/logistique lié à la mer " s'applique aux terrains qui ne sont actuellement pas disponibles pour des activités industrielles ou autres étant donné les travaux en cours dans ces endroits, qu'il s'agisse de remplissage ou d'assainissement, mais qui devraient accueillir de nouveaux terrains à l'avenir, une fois les travaux terminés. Ces terrains peuvent

être situés à des endroits où ils disposent d'un accès maritime important et devraient être réservés à des utilisations compatibles avec le type d'utilisation " Industrie liée à la mer " à l'avenir, lorsqu'ils seront disponibles.

Les cinq types d'utilisation du sol sont complétés par deux éléments de conception pour les terrains du port qui peuvent être utilisés dans n'importe lequel des cinq types d'utilisation du sol :

(A) Une "bordure paysagère" qui délimite conceptuellement les emplacements des améliorations physiques de la qualité visuelle d'une zone par le biais de plantations, d'améliorations des clôtures et de l'éclairage des aménagements pour les piétons.

(B) Un " élément de signalisation " qui délimite de manière conceptuelle les emplacements des éléments de signalisation existants ou nouveaux qui présentent un identifiant des terrains portuaires aux entrées et emplacements clés dans l'ensemble du port de Hamilton, et qui sont destinés à fonctionner avec les bordures paysagées pour fournir un accent visuel.

(page 28-30)

6.3 Quais 10 à 14

Quais 10 à 14 - Utilisation des sols

Contexte

Les quais 10 à 14 comprennent environ 59 hectares (148 acres) de terrain à l'extrémité ouest du port qui est fortement dominé par des utilisations liées à la mer. Les activités agroalimentaires, de vrac et de rupture de charge, et de vrac liquide constituent actuellement la majorité des terrains des quais 10 à 14, et sont complétées par des activités manufacturières. Les développements récents et en cours sur le quai 10 comprennent le nouveau complexe de la brasserie et une nouvelle minoterie. Les installations existantes comprennent une usine de fabrication et un terminal d'exportation de grains.

Vue d'ensemble

Conformément à la direction des considérations générales de développement, cette zone continuera d'être principalement axée sur la marine et les terrains seront réservés à ces industries et activités (le complexe de la brasserie est une exception). La plupart des activités actuelles sur les quais 10 à 14 représentent des locataires de longue date du port, dont la majorité a besoin d'un accès

maritime et dont beaucoup ont fait des investissements substantiels sur leurs sites. L'APH maintiendra un climat de confiance pour ces utilisateurs liés à la mer afin d'encourager d'autres investissements. À mesure que le développement de la jetée 8 par la ville progresse et que de nouvelles utilisations résidentielles sont introduites, il sera important que la ville, l'APH et les locataires du port travaillent ensemble pour encourager une coexistence harmonieuse entre les opérations portuaires et les nouvelles utilisations résidentielles. Le ministère de la Défense nationale et Parcs Canada contrôlent une parcelle de la jetée 9 à l'ouest.

Quais 10 à 14 - Transport

Transport maritime

L'infrastructure maritime des quais 10 à 14 est bien entretenue et presque entièrement utilisée par les locataires actuels.

Rail

Une nouvelle capacité ferroviaire est prévue pour la jetée 10, y compris une deuxième voie d'évitement au nord de la rue Burlington qui fournirait une connexion ferroviaire plus complète à cette jetée, et offrirait un choix modal aux locataires situés ici.

Camions

La rue Burlington est le principal corridor d'accès routier aux jetées 10 à 14. Elle est reliée à la QEW à l'est (via le boulevard Nikola Tesla) et à l'ouest par divers itinéraires désignés pour les camions. Le stationnement et la circulation au ralenti des camions le long de la rue Burlington ont été identifiés par les parties prenantes comme un problème de sécurité et de qualité de l'air. L'APH cherchera activement des options pour une aire de stationnement des camions à proximité et hors site. La signalisation peut également être un outil utile pour lutter contre la marche au ralenti des camions dans cette zone. De nouveaux dispositifs de sécurité sont en cours de mise en place pour la jetée 10, notamment un périmètre clôturé et un contrôle d'accès par carte. Par ailleurs, les locataires de cette zone s'efforcent d'améliorer l'efficacité de leurs processus de manutention des marchandises, ce qui contribuera à réduire les temps d'attente des camions et à diminuer les files d'attente.

Jetées 10 à 14 - Environnement

Des améliorations environnementales spécifiques ont été mises en œuvre aux quais 10 à 14, notamment un système de séparation huile-granulat pour améliorer la qualité des eaux de ruissellement. Les améliorations apportées au pavage permettront de réduire davantage la poussière et la sédimentation dans l'eau, ainsi que les traces de poussière et de saleté laissées par les camions. Par

ailleurs, l'exploitant du terminal à grains de l'embarcadère 10 a réalisé d'importants investissements pour réduire la poussière associée au chargement des navires.

de l'APH. Le réaménagement de la brasserie du quai 10 a intégré un certain nombre d'améliorations en matière d'efficacité énergétique. En plus de ces améliorations, une nouvelle installation de cogénération au gaz naturel a été annoncée dans le cadre du complexe de Quai 10, conçue pour réduire le nombre de chaudières séparées nécessaires à ce groupe d'installations, et pour améliorer l'efficacité énergétique globale tout en réduisant la consommation d'énergie des locataires.

(page 31-33)

Jetées 10 à 14 - Domaine public

Les quais 10 à 14 constituent la zone la plus importante du port par rapport aux quartiers résidentiels qui entourent les propriétés du port. Il s'agit à la fois du quartier résidentiel existant au sud et au sud-ouest et du projet de développement à usage mixte de la jetée 8 à l'ouest. La zone a également une façade importante le long du corridor de la rue Burlington. L'APH s'efforcera d'améliorer l'image visuelle des terrains portuaires le long de la rue Burlington en améliorant les clôtures ou en lançant des initiatives de plantation, dans la mesure du possible, le long des bords sud et ouest des jetées 10 à 14, là où elles sont le plus exposées au public. En outre, il est possible d'installer un panneau de signalisation, une peinture murale ou une œuvre d'art public similaire sur les jetées 10 à 14, qui constituent la porte d'entrée ouest du port. Des améliorations ont été apportées récemment à la façade et à l'aménagement paysager du complexe de la brasserie. Avec le patio extérieur de la brasserie et la signalisation de la marque, ce complexe marque un net changement par rapport à la partie est, plus industrielle, des terrains du port, vers le quartier à usage mixte situé à l'ouest. L'APH a délibérément recherché des locataires appropriés et soutenu des développements qui reflètent la nature transitoire de cet espace au sein de la communauté élargie, apportant une contribution positive à la vitalité du quartier.

Figure 7 : Quai 15

Plan spécifique à la zone

Quai 15 - Utilisation du sol

Contexte

Le quai 15 est actuellement une zone à usage mixte, où dominant les activités d'entreposage, d'expédition, de distribution et de fabrication, mais où l'on trouve également des activités de vrac et de marchandises diverses, ainsi que des utilisations non

industrielles. Un certain nombre de parcelles sont actuellement vacantes et/ou sous-utilisées. Le quai 15 abrite également un grand hangar (Shed 11) datant du début des années 1900, qui est en mauvais état et qui offre peu de possibilités d'attirer des locataires.

Vue d'ensemble

Il existe une bonne opportunité de rationaliser à grande échelle l'empreinte de Quai 15, et d'organiser plus efficacement l'utilisation des sols et les services de transport. Les nouvelles activités s'inscriraient dans la gamme existante d'utilisations de l'APH et dans le zonage autorisé par la ville de Hamilton pour cette zone, y compris les activités liées à l'expédition, l'entreposage de biens de consommation ou d'autres biens, le transbordement ferroviaire, l'entreposage de produits secs et liquides en vrac. L'objectif du réaménagement serait d'intensifier les emplois dans cette zone, d'attirer des locataires stratégiques modernes et de grande valeur, de répondre à la demande d'espace de développement à forte intensité de transport et de s'aligner sur les efforts de la ville de Hamilton pour améliorer l'assiette fiscale industrielle/commerciale.

Ouest Selon le concept préliminaire de réaménagement de ce quai, la partie nord d'un hangar de stockage vieillissant (hangar 11) serait retirée, et les locataires actuels seraient regroupés dans la partie sud de la structure, qui est plus récente et en meilleur état. De nouvelles installations de stationnement et de chargement seraient mises en place pour les locataires existants. La parcelle qui en résulterait aurait une superficie d'environ 8 acres, ce qui permettrait d'accueillir de nouvelles capacités d'entreposage ou de stockage pour la marina. Centre Une fois l'installation de confinement du récif Randle achevée, la surface de cette structure servira de quai d'expédition fonctionnel avec un mur de quai à courant d'air de la Voie maritime. L'installation ne permettra pas d'ériger des bâtiments, mais sera extrêmement utile pour le stockage et le transbordement des cargaisons, soulageant ainsi certaines des pressions actuelles sur la capacité du port. Dans cette zone	La propriété actuellement détenue par North American Tillage Tools est entourée par la propriété du port dans cette zone. Actuellement, cela ne pose aucun problème. Si une opportunité d'acquisition se présentait, cette propriété serait probablement un ajout judicieux et bienvenu aux terrains du port. D'autres améliorations du site dans la partie est de la jetée 15 comprendraient l'amélioration et le réalignement des services publics, des services sanitaires et des conduites d'eau principales pour s'aligner sur l'avenue Sherman. Ces services améliorés pourraient être étendus au site de Randle Reef ou à la propriété de Stelco à l'avenir, si nécessaire. La mise en œuvre du réaménagement de Quai 15 dépend de la capacité de l'APH à financer les améliorations de l'infrastructure de base, les nouveaux locataires fournissant l'investissement nécessaire à la construction d'installations répondant à leurs besoins spécifiques. À l'extrémité est du quai 15, à côté de la propriété de
--	--

également, l'expansion future de l'installation d'entreposage de bateaux de plaisance de l'APH pourrait être envisagée, en fonction de la demande du marché.

L'est

Actuellement, la propriété située du côté est de Quai 15, à l'est de Sherman Avenue, est traversée par une ligne de chemin de fer, ce qui limite le potentiel de développement. Le concept de réaménagement propose de réaligner la voie ferrée vers le sud, créant ainsi une parcelle unique plus grande au nord. Bénéficiant d'un bon accès aux voies ferrées et aux camions, mais située à une certaine distance du quai maritime, cette zone est appropriée pour des utilisations d'entreposage ou de fabrication.

Stelco/MANA, l'APH a identifié la possibilité de mettre en place une installation de cogénération alimentée au gaz naturel qui fournirait un service hydroélectrique efficace et à moindre coût aux locataires situés sur la propriété de l'APH, et éventuellement à d'autres utilisateurs industriels dans la région.

(page 34-37)

Quai 15 - Transport

Marine

Une fois achevée, la nouvelle installation de confinement dans le cadre du projet Randle Reef sera détenue et gérée par l'APH, et servira de quai d'expédition fonctionnel avec un mur de quai de la Voie maritime, utilisable pour le stockage extérieur et l'entreposage des marchandises.

Rail

Il n'existe actuellement aucune connexion ferroviaire directe entre les quais 14 et 15, ce qui entraîne une inefficacité dans la logistique des wagons qui a des répercussions sur l'ensemble du réseau du bas Hamilton, les trains se rendant à la gare de triage du CP et revenant sur les terrains du port.

Camions

La rue Burlington est le principal corridor d'accès routier au quai 15. Il s'agit d'une route désignée et bien utilisée par les camions qui se connecte à la QEW à l'est (via le boulevard Nikola Tesla), et à l'ouest via diverses routes désignées pour les camions. Dans la section ouest de la jetée 15, la création d'une route intérieure reliant les quais 15 et 14 pourrait être envisagée afin de réduire le volume de circulation des camions sur la rue Burlington. En outre, avec l'accord de la ville de Hamilton, l'APH proposerait que l'extrémité nord de la rue Hillyard soit incluse dans l'enveloppe foncière du port et maintenue en tant que voie publique, pour l'accès au 210 de la rue Hillyard et à d'autres installations le long de ce tronçon.

Le futur réaménagement de la jetée 15 offre l'opportunité d'introduire un service ferroviaire plus efficace sur cette jetée. Dans la partie ouest de la jetée 15, le concept de réaménagement comprend une extension des lignes ferroviaires sur la propriété du port, reliant la jetée 15 à la jetée 14 à l'ouest. Cela permettra de desservir la jetée 15 par les deux chemins de fer de classe 1, offrant ainsi aux locataires un service et des options plus robustes. Dans la partie centrale, il est possible de mettre en place une installation de transbordement rail-camion. Il faudrait pour cela créer une nouvelle surface asphaltée dans cette zone, avec le contrôle des eaux pluviales associé, et de nouveaux embranchements ferroviaires dans le sens nord-sud. La mise en œuvre complète de cette installation pourrait également nécessiter un nouvel accès routier rejoignant Burlington Street au sud.

Pier 15 - Environnement

Récif de Randle

La contamination du récif Randle est l'héritage d'une variété de processus industriels antérieurs remontant aux années 1800. À la fin des années 1980 et au début des années 1990, le site a été identifié comme l'une des principales cibles des objectifs de restauration du port. Les partenaires communautaires et gouvernementaux, y compris la HPA, se sont réunis pour planifier et financer le projet d'assainissement des sédiments de Randle Reef. Ce projet prévoit la construction d'une installation de confinement technique (ECF) de 6,2 hectares sur une partie des sédiments les plus contaminés, puis le dragage d'une partie des sédiments les plus contaminés et l'installation d'une

Le bras de mer Sherman

Sherman Inlet, situé au niveau de Quai 15, est l'une des seules zones intactes de littoral naturel sur le front de mer du centre-est, et c'est une zone que l'APH a l'intention de préserver en permanence en tant qu'espace naturel, libre de tout développement. La préservation permanente de ce corridor vert entre Burlington Street et le front de mer aura des effets bénéfiques sur la qualité de l'air et l'habitat de la faune et de la flore. Autrefois connu sous le nom de "Coal Oil Inlet", Sherman Inlet a été le site d'une activité industrielle historique remontant à plus d'un siècle. Actuellement, il s'agit également de l'emplacement d'un déversoir d'égout unitaire de la ville de Hamilton. En 1990, les Hamilton Harbour Commissioners (HHC) ont pris possession d'un ancien site de fabrication d'outils

installation de confinement technique. Le projet prévoit la construction d'une installation de confinement technique (ECF) de 6,2 hectares sur une partie des sédiments les plus contaminés, puis le dragage et le placement des sédiments contaminés restants dans cette installation. Le nettoyage de Randle Reef est l'une des étapes les plus importantes à franchir pour assainir le port de Hamilton et le retirer de la liste des secteurs préoccupants des Grands Lacs.	agricoles. En 2000, une zone de 0,16 acres du côté est du bras de mer a été remplie par les HHC sans autorisation, alors qu'ils entreprenaient des réparations sur les tuyaux d'égout pluvial et le réaligement du parking adjacent. Suite à l'imposition de nouvelles exigences de sécurité par Transports Canada après 2002, cette zone du port a été contenue dans le périmètre de sécurité obligatoire (clôturé) du port. En dépit des difficultés rencontrées, Sherman Inlet représente une caractéristique historique unique et fait partie du paysage de l'extrémité nord. Les consultations publiques menées dans le cadre de ce plan ont souligné l'importance de cette caractéristique pour notre communauté. Certaines parties prenantes ont clairement indiqué qu'elles souhaitent un accès public au bras de mer, tandis que pour d'autres, l'inversion du remblai et la préservation du bras de mer en tant que zone naturelle protégée constituent une priorité plus importante.
---	--

La préservation et la protection de Sherman Inlet est une priorité partagée par l'APH. L'APH s'engage à mettre en œuvre un processus de deux ans pour restaurer le littoral altéré, en entreprenant les travaux nécessaires à l'élaboration d'une approche écologiquement rationnelle en 2017, suivie de la mise en œuvre du plan en 2018. Sherman Inlet restera dans le périmètre sécurisé du port, qui ne permettra pas l'accès au public. L'APH reconnaît que toutes les parties prenantes ne trouveront pas cette solution entièrement acceptable ; cependant, l'APH estime qu'il s'agit d'une approche responsable qui tient compte des exigences de sécurité du port, des considérations de sécurité du site et des problèmes historiques/en cours associés à l'exutoire de l'égout unitaire de la ville. L'APH estime également qu'il y a un intérêt environnemental considérable à protéger cet espace "pour l'amour de la nature", sans interférence de la part des personnes et des animaux domestiques.

Pour répondre au souhait de disposer d'un espace au quai 15 où le public puisse se rapprocher du front de mer et de l'activité portuaire, l'APH a trouvé un autre emplacement dans ses nouvelles installations d'entreposage et d'entretien des bateaux, au pied de la rue Hillyard. Ce site n'est pas clôturé et offre une vue minimale sur la baie, ce qui permet d'observer la construction en cours de l'installation de confinement du récif Randle. L'APH propose de réaffecter une partie de la section la plus au nord du parking de l'installation pour en faire une zone paysagée dotée d'une plate-forme d'observation.

Autres initiatives environnementales au quai 15

Des séparateurs huile-grains ont été installés dans cette zone pour améliorer la qualité des eaux de ruissellement. Les améliorations apportées au revêtement réduisent la poussière et la sédimentation, ainsi que la poussière et la saleté rejetées par les camions.

(page 38-40)

Quai 15 - Domaine public Paysage urbain Tout comme les jetées 10 à 14, le quai 15 a une façade importante le long de la rue Burlington et une interface avec le quartier environnant. L'interface est plus résidentielle à l'extrémité ouest de ce quai, tandis que la zone environnante devient plus industrielle à l'est. L'APH s'efforcera de collaborer avec la ville de Hamilton pour améliorer l'image visuelle des terrains portuaires le long de la rue Burlington grâce à des initiatives de plantation, de signalisation et d'art public. Dans le cadre de cette initiative plus large, l'APH mettra en place un nouveau point d'accès à l'angle de la rue Burlington et de l'avenue Sherman. Zone d'observation publique Comme mentionné ci-dessus, une nouvelle zone d'observation publique et une plate-forme seront créées au 210 Hillyard Street, où le public pourra avoir une vue dégagée sur la baie, y compris une vue directe sur les travaux de construction en cours à l'installation de confinement du récif Randle. Hangar 11 La partie conservée de l'entrepôt Shed 11 fera l'objet de travaux	Site Sherman Des améliorations paysagères seront également apportées au terrain non pavé situé à l'ouest de Sherman Inlet, à la limite est de la propriété du 601 Burlington Street, afin de créer un espace plus accueillant et plus accessible à proximité de Sherman Inlet.
--	---

de façade afin d'améliorer l'attrait visuel de cette installation qui est visible à la fois de Burlington Street et de Hillyard Street.	
---	--

Figure 8 : Plan de la zone des quais 22 à 24

Quais 22 à 24 - Utilisation des sols

Contexte

Les quais 22 à 24 représentent environ 63 hectares (156 acres) de terrain à l'extrémité est du port, situés immédiatement à l'est des terrains d'ArcelorMittal Dofasco (quais 20 et 21). Cette zone est actuellement utilisée principalement pour les industries de vrac, de marchandises diverses et de vrac liquide, avec des poches d'industries de fabrication et d'entreposage, d'expédition et de distribution près de Burlington Street.

Vue d'ensemble

La majorité des terrains des quais 22 à 24 seront réservés aux industries et aux activités nécessitant un accès maritime direct, les terrains les plus proches du couloir de la rue Burlington pouvant accueillir les activités qui ne dépendent pas d'un accès maritime direct, mais qui soutiennent néanmoins la fonction du port. À l'avenir, l'APH étudiera la possibilité de consolider et d'étendre les terrains des quais 22 à 24 au fur et à mesure que des propriétés seront disponibles.

Quais 22 à 24 - Transport

Transport maritime

Dans le cadre du réaménagement du Quai 22, l'APH a mis en place un système innovant de racks à tuyaux qui offre un accès maritime pour les marchandises liquides en vrac dans les terminaux intérieurs/les installations portuaires sans façade maritime directe.

Camions

La rue Burlington est le principal couloir d'accès routier aux quais 22 à 24. Il s'agit d'une route désignée et bien utilisée pour les camions, qui est reliée à la QEW à l'est (via le boulevard Nikola Tesla) et à l'ouest via diverses routes désignées pour les camions.

L'accès à ce groupe de quais se fait soit directement, dans le cas du quai 22, soit indirectement, par l'avenue Strathearne, dans le cas des quais 23 et 24. De nouvelles barrières de sécurité seront ajoutées à la jetée 22.

Quais 22 à 24 - Domaine public

Les jetées 22 à 24 ont une façade limitée le long de la rue Burlington et l'interface avec le quartier environnant est principalement internalisée dans la zone industrielle environnante au nord de la rue Burlington. Les possibilités d'initiatives de plantation sont limitées ; toutefois, l'APH collaborera avec la ville de Hamilton aux améliorations de l'infrastructure prévues dans le corridor de la rue Burlington, dans la mesure du possible.

(page 41-44)

Quais 22 à 24 - Environnement Réaménagement du quai 22 En 2006, l'APH a acheté à Stelco les terrains de la jetée 22, qui étaient en grande partie non viabilisés et vacants et contaminés par un certain nombre de substances. Un plan de développement complet a été mis en œuvre pour la propriété, créant un accès multimodal (maritime, ferroviaire, routier et par pipeline) pour répondre aux besoins d'une variété de clients. Dans le cadre de ce développement, HPA a également préservé une section de quatre acres appelée Hobson Pond, sécurisant ainsi l'habitat des tortues serpentes et des oiseaux migrants. Gestion des eaux pluviales Dans le cadre du réaménagement des quais 22 à 24, l'APH et ses locataires se sont penchés sur la gestion des eaux pluviales, notamment en installant des séparateurs d'huile et de sable le cas échéant. Cette approche de la gestion des eaux pluviales représente une bonne pratique environnementale, et	L'étang Hobson L'étang Hobson est un élément naturel situé dans le groupe des quais 22 à 24. L'étang Hobson comprend environ deux acres d'eau libre et deux acres supplémentaires d'habitat riverain, qui sert actuellement d'habitat aux poissons, aux oiseaux et aux tortues. L'étang est probablement une portion restante d'eau libre située dans le littoral historique du port de Hamilton et est désigné dans le plan officiel de l'agglomération de Hamilton comme une " zone centrale " dans son système de patrimoine naturel. L'étang Hobson offre une excellente occasion de préserver et de protéger les zones de patrimoine naturel sur les terrains du port. Ce plan d'eau et l'habitat naturel adjacent resteront dans leur état naturel actuel à l'intérieur du périmètre du port et ne seront pas développés. Autres initiatives environnementales Comme dans d'autres domaines, la qualité des eaux de ruissellement est maintenue et l'émission de poussières est réduite dans les quais 22 à 24 grâce à l'utilisation de séparateurs d'hydrocarbures et de pavés.
--	--

une approche similaire ferait partie de tout développement ou réaménagement futur dans l'ensemble du port.

Bassin de Windermere

Les terrains du port sont adjacents au bassin Windermere, une zone de loisirs passive naturalisée appartenant à la ville de Hamilton et entretenue par elle. L'APH a collaboré avec la ville pour faciliter le développement du bassin Windermere et est un partenaire actif qui fournit des services de dragage continus. Le bassin Windermere est désigné dans le plan officiel de la ville de Hamilton comme une " zone centrale " de son système de patrimoine naturel. Sur les propriétés portuaires environnantes, l'APH a mis en œuvre des techniques proactives de gestion des eaux pluviales pour s'assurer que les opérations du port ont un impact minimal sur cette zone naturelle.

Figure 9 : Plan spécifique à la zone des quais 25 à 27

(page 45-46)

Quais 25 à 27 - Utilisation des sols

Contexte

Les quais 25 à 27 représentent environ 57 hectares de terrain à l'extrémité est du port, le long d'Eastport Drive. Cette zone est actuellement fortement dominée par des utilisations industrielles liées à la mer, avec des activités agroalimentaires, de vrac et de rupture de charge, et de vrac liquide formant la majorité des propriétés foncières, complétées par des activités manufacturières.

Vue d'ensemble

Les quais 25 à 27 continueront d'être aménagés pour des usages nécessitant un accès maritime, bien que les locataires existants qui n'ont pas besoin d'un accès maritime puissent être autorisés à s'étendre sur le côté est, le cas échéant. La plupart des activités industrielles actuelles représentent des locataires de longue date du port nécessitant un accès maritime, qui ont récemment réalisé des investissements substantiels sur leurs sites. L'installation d'élimination confinée (CDF) de Quai 27 forme l'extrémité nord de ce

groupe de quais, et devrait être opérationnelle pour les 15 prochaines années. L'installation d'élimination confinée offre la possibilité d'utiliser à l'avenir des terrains industriels une fois le remplissage terminé. L'APH réserverait ce nouveau terrain aux locataires et aux activités industrielles liées à la mer qui ont besoin d'un accès maritime comme partie intégrante de leurs opérations. La parcelle actuellement occupée par un concessionnaire de véhicules de loisirs le long d'Eastport Drive, près du Pier 25 South Gateway, est considérée comme une utilisation non stratégique par l'APH. Cette propriété sera réaménagée dans les années à venir, en tant qu'usage industriel de couloir ou industriel lié à la mer, ce qui pourrait répondre à une demande importante dans le secteur de l'agriculture et de la transformation agroalimentaire. Le développement de cette zone respectera la contiguïté du bassin de Windermere et assurera sa protection.

Jetées 25 à 27 - Transport Les jetées 25 à 27 ont fait l'objet d'investissements et de constructions considérables ces derniers temps, en grande partie grâce à l'excellent accès maritime, routier et ferroviaire qui caractérise la région. Le rail De nouvelles améliorations de l'infrastructure permettront de faire circuler des trains de plus de 50 wagons le long du corridor d'Eastport. Cela modifiera fondamentalement la proposition de valeur modale du port à cet endroit, en permettant d'expédier des produits plus éloignés par rail plutôt que par camion. Camions Eastport Drive fournit un accès routier aux quais 25 à 27 par le biais de trois routes d'accès aux quais. Les locataires ont souligné la nécessité d'améliorer la circulation et le stationnement des camions dans le corridor d'Eastport. Un portail d'accès supplémentaire pour la sécurité portuaire à la porte d'entrée de du quai 26 contribuera à améliorer le flux de trafic.	Quais 25 à 27 - Environnement Les initiatives environnementales des quais 25 à 27 comprennent la mise en place de bâches pour les marchandises en vrac, telles que le sel, et l'ajout de pavés pour réduire l'entraînement de la poussière. Ces mesures tiennent compte des réactions du quartier de Hamilton Beach, situé à l'est. Un tampon paysager le long d'Eastport Drive crée une barrière supplémentaire entre les utilisations du port, l'autoroute et les utilisations résidentielles plus à l'est.
---	--

(page 47-48)

Quais 25 à 27 - Domaine public

Les jetées 25 à 27 sont les parties les plus visibles des propriétés du port en termes d'accès visuel depuis la QEW et la promenade Eastport à l'extrémité est du port. L'APH a installé des panneaux de signalisation paysagers aux entrées des jetées 25 et 26 afin d'améliorer la qualité visuelle et la présence du port le long de la promenade Eastport et de l'autoroute QEW. En plus de ces éléments, l'APH travaillera avec les locataires dans le cadre du processus de nouveaux développements le long de la promenade Eastport afin de renforcer davantage la qualité visuelle. Il s'agira notamment d'envisager l'installation de bermes, de plantations et d'autres caractéristiques visuelles afin d'accentuer cette porte d'entrée proéminente du port et de la ville de Hamilton.

Figure 10 : Plan spécifique à la jetée 28

Quai 28 - Utilisation du sol

Contexte

Le quai 28 comprend environ 12 hectares de terrains situés de part et d'autre de l'entrée du canal de Burlington dans le port de Hamilton et situés sous le Burlington Skyway. Le côté sud du quai 28 comprend le Fisherman's Pier, tandis que le côté nord (quai 29) comprend les terrains entourant le Centre canadien des eaux intérieures. La jetée 28 présente à la fois des atouts et des défis importants. En ce qui concerne les atouts, il est en grande partie inoccupé, offre un excellent accès à l'autoroute QEW et contient le pont levant et le phare historique, tous deux propriété du gouvernement fédéral. Il offre un excellent point de vue pour observer les navires opérant dans le port. En ce qui concerne les défis, une grande partie du quai 28 est située sous la structure du Burlington Skyway, subit des vents forts de l'ouest, est limitée par son exploitation et n'est actuellement pas facilement accessible.

Vue d'ensemble

L'utilisation à long terme du quai 28 est un espace récréatif et communautaire ouvert. L'APH étudiera les possibilités d'utilisation de la jetée 28 dans le cadre d'un exercice de planification et de conception plus détaillé, entrepris en collaboration avec les partenaires municipaux, provinciaux et fédéraux concernés. L'APH s'attend à ce qu'avec le maintien de l'installation de mise à l'eau publique, les possibilités pour cette zone comprennent des espaces récréatifs passifs, des connexions de sentiers, des utilisations communautaires et publiques, et des aires de stationnement supplémentaires.

Quai 28 - Transport L'accès au quai 28 se fait actuellement par la promenade Eastport, soit au nord du canal de Burlington pour accéder au Centre canadien des eaux intérieures, soit au sud pour accéder au Fisherman's Pier. Dans le cadre d'un exercice de planification et de conception multilatéral pour l'utilisation future de la jetée 28, l'APH examinera les considérations de transport liées au maintien de l'accès public au front de mer et aux connexions avec le réseau de sentiers publics environnant, tout en conservant une fonction principale d'entrée dans le port de Hamilton pour les activités de transport maritime.	Quai 28 - Environnement Dans le cadre d'un exercice de planification et de conception multilatéral pour l'utilisation future du quai 28, l'APH cherchera à accroître l'espace vert accessible conformément aux objectifs du plan d'action correctif du port de Hamilton.
--	--

(page 49-52)

Pier 28 - Domaine public

L'emplacement et le contexte du Quai 28 offrent la possibilité de créer un atout communautaire qui s'intègre au réseau d'espaces ouverts environnant et qui offre des activités de destination aux visiteurs. Cependant, des améliorations significatives sont nécessaires pour réaliser cette vision à long terme, compte tenu des conditions physiques actuelles de la zone et des défis associés à son contexte sous le Burlington Skyway.

Dans le cadre d'un futur exercice de planification et de conception multilatéral, l'APH étudiera les possibilités de faire du Quai 28 un espace public dynamique et actif pour les résidents et les visiteurs, mieux intégré au front de mer et au réseau de sentiers des environs.

Il s'agira notamment d'envisager

- o Des connexions formalisées avec le réseau de sentiers du front de mer et la signalisation associée ;
- o Maximiser l'accès du public au bord de l'eau, le cas échéant, et intégrer des points d'observation ;
- o L'incorporation d'éléments de plantation qui soutiennent les activités récréatives et contribuent à un cadre plus naturel ;
- o Travailler avec les partenaires de la communauté pour explorer les possibilités liées au phare historique,
- o des panneaux d'interprétation et des œuvres d'art public qui racontent l'histoire du port de Hamilton.

Parc de LaSalle Marina (Pier 34)

Quai LaSalle - Utilisation des terres

La marina du parc LaSalle est située sur la rive nord du port de Hamilton et une partie est louée à la ville de Burlington par l'APH à des fins d'activités récréatives. L'APH a l'intention de continuer à travailler en collaboration avec la ville de Burlington pour maintenir sa relation de location à long terme, afin de faciliter la navigation de plaisance à la marina de LaSalle.

Quai LaSalle - Environnement

L'APH continuera d'agir en tant que gestionnaire responsable des terres et de l'eau sur son site de la jetée 34.

Quai LaSalle - Transport

Il n'y a pas d'utilisation commerciale ou industrielle à la marina de LaSalle.

Quai LaSalle - Domaine public

Les aménagements publics du quai 34 sont pris en charge par la ville de Burlington, dans le cadre du bail à long terme de l'APH avec la ville de Hamilton.

(page 53-54)

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT

Cette section détaille les politiques du plan d'occupation des	Cela peut impliquer l'ajout de nouvelles capacités ferroviaires
--	---

sols qui orienteront les activités de gestion et de développement de l'APH en ce qui concerne ses propriétés foncières. Ces politiques générales doivent être lues en conjonction avec les politiques spécifiques de la section 6 ainsi qu'avec les politiques de mise en œuvre de la section 8.

7.1 Utilisation efficace des actifs du port

Les actifs fonciers du port doivent être utilisés pour répondre aux principes de planification décrits dans le présent document. Comme un port est également une communauté industrielle, comprenant un réseau d'entreprises, l'APH doit adopter une vision à long terme de son rôle en tant que plaque tournante du transport régional, facilitateur du commerce et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, et siège d'utilisations industrielles à forte intensité de transport. Les stratégies portuaires peuvent inclure des initiatives qui contribuent à une communauté portuaire plus intégrée, durable et efficace.

Disposition des terrains

L'APH ne cède généralement pas les terrains de son portefeuille, et seulement après avoir clairement déterminé que ces terrains ne sont pas nécessaires à la réalisation de ses objectifs à long terme.

Transport / Connexions modales

L'APH s'efforcera d'offrir aux utilisateurs du port un choix modal et une connectivité, contribuant ainsi à l'efficacité des chaînes d'approvisionnement.

sur les quais et la création d'installations de transbordement.

Sites maritimes

Lors de l'attribution de sites adjacents à un mur de quai, l'APH donne la priorité aux utilisateurs du site qui ont besoin d'un accès maritime, et peut chercher à structurer les baux pour permettre un accès multi-utilisateurs aux installations maritimes limitées du port.

Énergie de quartier

L'APH réduira la consommation globale d'énergie sur les terrains du port et offrira un avantage concurrentiel aux entreprises qui s'installent dans le district portuaire de Hamilton, tout en minimisant les effets négatifs sur les quartiers adjacents.

7.2 Politique de développement durable

Afin d'orienter les stratégies et les opérations commerciales futures, l'APH a adopté sa toute première politique de développement durable, qui constituera la base d'un programme de développement durable complet, portant sur les piliers de la durabilité

économique, environnementale et sociale. Ce programme comprendra des indicateurs de performance détaillés et l'APH rendra compte chaque année de sa mise en œuvre et de ses résultats.

Principes de la politique de développement durable des entreprises

HPA veillera à mettre en place des pratiques commerciales durables et à mettre à tout moment l'accent sur le bien-être de ses employés, sur la protection de l'environnement et sur l'attention portée à la communauté. L'APH s'efforcera de veiller à ce que le développement durable soit intégré dans l'ensemble de ses activités. Soutenue par des politiques, des programmes et des procédures, l'APH est guidée par les principes ci-dessous. L'APH s'efforcera de s'améliorer continuellement dans ces domaines, avec l'aide de ses parties prenantes, et rendra compte de ses progrès.

Environnement

- 1 Améliorer en permanence notre empreinte environnementale dans des domaines tels que la gestion des eaux pluviales, la prévention de la pollution, le contrôle de la poussière, l'amélioration des espaces naturels et les économies d'énergie.
- 2 Veiller à ce que nos projets et ceux de nos clients, par le biais de contrats de location, intègrent de manière proactive un niveau élevé de protection de l'environnement et prennent en compte les intérêts de la communauté.

Communauté

- 3 Contribuer à la qualité de vie au sein de notre communauté en améliorant et en verdissant le paysage de la ville portuaire, en soutenant la prospérité économique et en investissant dans des projets communautaires.

Financier

4. Veiller à ce que l'APH soit financièrement saine, à ce qu'elle crée de la valeur pour ses clients et ses utilisateurs et à ce qu'elle investisse dans les infrastructures portuaires essentielles afin de promouvoir la compétitivité. la compétitivité.
5. Veiller à ce que le port soit un moteur économique régional.

Généralités

6. Veiller à ce que les opérations et les activités respectent ou dépassent toutes les lois et réglementations applicables.

7. Créer un environnement de travail sûr et enrichissant pour tous nos employés.
8. Veiller à ce que le port soit sûr et sécurisé pour la protection des employés du port, des clients et des communautés voisines.
9. Intégrer le développement durable dans les décisions commerciales, les pratiques de gestion et les opérations.
10. Communiquer de manière transparente avec les parties prenantes du port, y compris la communication de la présente politique au personnel de l'APH, aux clients et à la communauté.

Connectivité multimodale et choix

Le port comme plaque tournante multimodale

Un port moderne est plus qu'un lieu d'accostage pour les navires. C'est un centre de transport multimodal qui facilite l'industrie et le commerce pour le compte des industries à forte intensité de transport. Presque tout ce qui arrive ou part par bateau fait la liaison par rail ou par camion, de sorte que le transport de surface fait partie intégrante de la nature même d'un port. Les usagers des transports bénéficient également d'un choix modal, c'est-à-dire de la possibilité d'opter pour le transport maritime lorsqu'il s'agit d'une expédition donnée, ou pour le transport ferroviaire ou routier à un autre moment. Les ports du Canada servent les intérêts économiques nationaux et régionaux en assurant un transport efficace des marchandises, quel que soit le mode de transport. Cette activité nécessite un espace physique adéquat et une structure réglementaire qui n'est pas trop prescriptive en ce qui concerne le mode de transport. Au port de Hamilton, une bonne partie des terrains portuaires n'a pas d'accès direct à l'eau, mais ces propriétés portuaires offrent une valeur significative aux entreprises à forte intensité de transport qui s'installent dans le cluster logistique multimodal du port. Les terrains portuaires non maritimes offrent la même possibilité aux ports de soutenir leur mandat de promotion du commerce canadien que les parcelles en bord de mer.

L'APH recherche un environnement opérationnel qui reconnaisse le port de Hamilton comme un atout économique régional essentiel, qui préserve l'espace pour le développement industriel à forte intensité de transport et qui reconnaisse le caractère fondamentalement multimodal des opérations portuaires modernes. Des actifs logistiques solides ajoutent de la valeur aux propriétés industrielles et commerciales. L'APH s'efforce d'améliorer la capacité logistique de North Hamilton sur les terrains du port et à l'extérieur de ceux-ci, afin d'en accroître la valeur et l'attrait pour les entreprises.

(page 55-58)

Rail Au cours des dernières années, la demande des locataires	Les entreprises ontariennes pourront réduire leurs frais d'expédition
--	--

actuels et potentiels pour des infrastructures ferroviaires plus nombreuses et de meilleure qualité dans le port a régulièrement augmenté. L'intégration du rail avec d'autres modes de transport dans le port élargira les possibilités d'exportation pour les expéditeurs et les exportateurs nationaux dans les domaines de l'agroalimentaire, de la fabrication de pointe et des produits liés à l'acier. L'utilisation plus efficace du rail pour le transport des marchandises réduira la pression sur les routes du sud de l'Ontario, tout en réduisant les coûts logistiques et en améliorant la compétitivité des exportateurs du sud de l'Ontario.

La nouvelle capacité d'entreposage et de transbordement de wagons au quai 26 permettra l'entreposage et le transbordement de wagons multi-utilisateurs pour des trains allant jusqu'à 50 unités. Cela transformera l'offre de valeur du port pour une variété de secteurs d'utilisateurs. La capacité de 50 unités ouvrira de nouvelles catégories d'activités et permettra aux utilisateurs de réaliser des économies.

Les améliorations futures de la sécurité ferroviaire, sous la forme de portes aux jetées 10, 12, 16, 22 et 24, fourniront des emplacements sécurisés pour le stockage de nuit des wagons et permettront la surveillance des cargaisons sensibles par la sécurité portuaire. Le fait de placer les wagons à l'intérieur du périmètre de sécurité du port permettra également de réduire la pression exercée sur d'autres lieux d'entreposage de la ville, tels que la gare de triage de la rue Stuart (on s'attend à une augmentation des volumes de transport de passagers par la rue Stuart en raison de la nouvelle gare du réseau GO de la rue James).

Les nouveaux investissements des exploitants de terminaux du secteur privé dépendent de l'existence de liaisons ferroviaires maritimes complètes dans le port. Avec l'accès à un réseau de transport complet et davantage de choix, les habitants du sud de l'Europe sont en mesure d'améliorer leur qualité de vie.

et se positionneront de manière à être compétitives sur le plan international. Une meilleure utilisation des modes ferroviaires et maritimes fait partie d'une approche raisonnable visant à réduire la pression sur les autoroutes et les routes locales, et à rationaliser la circulation des marchandises en Ontario.

--	--

Camionnage L'un des attributs qui font du port de Hamilton un port et un centre logistique enviables est sa proximité et ses connexions directes avec les autoroutes de la série 400 et le réseau autoroutier QEW de l'Ontario. L'APH continuera à travailler avec la ville et la province pour s'assurer que ces connexions restent des corridors robustes et efficaces pour la circulation des marchandises. Les principaux couloirs d'accès au port comprennent Eastport Drive à l'est et Burlington Street au centre-ouest, qui fonctionnent bien en tant que routes de service portuaire primaires et transportent la grande majorité des camions qui desservent les locataires et les terminaux du port. Dans le cadre du processus de consultation publique, l'APH a pris connaissance des commentaires des parties prenantes concernant la circulation des camions dans les rues des quartiers environnants, en termes de pollution atmosphérique, de bruit et de sécurité. La ville désigne et entretient un réseau complet d'itinéraires pour camions afin de gérer de manière responsable les camions qui doivent traverser la ville et, dans de nombreux cas, les préoccupations étaient liées à la circulation sur ces itinéraires.	L'utilisation de ces routes par le trafic en direction de l'ouest pour accéder à l'autoroute 403 a été identifiée comme une préoccupation particulière, en raison de l'absence d'alternative directe dans cette section. Il est important de noter que le trafic de camions dans la zone industrielle du nord a diverses sources autres que les locataires du port, et que même pour les camions qui proviennent des installations portuaires, le choix de l'itinéraire n'est pas contrôlé par l'APH, ni dans la plupart des cas par l'opérateur du terminal. Depuis la publication du précédent plan d'occupation des sols en 2002, l'autoroute Red Hill Valley a été mise en service et a contribué à détourner une partie du trafic de poids lourds des itinéraires traversant la ville. Néanmoins, l'APH prend au sérieux les préoccupations des parties prenantes et cherche à identifier les moyens de contribuer à une réduction globale du nombre de camions empruntant les rues intérieures de la ville lorsqu'il existe des itinéraires comparables. Les recherches sur les meilleures pratiques ont révélé un certain nombre d'approches qui pourraient être bénéfiques. Il s'agit notamment de la signalisation dans les terminaux et sur la route, identifiant les itinéraires préférés, élaborée en consultation avec les voisins de la zone et mise en œuvre en partenariat avec la ville, ou de cartes à distribuer et d'initiatives d'éducation et de sensibilisation des conducteurs, des gestionnaires de flotte, des propriétaires et des gestionnaires d'installations. L'APH cherchera également, dans la mesure du possible, à configurer les voies de circulation internes sur les terrains du port afin d'encourager une meilleure circulation des marchandises et une meilleure gestion du trafic plutôt que d'utiliser des voies de circulation externes. Parmi les exemples, on peut citer la connexion interne établie entre le producteur et l'utilisateur de
---	--

	scories sur les quais 21 et 22 lors du réaménagement du quai 22. Ce réalignement a permis d'éliminer des milliers de camions par an de la rue Burlington.
--	---

(page 60-61)

Le réalignement proposé de Ship Street à l'intérieur de l'enveloppe des terrains portuaires à la jetée 14 offre également la possibilité d'améliorer les options de transport routier et ferroviaire. Reconnaissant les préoccupations susmentionnées de la communauté au sens large concernant le trafic de camions, les locataires du port interrogés dans le cadre de ce plan ont indiqué que l'efficacité de l'acheminement des camions était la priorité numéro un. L'APH doit s'efforcer de trouver des solutions constructives qui concilient les besoins de toutes les parties prenantes.

7.4 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 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.

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, l'APH et d'autres ports canadiens ont entrepris des évaluations de la sûreté des installations maritimes qui ont été approuvées par Transports Canada.

Les plans de sécurité approuvés du port de Hamilton comprennent des éléments tels qu'un périmètre clôturé, des portes d'accès aux installations et terminaux portuaires, et une surveillance complète de la sécurité par la capitainerie et la patrouille portuaire. L'accès aux propriétés du port est limité aux détenteurs de cartes d'accès à la sécurité portuaire, qui ont démontré leur besoin et leur droit d'accès au port, y compris les chauffeurs de camion effectuant des livraisons de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du port, ainsi que les personnes qui travaillent à l'intérieur des barrières du port. Le port d'aujourd'hui est un environnement sûr et sécurisé pour la manutention de tous les types de fret. L'APH est mieux à même de collecter des données sur le trafic terrestre entrant et sortant du port, et les problèmes tels que le vol d'équipement ont été considérablement réduits. Un port sécurisé signifie que les activités suspectes sont facilement identifiables et peuvent être signalées, ce qui contribue à garantir la sécurité des travailleurs

portuaires, des navires, des camions et des wagons en visite, ainsi que des communautés voisines. On s'attend à ce que les contrôles de sécurité continuent d'évoluer à la lumière de la coopération permanente entre le Canada et les États-Unis.

7.5 Utilisations publiques et espaces naturels protégés L'APH continuera d'encourager et de favoriser, le cas échéant, un équilibre entre les utilisations commerciales et récréatives du port.

Secteur riverain ouest

L'APH est favorable à la poursuite du développement du front de mer ouest pour des utilisations publiques mixtes, y compris la navigation de plaisance. La résiliation anticipée du bail de l'APH sur les jetées 7 et 8 et la création d'un nouvel emplacement pour l'entreposage hivernal des bateaux à l'appui des plans de réaménagement de la ville de Hamilton sont un exemple de cet engagement.

Navigation de plaisance

L'APH continuera de gérer les services de la marina de plaisance située aux jetées 5 et 6 pour le compte de la ville de Hamilton, offrant 350 places saisonnières, avec la possibilité d'en ajouter d'autres en fonction de la demande du marché. En outre, l'APH continuera de reconnaître et de faciliter l'utilisation de la marina du parc La Salle (quai 34) en tant qu'espace de loisirs publics et de navigation de plaisance. Par l'intermédiaire de la patrouille portuaire de la capitainerie et en collaboration avec l'unité maritime du service de police de Hamilton, l'APH va continuer à fournir des informations sur la sécurité et de l'aide aux plaisanciers. En particulier, l'APH encouragera les interactions sûres entre les bateaux de plaisance et les grands navires commerciaux.

Améliorations du secteur riverain public

En ce qui concerne les améliorations du secteur riverain public, l'APH a travaillé en étroite collaboration avec la ville de Hamilton

Point d'observation

Un nouveau belvédère accessible au public est proposé à l'embarcadère 15, près du bâtiment de stockage et d'entretien des bateaux de l'APH. Il s'agirait d'un espace sûr, bien éclairé et accessible pendant la journée qui, depuis une plate-forme d'observation, offrirait une excellente vue sur le port, l'activité maritime et les travaux sur l'installation de confinement du récif Randle.

Espaces naturels

Sherman Inlet et Hobson Pond sont des espaces naturels protégés. Ensemble, ces espaces occupent environ 3 hectares (8 acres) de terre et d'eau en tant que segments du rivage original du port, et constituent donc des aspects importants du patrimoine naturel du port de Hamilton. La restauration du rivage précédemment remblayé de Sherman Inlet sera mise en œuvre dans les deux ans, et Sherman Inlet et Hobson Pond seront tous deux protégés à perpétuité contre toute forme de développement. Dans les deux cas, l'accès du public à ces espaces est limité ; cependant, l'APH estime qu'il y a un intérêt environnemental à maintenir ces espaces pour la nature seule, sans impact des personnes et des animaux domestiques. Le terrain vague adjacent à Sherman Inlet sera amélioré, en tenant compte de l'aspect visuel et de la facilité d'utilisation.

pour soutenir la revitalisation du bassin Windermere en tant que zone de loisirs passifs et d'habitat faunique. L'APH s'efforcera également de collaborer avec la ville de Hamilton et d'autres propriétaires fonciers/intervenants pour entreprendre un projet public de visualisation afin d'identifier les améliorations récréatives potentielles au quai 28.

7.6 Design urbain

Le port de Hamilton est un paysage bien connu dans la région du Golden Horseshoe. Les propriétés foncières de l'APH représentent une grande étendue de terrain qui s'articule avec une variété de contextes dans la ville de Hamilton, y compris des interfaces industrielles, résidentielles et récréatives. L'aménagement urbain peut donc jouer un rôle clé en assurant des transitions appropriées entre les différents types d'utilisation des terres à mesure que le port évolue au fil du temps.

Terrains du port

Dans le cadre de la gestion de ses actifs fonciers, l'APH s'efforcera de maintenir un niveau élevé d'aménagement urbain conforme à ses exigences fonctionnelles liées à son rôle industriel et d'emploi, et de célébrer la force et le caractère du patrimoine industriel unique du port.

Plus précisément, dans le cadre de son processus d'examen des projets d'aménagement, d'amélioration des infrastructures et d'autres initiatives physiques, l'APH va

- o Examiner la couleur, les matériaux et la qualité visuelle des bâtiments et des structures construits dans le port pour s'assurer qu'ils contribuent à la qualité visuelle du port ;
- o Étudier les possibilités d'intégrer des installations d'art public dans l'ensemble du port où il y a une interface avec le domaine public, ce qui peut inclure la transformation de formes

- Continuer à explorer les emplacements autour du port qui offrent des possibilités attrayantes pour une signalisation paysagère supplémentaire " d'entrée " qui renforce l'identité et la qualité visuelle du port.

Plans du site

L'APH s'est engagée à suivre une procédure modifiée d'approbation des plans d'implantation pour les aménagements des jetées 25 et 26. Signalisation L'APH peut utiliser la signalisation pour promouvoir le port, ses locataires et ses services.

industrielles en art industriel ; - o Rechercher les possibilités d'amélioration de l'aménagement paysager, en particulier lorsqu'elles peuvent masquer et adoucir les vues entre le fonctionnement des activités industrielles et les principaux paysages de rue et les zones résidentielles environnantes ; - o Travailler avec les locataires et les promoteurs pour mettre en œuvre des plans d'aménagement paysager qui prévoient des plantations appropriées pour masquer les fonctions industrielles et fournir une interface de qualité avec le tissu urbain environnant,	
---	--

(page 62-64)

7.7 Processus d'examen des projets	
--	--

L'APH entreprend un processus d'examen approfondi et complet pour tous les projets dans le port de Hamilton, qui intègre des objectifs de durabilité économique, sociale et environnementale plus larges dans la prise de décision en matière d'aménagement du territoire et de développement. La figure 12 décrit le processus général d'examen des projets de l'APH et le processus des locataires pour les propriétés foncières du port.	
--	--

Examen du développement	
---------------------------------------	--

Le plan d'occupation des sols du port de Hamilton sert de base à l'examen par l'APH de toutes les propositions de nouveaux développements par des locataires nouveaux ou existants, ainsi que des changements d'utilisation. Toutes les propositions doivent respecter principes et politiques énoncés dans ce plan d'occupation des sols et, en particulier, doivent être conformes à la politique de durabilité de l'entreprise décrite à la section 7.2. Outre ces	
--	--

Cette exigence sera appliquée tant pour les constructions réalisées par l'APH que pour celles réalisées par ses locataires. Procédure d'examen des projets de construction pour les activités non essentielles	
---	--

Lorsqu'un projet de construction n'est pas directement lié à l'activité principale de l'APH, à savoir le transport maritime et la navigation, ou à son activité principale, à savoir l'exploitation du port de Hamilton, il sera 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. L'APH et ses locataires obtiendront des permis de construire de la ville de Hamilton pour toutes les constructions réalisées dans le cadre de leurs activités secondaires. Cette exigence sera appliquée tant pour les constructions réalisées par l'APH que pour celles réalisées par ses locataires.	
--	--

Examen environnemental	
-------------------------------	--

politiques générales, l'APH peut également travailler avec les locataires potentiels pour élaborer des normes de conception plus détaillées concernant les marges de recul, la signalisation, l'aménagement paysager et les exigences relatives à l'approbation du plan d'occupation des sols.

Procédure d'examen des bâtiments pour les activités principales

Tous les nouveaux bâtiments et structures, ainsi que toutes les rénovations de bâtiments et structures existants qui sont liés à l'activité principale de l'APH, à savoir le transport maritime et la navigation, et à son activité principale, à savoir l'exploitation du port de Hamilton, seront conçus par un ingénieur professionnel titulaire d'un permis dans la province de l'Ontario, et seront conçus conformément au Code national du bâtiment, au Code national de prévention des incendies et à tous les règlements connexes. Tous les travaux de construction sera réalisée par des entreprises agréées, sous la supervision de l'ingénieur professionnel qui aura réalisé la conception.

En tant qu'entité fédérale, l'APH se conforme aux exigences de la loi canadienne sur l'évaluation environnementale et aux autres politiques et lignes directrices fédérales applicables en matière d'environnement, tant pour les terrains que pour les lots d'eau qu'elle possède et qu'elle occupe. L'APH exige de ses locataires des contrôles environnementaux appropriés 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 et du Changement climatique de l'Ontario et les autorités locales chargées de la conservation, le cas échéant et/ou si nécessaire.

7.8 Acquisition et consolidation des terres

Depuis l'élaboration du plan d'occupation des sols de 2002, l'APH a acquis les propriétés décrites à la section 2.1 (évolution de l'environnement). La propriété du quai 22 a fait l'objet d'un projet de réaménagement réussi, qui a vu cette propriété sous-utilisée et dégradée sur le plan environnemental être réaménagée pour des utilisations industrielles modernes.

Conformément aux principes de planification du plan d'occupation des sols, l'APH doit continuer à acquérir des terrains dans la zone de service du port de Hamilton, qui s'étend au sud et au sud-ouest de l'Ontario, et utiliser ses capacités démontrées en matière de réaménagement de friches industrielles. L'acquisition de terrains peut, dans certains cas, permettre à l'APH d'envisager la réorganisation ou la rationalisation des utilisations portuaires en vue d'une plus grande efficacité, de la croissance du nombre de locataires ou de l'implantation d'utilisations industrielles plus légères dans des zones proches des zones résidentielles.

La stratégie future de l'APH peut également inclure la fourniture de services de gestion portuaire à des installations autres que celles de l'APH dans le sud et le sud-ouest de l'Ontario, en vue de fournir aux industries ontariennes une gamme d'options de transport efficaces et de développer un réseau multimodal intégré de transport de marchandises pour la région.

ALLER DE L'AVANT

Ce plan d'occupation des sols fournit un cadre pour la planification et le développement de l'occupation des sols pour les années à venir. Il est guidé par les principes de transparence et de durabilité, et met le port de Hamilton sur la voie de la réalisation de son mandat de développement économique régional et de facilitation du commerce, tout en étant un bon voisin.

8.1 Adoption et révision du plan d'aménagement du territoire
Le présent document constitue le plan d'aménagement du territoire officiel du port de Hamilton, tel qu'il a été officiellement approuvé par le conseil d'administration de l'APH. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures découlant de ce plan seront abordés dans le cadre du processus annuel d'établissement de rapports financiers et de durabilité de l'entreprise de l'APH, y compris lors de son assemblée générale annuelle. Une copie de ce plan d'occupation des sols sera disponible sur le site web de l'APH. Le présent plan d'occupation des sols sera revu régulièrement afin d'en garantir la pertinence, et des ajustements y seront apportés le cas échéant.

8.2 Relations avec les parties prenantes - Communauté
L'APH apprécie les contributions des nombreux individus et groupes qui ont partagé leurs idées tout au long de l'élaboration de ce plan. Il y a clairement un appétit pour l'information, la

8.3 Relations avec les intervenants - Gouvernement fédéral
L'APH travaille en étroite collaboration avec d'autres administrations portuaires canadiennes, l'Association des administrations portuaires canadiennes, Transports Canada et d'autres organismes fédéraux afin d'assurer un cadre réglementaire moderne et souple qui permet au port de Hamilton de remplir son mandat de développement économique régional et de facilitation du commerce. La nécessité de moderniser le secteur maritime du Canada a été soulignée dans le rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada de 2015 et dans le lancement de l'élaboration par le ministre des Transports d'un programme à long terme pour les transports au Canada. Ces initiatives fournissent une orientation significative pour le développement du port de Hamilton à long terme. L'APH est en phase avec les principes fondamentaux du gouvernement, notamment

- o Une position efficace et compétitive dans les contextes nord-américain et mondial ;
- o L'intégration, grâce à des connexions multimodales, dans les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales afin de favoriser le commerce et la croissance économique ;
- o La résilience et l'adaptabilité aux conditions changeantes ;
- o la protection de l'environnement et des côtes ; et,
- o la collaboration avec les gouvernements provinciaux et municipaux et les autres parties prenantes locales.

transparence et la consultation, et de nombreuses bonnes idées ont été émises sur la manière d'atteindre ces objectifs au quotidien. L'Autorité palestinienne continuera à renforcer sa capacité d'engagement direct, de base et permanent avec les voisins et les autres parties prenantes. L'APH entreprendra des initiatives liées à la communauté, telles que - o des visites du port et des journées portes ouvertes à l'intention de la communauté - o la participation à des festivals et à des événements communautaires - o Amélioration des équipements publics ; - o des initiatives d'art public ; et, - o Amélioration de la qualité de l'air.	
--	--

8.4 Relations avec les parties prenantes - Province de l'Ontario

L'APH a plaidé pour que la province de l'Ontario reconnaisse les ports, nonobstant leur statut fédéral, comme des infrastructures provinciales essentielles, en raison du rôle qu'ils jouent dans le soutien de l'économie de l'Ontario et de certaines de ses industries clés : la fabrication, l'agroalimentaire et l'infrastructure/la construction. Afin de mieux comprendre le rôle des ports dans le réseau de transport provincial, l'APH participe au comité consultatif sur le transport de marchandises pour le plan de transport multimodal de la région élargie du Golden Horseshoe. En outre, sur la base des travaux de la Conférence des gouverneurs et premiers ministres des Grands Lacs, l'APH a bon espoir que l'Ontario reconnaisse la possibilité de tirer parti de la puissance économique des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'APH considère le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2017) de la province de l'Ontario comme un document d'orientation clé pour relier le port au réseau de transport provincial. La section 3.2.4 " Transport de marchandises " donne la priorité à la viabilité à long terme des principales installations et des principaux corridors de transport de marchandises, encourage le transport multimodal intégré de marchandises et l'aménagement du territoire favorable au transport de marchandises, et demande aux municipalités de prévoir l'établissement d'itinéraires prioritaires pour le transport de marchandises, dans la mesure du possible, afin de faciliter le transport de marchandises vers les zones d'emploi et en provenance de ces zones.

8.5 Relations avec les intervenants - Ville de Hamilton Le présent plan d'aménagement du territoire décrit une vision de l'avenir du port de Hamilton qui s'harmonise le plus possible avec la vision de la ville de Hamilton pour le secteur riverain du centre-est. Grâce à une communication régulière, à des projets de partenariat, à des réunions individuelles avec le personnel de la ville et les représentants élus, et au travail du comité de liaison ville-port, l'APH espère poursuivre sa relation collaborative et productive avec la ville.

Plan d'action pour le développement économique de Hamilton 2016-2020

Le bureau de développement économique de la ville de Hamilton a publié son plan d'action pour 2016-2020, qui fournit un cadre d'alignement avec la vision de l'APH pour le secteur industriel du nord, ainsi qu'un certain nombre d'objectifs mutuels sur lesquels nous pouvons travailler ensemble.

Ces objectifs sont les suivants

- o Accroître l'évaluation fiscale non résidentielle et augmenter le nombre d'emplois rémunérés ;
- o L'économie la plus diversifiée du Canada ;
- o L'investissement stratégique dans l'infrastructure pour la croissance économique.

Zone industrielle du front de mer de la ville de Hamilton : Une stratégie de renouvellement

L'APH s'appuie également sur un deuxième document très instructif pour s'assurer que sa vision des terrains portuaires est étroitement alignée sur la vision de la ville pour la zone du centre-est du front de mer. En 2015, la ville a confié à la société de conseil Deloitte la réalisation d'une étude intitulée "City of Hamilton Bayfront Industrial Area : A Strategy for Renewal (Phase 1-Market Opportunities Study)". Plus important encore, cette étude a examiné les meilleures opportunités futures pour

et les terrains industriels plus vastes de l'extrémité nord) et a conclu que les utilisations industrielles/commerciales devraient continuer à être la priorité en matière de développement. En outre, elle

- o Reconnaît la nécessité de faire évoluer les terrains industriels afin d'accueillir des utilisations industrielles plus diversifiées, modernes, compactes et durables, ce qui est une direction dans laquelle l'APH s'est déjà engagée de manière assez agressive au cours des dernières années ;
 - o la nécessité de lutter contre les perceptions erronées concernant la zone du front de mer et de rétablir la zone en tant qu'opportunité de développement économique important ; et,
 - o la nécessité d'embellir les rues et de créer des points d'accès.
- Tous ces éléments offrent à l'APH et à la ville la possibilité de travailler ensemble sur des projets spécifiques dans les années à venir.

la zone du front de mer (qui comprend les terrains portuaires, les terrains de l'entreprise sidérurgique,	
---	--

8.6 Clôture et remerciements

Une copie électronique de la version finale du plan d'occupation des sols et du document d'information sera disponible à l'adresse suivante : www.hamiltonport.ca. L'APH tient à remercier les personnes et les groupes suivants pour leur contribution à l'élaboration de ce plan :

- Répondants à l'enquête publique en ligne (150 membres du public)
- Bay Area Restoration Council (Conseil de restauration de la région de la baie)
- Association du quartier Beasley
- Central Neighbourhood Association (Association du quartier central)
- Conseillers municipaux de Hamilton (A. Johnson, Farr, Green, Merulla, Jackson, Skelly, Conley, Pearson, B. Johnson, Ferguson, VanderBeek, Pasuta, Partridge)
- Service de planification et de développement économique de la ville de Hamilton
- Service des transports de la ville de Hamilton
- Environnement Hamilton
- Grain Farmers of Ontario (Producteurs de céréales de l'Ontario)
- Office de protection de la nature de Hamilton
- Plan d'assainissement du port de Hamilton
- Centre communautaire de Keith
- Maire Fred Eisenberger
- Association de quartier de McQuesten
- Ministère de l'Environnement et du Changement climatique de l'Ontario

- Carrefour Sherman
- Personnel et membres du conseil d'administration de l'Autorité portuaire de Hamilton
- Les locataires du port
- Utilisateurs agricoles, avec l'aide de Grain Farmers of Ontario