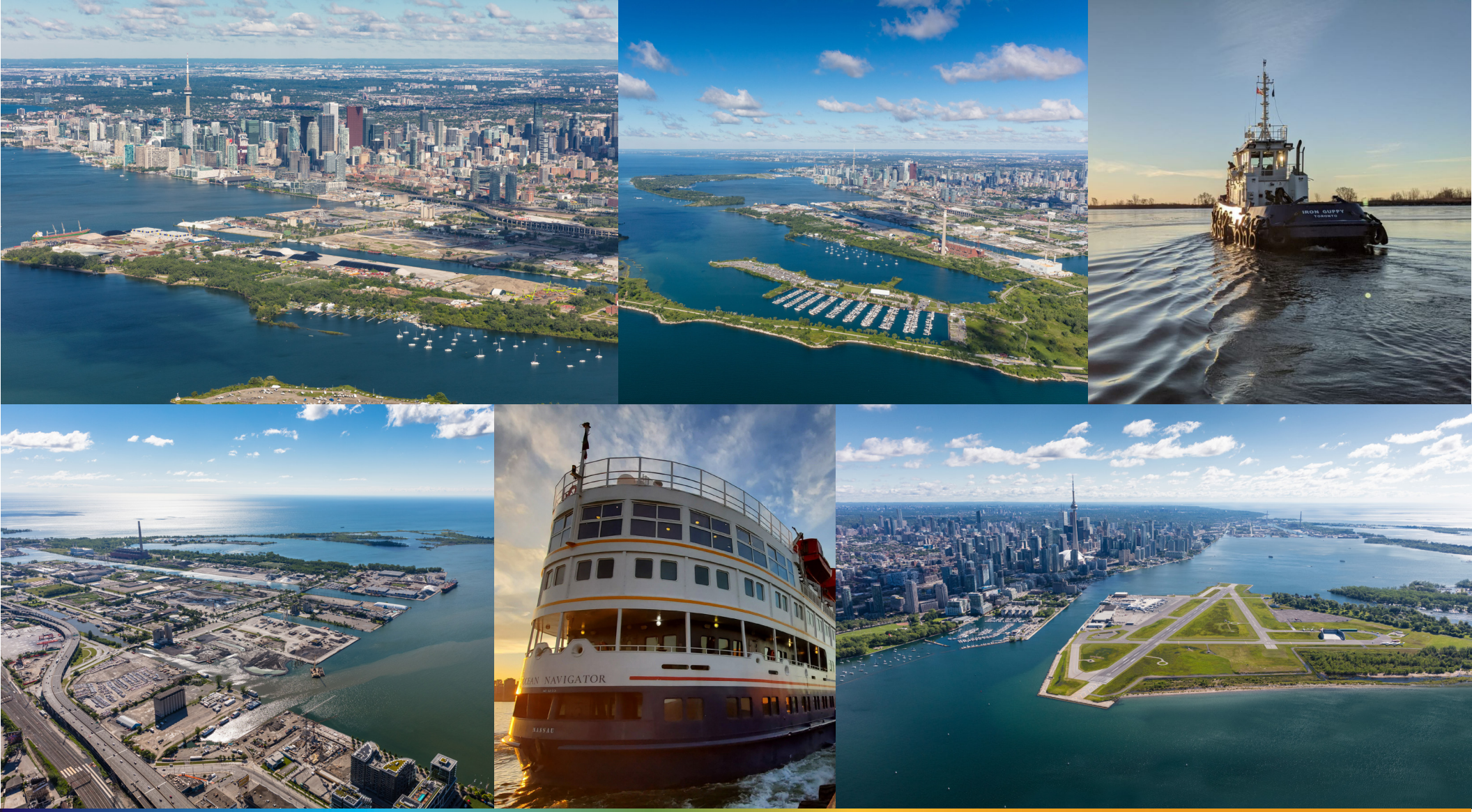


PORTS TORONTO

Plan d'aménagement du territoire

Novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction

2.0 Intention, Vision et Principes

3.0 Politiques Générales

4.0 Politiques et Plans Propres Aux Zones

5.0 Aller de L'avant

6.0 Conclusion

ANNEXE A : Lettres patentes de PortsToronto

ANNEXE B : Définitions des termes et des abréviations

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Plan d'aménagement du territoire de l'Aéroport Billy Bishop
Figure 2: Plan d'aménagement du territoire de la propriété des terminaux maritimes
Figure 3: Plan d'aménagement du territoire de la marina de l'avant-port
Figure 4: Plan d'aménagement du territoire de la propriété des terminaux maritimes — chenal maritime
Figure 5: Plan d'aménagement du territoire de l'usine de traitement d'Ashbridges Bay
Figure 6: Plan d'aménagement du territoire du remblai de l'île Villiers
Figure 7: Plan d'aménagement du territoire des murs de quai et des lots aquatiques

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

1.0 Introduction

1.1 Vue d'ensemble

L'Administration portuaire de Toronto, qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto, est une société d'État qui possède et exploite l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, la propriété des terminaux maritimes du port de Toronto, la marina de l'avant-port et diverses propriétés situées le long du secteur riverain de Toronto.

Le présent plan d'aménagement du territoire (« le plan ») a été élaboré conformément à l'obligation prévue au paragraphe 48 (1) de la *Loi maritime du Canada*. La Loi maritime du Canada exige des administrations portuaires qu'elles élaborent un plan d'aménagement du territoire contenant ses objectifs et ses politiques pour le développement de la propriété gérée, occupée ou détenue par celles-ci, compte tenu des facteurs sociaux, économiques et environnementaux applicables et de l'aménagement du territoire avoisinant.

Le plan d'aménagement du territoire actuel a été préparé en 2008. Bien que certaines parties du plan de 2008 demeurent valables, les activités portuaires, le contexte de l'aménagement du territoire et l'orientation stratégique ont connu des changements importants qui nécessitent une mise à jour du plan d'aménagement du territoire.

Le présent plan satisfait au cadre de planification de la ville grâce à des principes d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui assurent la complémentarité des terrains de PortsToronto et des aménagements adjacents. Le plan assure la viabilité continue des activités portuaires et établit des critères permettant d'envisager de nouvelles possibilités pour les propriétés de PortsToronto.

Le Plan doit être lu en parallèle avec le Plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. En cas d'incompatibilité entre les deux documents, le **Plan directeur de l'**Aéroport Billy Bishop prévaudra sur le présent plan.

AUTOROUTE DON VALLEY
AUTOROUTE GARDINER
USINE DE TRAITEMENT D'ASHBRIDGES BAY
Rue Villiers
Don Roadway
Rue Commissioners
REMBLAI DE L'ÎLE VILLIERS
Rue Cherry
CHENAL MARITIME
avenue Unwin
PROPRIÉTÉ DES TERMINAUX MARITIMES
MARINA DE L'AVANT-PORT
AVANT-PORT DE TORONTO
FLÈCHE LITTORALE DE LA RUE LESLIE/PARC TOMMY THOMPSON

1.2 Contexte réglementaire

La *Loi maritime du Canada de 1998* est une loi fédérale qui établit le cadre législatif permettant la gestion efficace des installations portuaires nationales. La Loi est administrée par le ministre des Transports et vise à rendre les ports canadiens concurrentiels, efficaces et orientés vers le commerce. Elle établit les autorités portuaires, qui sont des sociétés d'État autonomes qui exercent leurs activités sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral.

L'article 8 de la *Loi maritime du Canada* prévoit la délivrance et le contenu des lettres patentes pour les administrations portuaires. Les lettres patentes décrivent une série d'activités et de pouvoirs que PortsToronto et ses filiales peuvent exercer, notamment en matière d'aménagement du territoire et du contrôle de ses propriétés. Les lettres patentes décrivent les exigences liées à l'administration du port ainsi que les activités qui peuvent être entreprises par l'autorité portuaire. Elles comprennent également des renseignements sur les eaux navigables et les biens immobiliers qui relèvent de la compétence et de la gestion de PortsToronto. L'article 7 des lettres patentes définit la gamme des activités que PortsToronto et ses filiales peuvent exercer dans le cadre de leur exploitation et sur leurs propriétés foncières. L'article 7 est joint à l'**Annexe A** et doit être lu conjointement avec le présent plan d'aménagement du territoire.

En Ontario, la plupart des décisions relatives à l'aménagement du territoire sont régies par plusieurs niveaux de politiques et de règlements provinciaux et municipaux. En sa qualité de société d'État, PortsToronto n'est pas légalement tenue de se conformer aux politiques et règlements provinciaux et municipaux en matière d'aménagement du territoire. Cependant, PortsToronto reconnaît qu'elle exerce ses activités dans un contexte où les trois paliers de gouvernement ont un intérêt. Par conséquent, elle s'efforce de veiller à ce que ses activités tiennent dûment compte des politiques et règlements provinciaux et municipaux. PortsToronto collabore avec différentes agences gouvernementales et d'autres groupes de parties prenantes pour gérer le secteur riverain de Toronto.

Dans sa prise de décisions concernant l'utilisation et l'aménagement du territoire sur ses propriétés, PortsToronto tient compte des documents de politiques provinciaux et municipaux suivants et s'efforcera de s'y conformer dans la mesure du possible :

- Déclaration provinciale sur la planification (2024);
- *Loi sur les offices de protection de la nature*;
- Règlement de l'Ontario 166/06 et les politiques de planification et d'aménagement du secteur riverain de Toronto de The Living City (Policies for Planning and Development in the Watersheds of Toronto);
- Le Plan officiel de la ville de Toronto (City of Toronto Official Plan), en particulier les politiques propres aux sites et aux zones (SASP) (Site and Area-Specific Policies) qui visent l'Aéroport Billy Bishop et la marina de l'avant-port (SASP 192, 194 et 196);
- L'ancien plan officiel de la communauté urbaine de Toronto, en particulier le plan secondaire du secteur riverain central et la modification du plan officiel de la politique propre à la zone des terrains portuaires;
- Les règlements de zonage de la ville de Toronto 569-2013 et 438-86; et,
- Les lignes directrices en matière d'aménagement urbain à l'échelle de la ville, dans la mesure où elles sont réputées s'appliquer à un site particulier ou à une proposition d'aménagement.

1.3 Reconnaissance du territoire et obligation de consulter

Dans le cadre de son mandat, PortsToronto exerce ses activités sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, dont les Mississaugas de Credit, les Anishnabegs, les Chippewas, les Haudenosaunees et les Wendats. Ces terres sont aujourd'hui le lieu de vie d'un grand nombre de Premières Nations, d'Inuits et de Métis. PortsToronto respecte le fait que la Couronne et les Mississaugas de Credit ont signé le Traité 13, qui couvre le territoire de la ville de Toronto, et les Traités Williams signés avec plusieurs bandes de Mississaugas et de Chippewas. Aujourd'hui, de nombreux peuples autochtones vivent à Toronto, et nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de les rencontrer et de travailler sur ce territoire.

Le gouvernement du Canada, ses ministères et ses agences ont l'obligation de consulter les populations autochtones sur tout ce qui pourrait avoir une incidence sur leurs droits, en particulier sur les questions environnementales comme l'accès au territoire, à l'eau et aux ressources. Cette exigence découle de la reconnaissance et de l'affirmation des droits des peuples autochtones et des droits issus de traités au paragraphe 35 (1) de la *Loi constitutionnelle de 1982* et est soutenue par les Lignes directrices à l'intention des fonctionnaires fédéraux pour respecter l'obligation de consulter (2011), ainsi que par plusieurs décisions de la Cour Suprême du Canada. L'obligation de consulter s'applique spécifiquement aux approbations réglementaires de projets, aux licences et permis, aux décisions opérationnelles, aux négociations sur l'élaboration des politiques, etc.

En tant que société d'État, PortsToronto s'engage à exprimer sa gratitude envers la Terre mère et les ressources que nous utilisons et à honorer tous les membres des Premières Nations, les Métis et les Inuits qui vivent sur ce territoire depuis des temps immémoriaux. La société tient des réunions trimestrielles de mise à jour des consultations avec les Mississaugas de la Première Nation de Credit, ainsi que des réunions spécifiquement consacrées à certaines entreprises ou certains projets de PortsToronto.

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

2.0 Intention, vision et principes

2.1 Intention

Ce plan d'aménagement du territoire est l'occasion de formuler une vision pour l'avenir du port, compte tenu des facteurs sociaux, économiques et environnementaux ainsi que du contexte changeant du secteur riverain de Toronto, y compris les terrains portuaires et le sud de la zone de l'est. Ce plan vise à assurer la viabilité continue du transport maritime, de la navigation et de la logistique en tant qu'objectif principal tout en soutenant une source de revenus diversifiée pour assurer la viabilité à long terme du port de Toronto.

Pour obtenir davantage de renseignements sur les propriétés foncières et les activités de PortsToronto ainsi qu'une analyse détaillée du contexte dans lequel elle exerce ses activités, veuillez consulter le rapport sur le contexte du plan d'aménagement du territoire de PortsToronto (le « rapport sur le contexte »), précédemment publié et distribué sous pli séparé.

Ce plan crée un cadre pour la prise de décisions futures concernant les propriétés de PortsToronto. Celui-ci :

- Constituera la base d'un processus de développement transparent et coopératif pour les propriétés de PortsToronto avec la ville de Toronto;
- Aidera les parties prenantes de la communauté et du port à comprendre les intérêts, les objectifs et les contraintes opérationnelles de PortsToronto, ainsi que les raisons qui sous-tendent certaines décisions;
- Orientera la prise de décisions de PortsToronto et appuiera la mise en œuvre du plan stratégique de l'organisation;
- Appuiera le mandat de PortsToronto en matière de développement économique et de circulation des marchandises, comme l'énoncent les lettres patentes;
- Dirigera les futurs exercices d'élaboration de plans directeurs pour des sites spécifiques, comme la propriété des terminaux maritimes. En cas d'incompatibilité entre le présent plan et un plan directeur propre à un site, le plan directeur prévaudra.

Le plan sera réexaminé tous les cinq ans afin d'évaluer les progrès accomplis, de déterminer si des mises à jour sont nécessaires et de garantir la conformité avec les nouvelles orientations politiques fédérales. Le plan équilibrera les perspectives des gouvernements municipal, provincial et fédéral, des parties prenantes et d'autres agences. La prochaine mise à jour aura lieu en 2029.

2.2 Environnement en mutation

PortsToronto a joué un rôle clé dans la création de la ville dynamique que nous connaissons aujourd'hui. Le plan d'aménagement du territoire tient compte des principaux changements intervenus sur le plan de l'environnement, de l'exploitation et de l'aménagement du territoire du port. Le rapport sur le contexte présente davantage de renseignements sur les changements résumés ci-dessous.

- Le secteur riverain de Toronto a considérablement évolué au cours des 20 dernières années. Sa transition d'un secteur industriel à un prolongement de l'environnement urbain a permis d'améliorer l'espace public, de construire de nouveaux attraits et parcs et d'améliorer l'accessibilité. Le mandat de Waterfront Toronto, créé en 2001, comprend la construction de la ville, l'innovation et la création d'emplois, mais aussi une contribution continue au bien public et une garantie de viabilité financière. Depuis 2001, ses activités ont permis la création de 5 000 emplois, de plus de 3 750 unités résidentielles, de 43,3 hectares de nouveaux parcs et espaces ouverts et de plus de 15,5 milliards de dollars d'investissements du secteur privé. Le secteur riverain amélioré de Toronto est un atout important de la ville et une destination pour les habitants et les visiteurs.

- Sous l'égide de la ville de Toronto et de Waterfront Toronto, la planification globale des terrains portuaires a débuté en 2011. La politique propre à la zone des terrains portuaires qui en découle a été adoptée dans le cadre du plan officiel de la ville pour orienter l'introduction de nouveaux aménagements résidentiels et non résidentiels, de parcs et d'autres aménagements publics. Ces changements se traduiront par de nouveaux voisins : des personnes qui vivront, travailleront et s'amuseront le long d'un port actif.

- La revitalisation des terrains portuaires dépend d'un investissement d'infrastructure tripartite de 2,9 milliards pour instaurer des mesures essentielles de protection contre les inondations, notamment la reconfiguration de l'embouchure de la rivière Don qui créera une île dans la zone comprise entre la rue Commissioners et le chenal Keating. Les travaux étaient presque achevés en date du mois de novembre 2024.

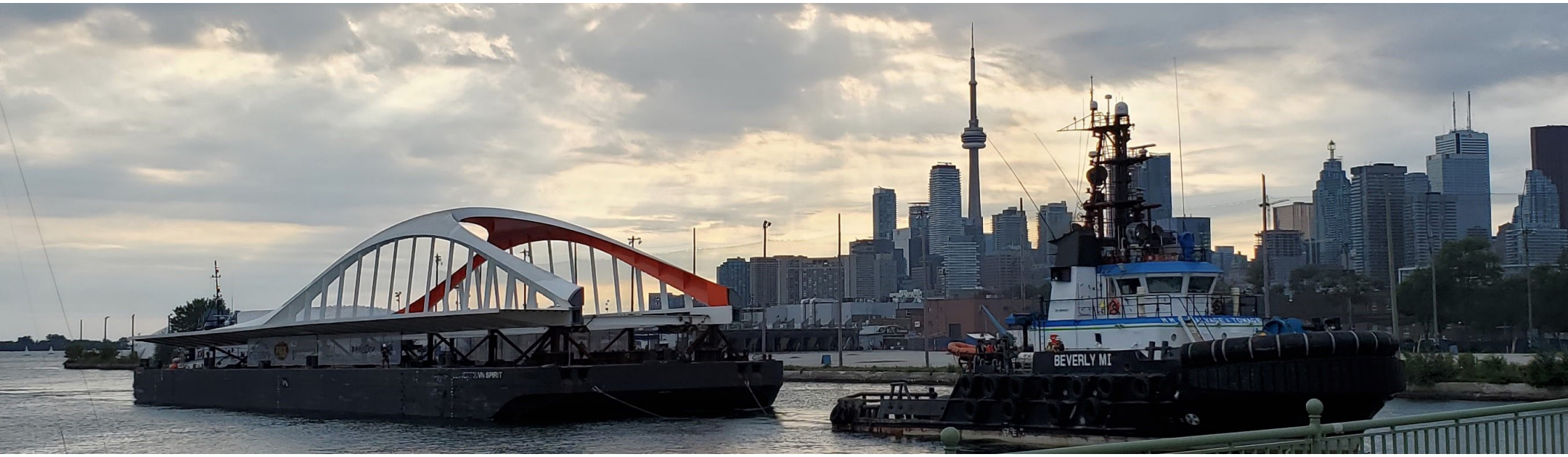
- L'augmentation du nombre de logements à proximité du centre-ville de Toronto est une priorité provinciale et municipale en matière d'urbanisme. Les nouveaux aménagements des terrains portuaires, en particulier à des fins résidentielles et à d'autres fins plus à risque, devront être évalués quant à leur compatibilité avec les aménagements industriels liés au secteur maritime existants ainsi qu'avec les trajectoires de vol de l'aéroport, qui continueront d'être prises en compte.

- Les effets des changements climatiques se font déjà sentir à Toronto, comme en fait foi l'augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes. Il s'agit d'un facteur essentiel dans la planification des propriétés foncières et des activités de PortsToronto. PortsToronto a récemment achevé une étude sur la vulnérabilité des infrastructures face aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes pour l'ensemble de ses propriétés et continuera à surveiller les effets des changements climatiques et à s'y attaquer.

- Toronto est l'une des villes les plus congestionnées d'Amérique du Nord. Les embouteillages continuent d'influer sur la circulation des biens et des personnes sur le réseau routier de la région. Ainsi, le transport de personnes et de marchandises par le Port de Toronto est une solution de rechange importante permettant de réduire la consommation globale de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et les embouteillages sur les routes de la région. Il s'agit d'une priorité essentielle de la stratégie 2020 d'utilisation du milieu maritime, préparée par Waterfront Toronto en consultation avec différentes parties prenantes.

- Augmentation des possibilités de partenariats pour la mise en œuvre d'initiatives de gestion de l'environnement, notamment des programmes de plantation d'arbres et de piégeage des déchets, avec les zones d'amélioration commerciale locales, les organisations environnementales, les universités (p. ex. l'équipe de ramassage des déchets [Trash Team] de l'Université de Toronto), Waterfront Toronto et l'office de protection de la nature de Toronto et de la région.

- La réputation de Toronto en tant que « Hollywood du Nord » s'est renforcée au cours de la dernière décennie grâce à sa contribution record de 4,5 milliards de dollars à l'économie de l'Ontario en 2022, créant ainsi 45 891 emplois équivalents temps plein directs et indirects de grande valeur pour les Ontariens. Le secteur cinématographique s'est avéré un moteur économique résilient pour la ville et a connu une croissance d'environ 13,9 % par rapport à l'année de production 2019, soit avant la pandémie. Les terrains portuaires accueillent un groupe important de studios de cinéma et d'installations de production, et l'industrie continuera à se développer.



Une partie du pont de la rue Cherry en cours d'installation pour la nouvelle île Villiers.

2.3 Vision et principes

Conçue dans le cadre d'un processus de planification stratégique d'entreprise en 2023, la vision de PortsToronto est celle du « transport réinventé ». Pour obtenir davantage de renseignements sur la vision, l'intention et les valeurs, veuillez consulter le site Web de PortsToronto à l'adresse https://www.portstoronto.com/portstoronto-fr.aspx.

Valeurs :

- L'humain avant tout
- Collaboration
- Durabilité
- Sûreté et sécurité
- Intégrité

La vision et les valeurs ont été regroupées en un ensemble de six principes qui orienteront les décisions de PortsToronto en ce qui concerne ses propriétés foncières. Les politiques présentées dans les sections suivantes dirigeront les exercices de planification propres aux propriétés dans les années à venir.

RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE

PortsToronto est une entité commerciale financièrement autonome. Il est important d'assurer la vitalité à long terme du port, un joueur économique important qui facilite le commerce régional et international.

GESTION

PortsToronto s'engage à maintenir un environnement sain en tant que gestionnaire du Port de Toronto et de l'écosystème du lac Ontario.

CONSTRUCTION DE LA VILLE

Toronto est une ville riveraine. Au fil du développement de la ville, de nombreux matériaux de construction essentiels à cette croissance transitent par le port. Un port actif crée de bons emplois, aide à préserver le port pour tous les utilisateurs et contribue à la réussite économique globale de la ville.

UN BON VOISIN

La croissance de la ville et le réaménagement des terrains portuaires signifient que davantage de personnes se trouveront à proximité des activités portuaires. Il est essentiel de préserver les fonctions essentielles, alors que les autres zones du peuvent être partagées. PortsToronto s'engage à maintenir un dialogue ouvert avec toutes les parties prenantes afin de faire évoluer les objectifs communs.

COLLABORATION

La santé, la sûreté et l'accessibilité du port sont des enjeux qui intéressent de nombreuses organisations. PortsToronto travaillera en collaboration avec les ministères provinciaux et municipaux ainsi qu'avec des organismes et des intervenants externes.

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

3.0 Politiques générales

3.1 Politiques générales

La présente section comprend les politiques qui appuieront l'orientation des activités courantes et des projets futurs de PortsToronto en ce qui concerne les terrains et les voies navigables qui relèvent de sa compétence. Elle doit être lue conjointement avec les politiques propres aux zones du chapitre 4 et les politiques « Aller de l'avant » du chapitre 5.

3.1.1 UTILISATION EFFICACE DES ACTIFS PORTUAIRES

PortsToronto s'engage à fournir des installations appropriées et un soutien opérationnel pour les fonctions portuaires, en particulier la navigation et le transport maritime, ainsi que les aménagements industriels liés au secteur maritime (décrits à la section 3.2.1). À ce titre, PortsToronto :

- Fournira des services et des installations portuaires et de marina fiables et constants à long terme et envisagera des occasions futures pour les actifs du port;
- Exploitera la propriété des terminaux maritimes, le pont du chenal maritime, le mur de quai (les parties détenues ou exploitées par PortsToronto) et la marina de l'avant-port afin de maximiser l'utilité pour les utilisateurs actuels et futurs;
- Appuiera la navigation dans les Grands Lacs et planifiera les éventuelles améliorations du port afin de garantir le maintien d'installations appropriées, de la conception du site, de l'accès et de la circulation;
- Surveillera l'activité d'aménagement, en particulier les propositions adjacentes au chenal maritime et aux activités portuaires;
- Plaidera en faveur d'une approche collaborative de la planification du réseau de transport, notamment en préservant les options de circulation multimodale des marchandises.

3.1.2 NAVIGATION

PortsToronto s'occupe des voies navigables du Port de Toronto et veille à ce que tous les navires puissent circuler de manière sécuritaire et navigable, conformément à la *Loi maritime du Canada*. Cette fonction est gérée et facilitée par le bureau du capitaine de port. Les politiques suivantes visent les activités de navigation dans l'arrière-port et l'avant-port. PortsToronto :

- Interdira les aménagements sur ses terrains ou ses voies navigables qui pourraient nuire à la sécurité et à l'efficacité de la navigation;
- Travaillera avec les initiatives communautaires de navigation de plaisance pour améliorer la navigation et la sécurité, y compris les programmes de licences et de permis;
- Discutera avec les clubs nautiques et les marinas de la région de Toronto pour assurer la sécurité et la coordination d'événements, comme les régates;
- Assurera la surveillance des besoins en matière d'aides à la navigation et d'assistance dans le secteur riverain central;
- Entreprendra les travaux de dragage nécessaires pour que tous les navires puissent naviguer de manière sûre et efficace, conformément à la *Loi maritime du Canada*;
- Contribuera, dans la mesure du possible, à la résolution des problèmes liés à l'exploitation des bateaux et des installations nautiques dans le secteur riverain central.

3.1.3 ÉCONOMIE

PortsToronto est un moteur économique qui crée des emplois directs et indirects et offre aux entreprises des moyens pratiques, respectueux de l'environnement et rentables de transporter les marchandises et les personnes à destination et en provenance du centre-ville de Toronto. PortsToronto :

- exploitera le Port de Toronto d'une manière représentative d'une gestion fiscale saine afin de soutenir la concurrence économique de la région du Grand Toronto;
- veillera à promouvoir et à faciliter de nouvelles activités portuaires qui renforcent l'économie locale, régionale ou nationale – ces activités comprennent, notamment, les croisières de passagers sur le lac, les services de fret sur le lac, l'expansion des activités des navires de croisière et les nouvelles industries portuaires;
- reconnaîtra l'importance de l'industrie des bateaux nolisés et favorisera cette utilisation récréative, sociale et touristique dans le cadre d'une relation appropriée avec les aménagements voisins;
- traitera de manière proactive les problèmes liés aux taxis nautiques, aux bateaux nolisés et aux activités d'excursions, notamment le bruit et l'accès;
- collaborera avec les organismes publics et d'autres parties prenantes pour trouver des solutions qui lui permettront de satisfaire à la demande du marché en matière de services de transport maritime et de créer cette demande;
- mettra en œuvre des pratiques commerciales durables qui produisent des revenus continus afin de soutenir les investissements futurs dans l'infrastructure portuaire.

3.1.4 AMÉNAGEMENTS PUBLICS

Une vaste gamme d'aménagements publics existent déjà ou sont prévus sur les propriétés foncières de PortsToronto ou à proximité. Les aménagements publics comprennent la navigation de plaisance dans l'arrière-port et l'avant-port ainsi que des parcs et des espaces ouverts accessibles au public. PortsToronto :

- gérera l'arrière-port et l'avant-port de Toronto afin d'accroître les possibilités de navigation de plaisance sécuritaire et agréable d'une manière qui n'entrave pas les activités du port;
- coopérera avec l'unité maritime du service de police de Toronto pour fournir des renseignements sur la sécurité, les permis de port et les tests nécessaires ainsi que de l'assistance aux plaisanciers;
- favorisera les autres activités récréatives, en particulier celles qui sont directement liées à l'utilisation du secteur riverain, dans la mesure où elles n'entrent pas en conflit avec les activités du port et de l'aéroport;
- collaborera avec la ville de Toronto, d'autres organismes et les propriétaires fonciers pour mettre en œuvre les composantes d'ordre public de la modification du plan officiel des terrains portuaires et d'autres priorités du secteur riverain;
- contribuera au maintien des espaces naturels dans l'arrière-port et l'avant-port et, dans la mesure du possible, améliorera l'interface entre les installations de PortsToronto et les espaces ouverts au public.

3.1.5 DURABILITÉ ET FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

En tant que gestionnaire du port et important propriétaire des terres et des terrains immergés du port de Toronto, PortsToronto s'engage à assurer la santé environnementale du secteur riverain de Toronto. À ce titre, PortsToronto :

- établira des partenariats avec les organismes municipaux et provinciaux, le secteur sans but lucratif et les organismes communautaires pour des initiatives de restauration environnementale dans l'arrière-port et l'avant-port;
- veillera à ce que l'aménagement et les activités sur les terrains de PortsToronto permettent d'évaluer et d'atténuer toute conséquence potentielle sur l'environnement naturel;
- publiera des rapports annuels sur la durabilité qui décrivent en détail les efforts, les investissements et les initiatives de PortsToronto en matière de durabilité et visant à protéger et à restaurer l'environnement naturel tout en contribuant à l'économie de Toronto;
- réduira la consommation d'énergie sur ses propriétés foncières et dans les activités portuaires grâce à l'utilisation de technologies à haut rendement énergétique et explorera les possibilités de production d'énergie renouvelable sur ses terrains;
- entreprendra le dragage régulier de la rivière Don et du chenal Keating, selon les besoins et en coordination avec les autres parties prenantes;
- planifiera et mettra en œuvre des programmes d'intervention en matière d'urgences environnementales en collaboration avec le ministère de l'Environnement et d'autres parties prenantes, y compris la ville de Toronto – les urgences environnementales comprennent les déversements ou les rejets accidentels dans l'eau, le sol ou l'atmosphère;
- restaurera les habitats aquatiques et terrestres grâce à des partenariats comme Aquatic Habitat Toronto, fera la promotion de la biodiversité et éliminera les espèces envahissantes.

Quai d'entrée au bassin le long du mur de quai.

3.1.6 AMÉNAGEMENT URBAIN

L'aménagement des terrains appartenant à PortsToronto contribuera à la beauté et à la diversité architecturale du secteur riverain ainsi qu'à la création de points paysages intéressants et attrayants lorsqu'on les observe à partir de l'autre rive. Les nouveaux aménagements sur les propriétés de PortsToronto doivent démontrer, dans un dossier d'aménagement urbain, qu'ils respectent les pratiques exemplaires en matière d'aménagement urbain et les politiques énoncées ci-dessous. PortsToronto :

- veillera à maintenir un niveau élevé en matière d'aménagement urbain, en particulier pour les zones qui sont en contact avec les secteurs accessibles au public – les principales considérations en matière d'aménagement urbain comprennent la conception du site et l'aménagement paysager, l'environnement bâti, la circulation sur le site, la durabilité, le patrimoine et le domaine public;
- intégrera les travaux paysagers aux nouveaux projets d'aménagement afin de créer un secteur tampon entre les zones portuaires et industrielles, de créer des paysages de rue agréables, de faciliter l'infiltration des eaux de ruissellement et de piéger le carbone;
- fera la promotion de l'utilisation de matériaux de construction durables et de qualité élevée pour les nouveaux aménagements afin d'améliorer l'aspect visuel du port;
- invitera les Premières Nations à participer à la conception d'éléments d'aménagement qui soulignent l'importance de la relation culturelle et spirituelle entre les cultures autochtones et l'eau;
- étudiera les possibilités d'utiliser l'art public comme outil de création de lieux pour célébrer l'histoire industrielle du port;
- mettra en place un système d'orientation avec une image de marque cohérente pour faciliter la navigation des locataires et des visiteurs et maintenir une séparation entre les zones publiques et celles destinées aux activités portuaires et aux aménagements industriels liés au secteur maritime;
- mettra en œuvre les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) dans les nouveaux aménagements afin de préserver la sécurité de l'environnement pour les usagers du port et le public;
- exigera que les nouveaux aménagements respectent les lignes directrices en matière d'aménagement urbain, établies au moyen d'un cahier de charge propre au site pour les demandes de propositions;
- présentera les propositions d'aménagement des terrains de PortsToronto au comité d'examen de l'aménagement du secteur riverain pour obtenir son avis.

Murale au terminal pour navires de croisière — créée par des artistes des Premières Nations.

3.2 Catégories d'aménagement du territoire

Les catégories d'aménagement des terrains et les aménagements prévus suivants visent à compléter et à améliorer les dispositions du plan officiel de la ville de Toronto, en particulier le plan secondaire du secteur riverain central. Celles-ci portent des noms uniques qui ne correspondent pas directement aux catégories du plan officiel.

3.2. 1 AMÉNAGEMENTS INDUSTRIELS LIÉS AU SECTEUR MARITIME

La catégorie de l'aménagement des terrains industriels liés au secteur maritime vise les terrains utilisés pour la circulation des marchandises et les activités industrielles lourdes qui y sont liées. Ces aménagements sont au cœur des lettres patentes de PortsToronto et de son rôle en tant que port fédéral. De nombreux aménagements industriels liés au secteur maritime nécessitent un accès direct aux quais et aux routes pour faciliter le transfert des marchandises entre les navires et les camions. Ces aménagements peuvent également exiger des installations de stockage intérieures ou extérieures, ainsi que des zones de manutention. D'autres aménagements auxiliaires ou compatibles avec les activités du port sont également envisagés pour cette catégorie d'utilisation d'aménagement des terrains.

Les activités industrielles liées au secteur maritime peuvent être exercées 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sont susceptibles d'émettre du bruit ou des contaminants atmosphériques et peuvent avoir des effets néfastes sur les aménagements sensibles. Des études de compatibilité de l'aménagement des terrains et des mesures d'atténuation doivent être mises en œuvre pour les nouvelles propositions d'aménagement à proximité de ces terrains afin de garantir que les activités portuaires puissent être maintenues sans avoir de conséquences sur les aménagements sensibles à proximité.

Voici certains des **aménagements prévus :**

- Aménagements portuaires, comme que le chargement et le déchargement de marchandises, l'entretien et la réparation de navires
- Aménagements industriels lourds et légers, sous réserve d'une évaluation de la compatibilité avec les aménagements environnants
- Stockage intérieur et extérieur
- Aménagements auxiliaires à ce qui précède

3.2.2 VOYAGES ET TOURISME

Cette catégorie vise les terrains liés au mouvement des personnes, une fonction essentielle de PortsToronto. Elle est liée aux aménagements existants, notamment l'Aéroport Billy Bishop et le terminal pour navires de croisière. L'emplacement des aménagements prévus de cette catégorie est déterminé par des exercices de planification générale propres au site. Pour obtenir davantage de renseignements sur la stratégie d'aménagement du territoire de l'Aéroport Billy Bishop et, notamment, sur les aménagements spécifiques des terrains, veuillez consulter le Plan d'aménagement du territoire de l'Aéroport Billy Bishop de 2018.

Voici certains des aménagements prévus :

- Aéroport
- Installations maritimes pour passagers, y compris des terminaux et des quais pour les bateaux de croisière, les traversiers et les bateaux-taxis
- Aménagements auxiliaires à ce qui précède.

3.2.3 TERRAINS RÉCRÉATIFS

La catégorie d'aménagement des terrains récréatifs correspond aux zones destinées à des usages récréatifs passifs et actifs. Elle accorde la priorité à l'accès du public au lac Ontario pour la navigation de plaisance et la pêche sur les terrains appartenant à PortsToronto, lorsque cela est sécuritaire et approprié. Les terrains récréatifs peuvent contenir des sentiers de randonnée et des pistes cyclables, des zones d'observation des oiseaux, des aires de pique-nique ou permettre d'autres activités. Cette catégorie comprend la marina de l'avant-port.

Voici certains des aménagements prévus :

- Aménagements récréatifs, y compris les installations de navigation de plaisance
- Bâtiments et installations destinés aux activités récréatives
- Aménagements pour des événements spéciaux
- Espaces ouverts accessibles au public
- Sentiers
- Aménagements auxiliaires à ce qui précède

3.2.4 AMÉNAGEMENTS INDUSTRIELS GÉNÉRAUX

La catégorie des aménagements industriels généraux est réservée aux emplois et aux activités économiques compatibles avec les activités portuaires, mais qui ne dépendent peut-être pas des fonctions de transport de marchandises du port et n'y sont pas liées. Les aménagements industriels généraux peuvent être davantage orientés vers le public et peuvent servir de tampon entre les zones d'aménagement public et les aménagements industriels liés au secteur maritime. Un nombre limité d'aménagements commerciaux sont également envisagés pour les terrains appartenant à cette catégorie d'aménagement.

Voici certains des aménagements prévus :

- Industrie légère, comme la fabrication de produits alimentaires, l'entreposage et la fabrication à petite échelle
- Ventes et services industriels
- Production cinématographique
- Espaces de bureaux
- Aménagements auxiliaires à ce qui précède

3.2.5 AMÉNAGEMENTS MIXTES NON RÉSIDENTIELS

La catégorie des aménagements mixtes non résidentiels vise les terrains adjacents à des aménagements publics, comme des parcs publics ou la future plaque tournante maritime, qui est un centre névralgique communautaire planifié et un aménagement de destination dans le cadre du plan secondaire du secteur riverain central. Cette catégorie d'aménagement des terrains vise une gamme d'aménagements non industriels, y compris des cafés, des commerces de détail et des aménagements récréatifs qui attireront les gens dans les zones publiques des terrains portuaires et animeront les rues publiques.

Voici certains des aménagements prévus :

- Vente au détail
- Fabrication à petite échelle et les espaces pour fabricants
- Restaurants et débits de boissons
- Aménagements récréatifs intérieurs ou extérieurs
- Aménagements pour des événements spéciaux
- Aménagements temporaires et activités spontanées
- Terrasses
- Stationnements structurés

3.2.6 SERVICES PUBLICS

Cette catégorie correspond aux infrastructures publiques essentielles, notamment les services publics d'électricité et de télécommunications, et les infrastructures municipales comme l'usine de traitement des eaux usées d'Ashbridges Bay, qui se trouve sur des terrains que PortsToronto loue à la ville de Toronto.

3.2.7 REMBLAYAGE DES LACS

Cette catégorie comprend les nouveaux terrains autour du port qui ont été créés à la fois par l'envasement naturel et le remblayage artificiel du lac. PortsToronto demeure propriétaire des terrains immergés qui deviennent des terrains de surface. Ce processus se produit à la fois naturellement et par l'intervention humaine, en transformant les plans d'eau en terres. En général, ces terrains sont contigus à des espaces publics ouverts, comme le parc des Îles de Toronto ou le parc Tommy Thompson.

Les aménagements prévus sur les nouveaux terrains de PortsToronto créés à la suite du remblayage du lac dépendront de divers facteurs, notamment de la prise en compte des aménagements adjacents et des autorisations dans le cadre de la désignation du plan officiel de la ville de Toronto.

Nouvel habitat créé par le remblayage du lac sur la flèche littorale de la rue Leslie

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

4.0 Politiques et plans propres aux zones

Organisées géographiquement, ces politiques propres aux zones abordent les aménagements prévus, les contiguïtés, les considérations relatives aux transports et les occasions d'aménagement. Ces politiques doivent être lues en parallèle avec les politiques générales du chapitre 3.

4.1 Aéroport Billy Bishop

L'ensemble de l'Aéroport Billy Bishop est classé dans la catégorie Voyages et tourisme, car il est prévu que l'aéroport continue d'utiliser ces terrains. Bien que la catégorie d'aménagement du territoire Voyages et tourisme du plan envisage des aménagements qui ne sont pas liés à l'aviation, les aménagements de l'Aéroport Billy Bishop seront conformes aux autorisations de l'accord tripartite existant.

La bordure sud de l'Aéroport Billy Bishop est entourée d'une clôture de sécurité. Le présent plan d'aménagement du territoire prévoit l'aménagement d'une bordure paysagère, qui existe déjà en grande partie, le long de cette clôture afin de sécuriser davantage le périmètre et d'améliorer l'interface entre l'aéroport et le parc des Îles de Toronto.

Les terrains de l'Aéroport Billy Bishop sont assujettis à la politique propre au site et à la zone 194 du plan officiel de la Ville de Toronto. En cas d'incompatibilité entre le présent plan, la politique propre au site et à la zone 194 et le plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop, le plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop prévaudra. Tous les aménagements de l'Aéroport Billy Bishop doivent être conformes à ceux autorisés par l'accord tripartite.

Figure 1: Plan d'aménagement du territoire de l'Aéroport Billy Bishop

4.2 Propriété des terminaux maritimes

De nombreuses villes, dont Toronto, récupèrent d'anciens terrains industriels le long du secteur riverain et les rendant disponibles pour le développement de nouveaux quartiers urbains à usage mixte qui tirent parti de leur proximité avec l'eau. Dans un même temps, les aménagements industriels actifs liés au secteur maritime qui exigent un accès à l'eau sont intensifiés et consolidés d'une manière compatible avec les nouveaux aménagements.

PortsToronto s'engage à continuer à collaborer avec toutes les parties prenantes afin de garantir la prospérité du port. Le plan vise principalement à moderniser les actifs existants afin de garantir que le port reste un port commercial prospère. Toutefois, au fil du temps, ces fonctions devraient être regroupées de manière à faciliter la réduction de la superficie des terrains nécessaires aux activités portuaires.

PortsToronto entend lancer d'autres études et un plan directeur pour la propriété des terminaux maritimes afin de recenser proactivement les possibilités de croissance du port, dans la mesure du possible, ainsi que les utilisations industrielles et commerciales stratégiques sur ces terrains.

Les aménagements industriels liés au secteur maritime se trouvent dans une zone sécurisée de la propriété des terminaux maritimes, entourée d'une clôture de 10 pieds et accessible par une porte de sécurité (le « périmètre sécurisé »). Au fil du temps et de l'intensification et de la réorganisation de ces aménagements, la superficie des terrains situés à l'intérieur du périmètre sécurisé pourrait être réduite afin de permettre l'introduction d'aménagements complémentaires dans les zones situées à l'extérieur de la clôture.

Conformément aux lettres patentes de PortsToronto, des aménagements à l'intention du public pourraient être créés dans les zones liées à la plage Cherry et à la future plaque tournante maritime. Bien que la démolition de bâtiments existants ne soit pas prévue à court terme, cette section présente les politiques clés qui orienteront la planification détaillée de la propriété des terminaux maritimes.

Toute planification future de la propriété des terminaux maritimes tiendra compte de la politique propre à la zone des terrains portuaires, qui désigne la propriété comme zone d'utilisation existante et comme un district portuaire et industriel.

AMÉNAGEMENT URBAIN

La propriété des terminaux maritimes occupe une position importante sur le secteur riverain de Toronto. La conception des sites et des bâtiments doit tenir compte de l'expérience et des paysages du site depuis la terre et l'eau.

- Au fil de l'évolution des aménagements adjacents au mur de quai, une voie de dégagement doit être prévue à tout moment afin de garantir l'accès pour l'amarrage, le chargement et le déchargement. Une marge de recul minimale de 20 mètres est requise.
- L'accès au bord de l'eau et aux paysages importants, y compris la ligne d'horizon du centre-ville et les îles de Toronto, doit être assuré, lorsque cela est possible et sans danger.
- Les possibilités de réutilisation adaptée de ce qui existe doivent être envisagées afin de préserver le caractère industriel du site et de permettre la juxtaposition de l'ancien et du nouveau.
- Les concours de conception de nouveaux bâtiments peuvent être utilisés pour améliorer la qualité architecturale du site et mettre en valeur l'excellence de la conception.

- Les zones des terminaux maritimes accessibles au public doivent se distinguer des autres zones par l'utilisation d'un pavage et d'un mobilier urbain spéciaux. Les arbres des rues, les aménagements paysagers et les installations d'éclairage destinées aux piétons doivent être inclus dans tout réaménagement.

CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE TRANSITION

La propriété des terminaux maritimes est d'abord et avant tout un port commercial. En envisageant de nouveaux aménagements pour la propriété, PortsToronto :

- réalisera une évaluation exhaustive de la demande prévue pour les terrains à usage portuaire et industriel à long terme;
- préparera un plan d'échelonnement et consultera les locataires existants et les utilisateurs du port avant de procéder à une nouvelle phase de développement;
- entreprendra une analyse des besoins en matière de stationnement et de circulation pour confirmer que des installations adéquates sont prévues et qu'il n'y a pas de conflits potentiels, à la fois pendant et après la construction;
- recensera les possibilités d'expansion des espaces ouverts existants afin d'apporter un gain net au réseau de parcs et d'espaces ouverts de la ville;
- échelonnera le développement de manière à ce que les modifications apportées au périmètre sécurisé soient coordonnées avec les besoins du port et conformes aux règlements fédéraux en matière de sécurité.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE — DISPOSITIONS SPÉCIALES

Aménagements industriels liés au secteur maritime

- Une clôture et des barrières de sécurité seront installées pour sécuriser la zone d'aménagements industriels liés au secteur maritime.
- Il convient d'étudier les possibilités de regrouper les aménagements à l'intérieur du périmètre sécurisé, le cas échéant, et dans la mesure où les calendriers de location le permettent.

Aménagements industriels généraux

- Les aménagements décrits à la section 3.2.4 doivent respecter une distance minimale de 20 mètres par rapport au mur de quai;
- Les propositions d'aménagements commerciaux au service de la population peuvent être prises en compte, sous réserve d'une étude de marché.
- Sur les parcelles adjacentes à la catégorie des aménagements des terrains industriels liés au secteur maritime, les promoteurs doivent démontrer que les propositions sont compatibles avec les activités du port le jour et la nuit.
- L'aménagement des parcelles donnant directement sur le chenal maritime ou la plage Cherry doit tirer parti du bord de l'eau.

Voyages et tourisme

- L'aménagement des terrains pour le transport doit tenir compte du terminal pour navires de croisière existant à l'intérieur du périmètre sécurisé.
- Une éventuelle gare maritime ou un quai pour les bateaux-taxis pourrait être envisagé à côté de la future plaque tournante maritime afin de faciliter le transport par voie d'eau entre les terrains portuaires, l'île de Toronto et le centre-ville de Toronto.

Aménagements mixtes non résidentiels

- Sur les terrains qui adjacents à la plage Cherry et à la plaque tournante maritime, des aménagements commerciaux et axés sur population peuvent être introduits, à condition qu'il soit démontré que ces terrains ne sont pas nécessaires pour les aménagements portuaires à long terme.
- Les aménagements actifs et les espaces flexibles et programmables doivent être encouragés afin d'animer la rue Cherry et d'offrir des occasions pour des événements spéciaux et spontanés.

Figure 2: Plan d'aménagement du territoire de la propriété des terminaux maritimes

4.3 Marina de l’avant-port

L’ensemble de la marina de l’avant-port s’inscrit dans la catégorie des aménagements récréatifs, tenant ainsi compte des aménagements actuels de la marina, mais permettant également d’envisager l’introduction de nouveaux aménagements complémentaires qui tirent parti du magnifique site du bord du lac. Les politiques de cette section sont limitées, car PortsToronto a l’intention d’élaborer un plan directeur propre au site pour la marina, qui contiendra les détails de la programmation et de la conception prévues.

Le futur plan directeur doit tenir compte des politiques suivantes :

- En plus des aménagements **prévus** dans la catégorie des aménagements récréatifs, la marina et les aménagements connexes sont destinés à perdurer.
- Un futur sentier piétonnier accessible au public est envisagé pour relier le sentier du berceau existant sur le côté ouest de la péninsule, faire le tour de l’extrémité de la péninsule et longer l’avant de la marina.
- La consolidation des aménagements d’entreposage extérieur des bateaux est envisagée afin de permettre la renaturalisation de certaines parties de la péninsule.
- Un aménagement de destination, comme un restaurant ou un lieu d’événements spéciaux, est envisagé et pourrait être réalisable à l’extrémité sud de la péninsule, sous réserve d’une étude plus approfondie.

Figure 3: Plan d'aménagement du territoire de la marina de l'avant-port

4.4 Pont du chenal maritime

Le pont du chenal maritime est classé dans la catégorie des aménagements industriels liés au secteur maritime. Le pont est une infrastructure essentielle aux activités portuaires, car il facilite le mouvement des navires à l'entrée et à la sortie du bassin d'évitage et fournit une connexion terrestre nord-sud vitale à la propriété des terminaux maritimes et à d'autres terrains au sud du chenal maritime via la rue Cherry.

Toute modification ou remplacement prévu du pont du chenal maritime garantira que le passage des navires dans le chenal maritime ne sera pas affecté.

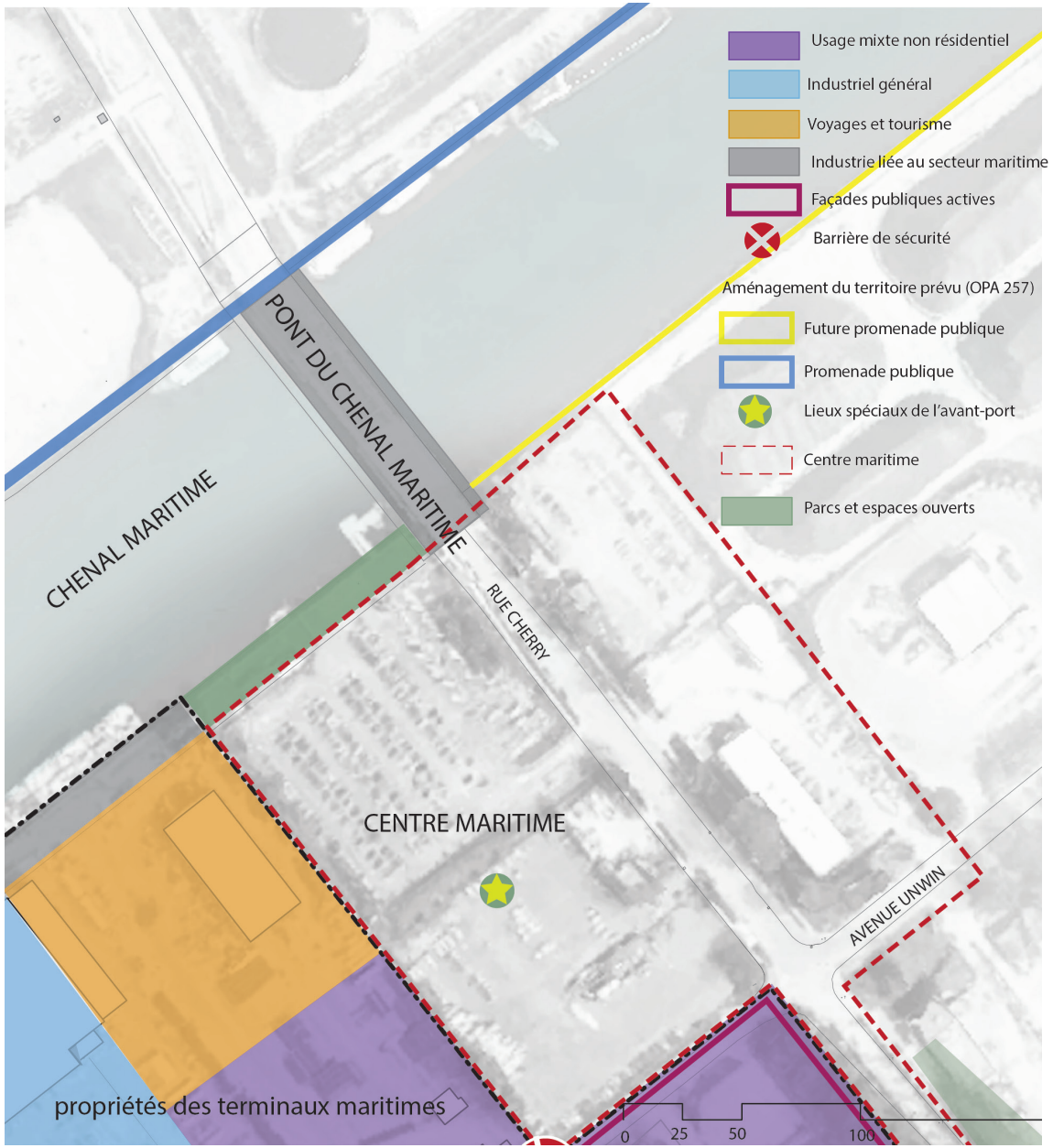


Figure 4: Plan d'aménagement du territoire de la propriété des terminaux maritimes — chenal maritime

4.5 Usine de traitement d'Ashbridges Bay

L'usine de traitement d'Ashbridges Bay est classée dans la catégorie des services publics. Ce terrain fait l'objet d'un bail à long terme avec la ville de Toronto, qui exploite l'installation, et l'aménagement devrait se poursuivre pendant la durée de ce plan. Une bordure paysagère doit être aménagée le long des façades publiques afin de créer une zone tampon et un mécanisme de filtrage améliorés.

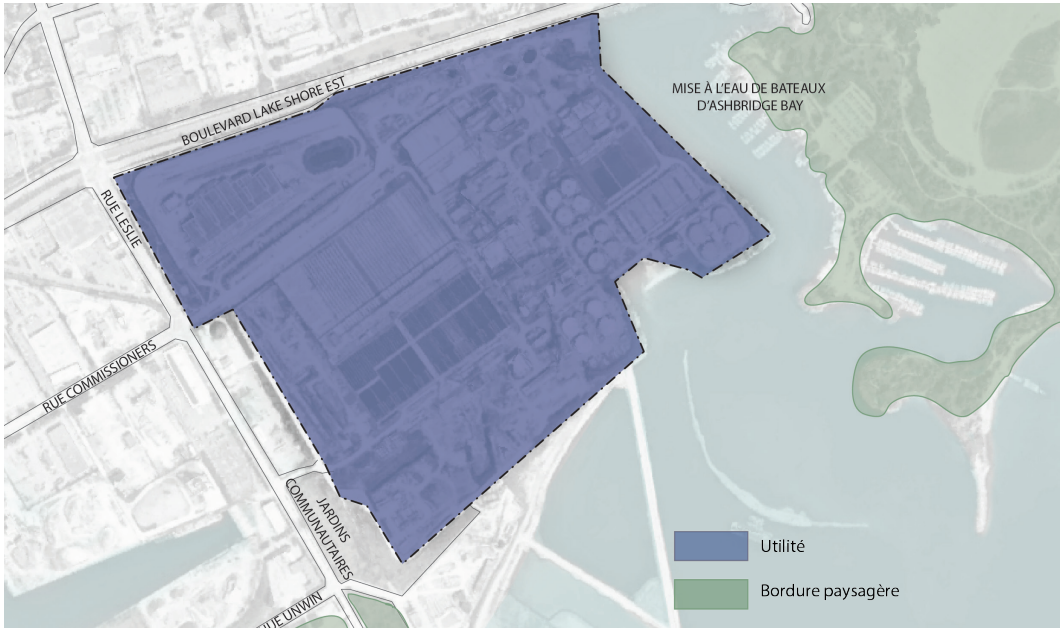


Figure 5: Plan d'aménagement du territoire de l'usine de traitement d'Ashbridges Bay

4.6 Remblai de l'île Villiers

En juillet 2024, la ville de Toronto a approuvé une mise à jour du plan de la précinction, une modification au plan officiel et une modification au règlement de zonage qui établit un cadre de planification pour l'île Villiers, un nouveau quartier destiné à devenir la première communauté à usage mixte des terrains portuaires. PortsToronto est propriétaire d'une partie de l'île Villiers qui a été créée par le remblayage du lac dans le cadre du projet visant à protéger les terrains portuaires contre les inondations.

Le plan de la précinction de l'île Villiers prévoit qu'une partie des terrains remblayés fera partie du parc du promontoire nord, un nouveau parc public pour le district. La partie est des terrains sera utilisée pour les infrastructures liées au réalignement de la rue Cherry. Une parcelle des terrains remblayés à l'est de la rue Cherry réalignée sera aménageable et demeurera la propriété de PortsToronto. PortsToronto consultera la ville et d'autres parties prenantes au moment opportun afin d'étudier les possibilités d'aménagement de cette parcelle.

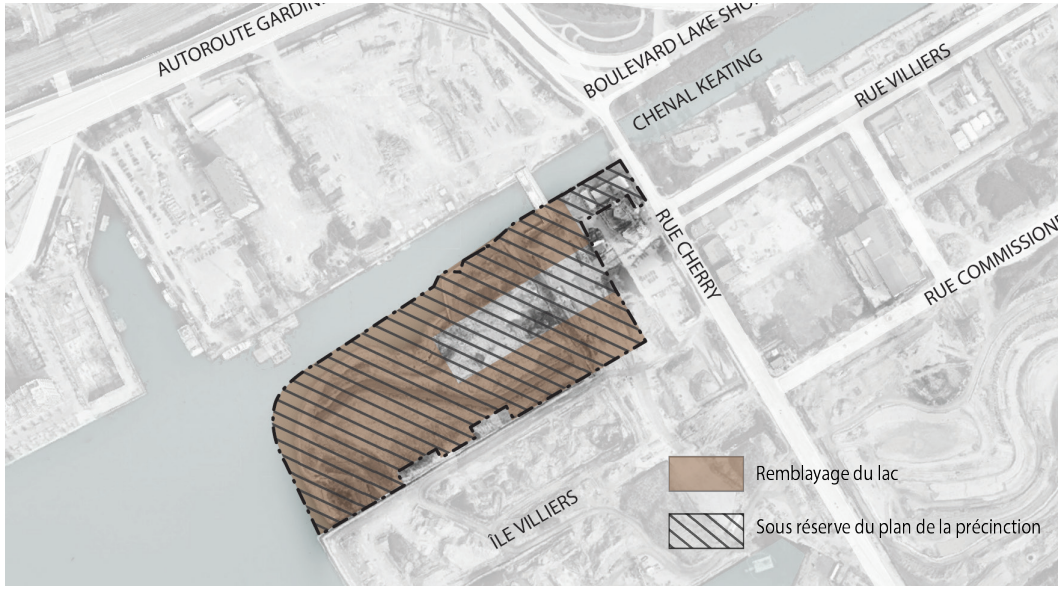


Figure 6: Plan d'aménagement du territoire du remblai de l'île Villiers

4.7 Mur de quai

La catégorie d'aménagement du mur de quai appartenant à PortsToronto correspond à la catégorie (ou à la désignation du plan officiel) des terrains adjacents. Le mur de quai situé le long de Queen's Quay, qui n'est pas contigu à la propriété de PortsToronto, fait exception à cette règle. PortsToronto s'engage à fournir à ses locataires le mur de quai approprié dont ils ont besoin pour leurs activités. L'accès public sera envisagé, le cas échéant. Toutefois, en ce qui concerne l'accès au quai, PortsToronto accordera la priorité à la navigation dans les zones relevant de sa compétence.

Les nouveaux aménagements doivent tenir compte des politiques suivantes :

- Le mur de quai sera principalement utilisé à des fins industrielles liées au secteur maritime, en particulier pour les navires qui ont besoin de s'amarrer dans le Port de Toronto.
- Les murs de quai classés dans la catégorie Aménagements récréatifs sont principalement utilisés pour l'amarrage de bateaux de plaisance.
- Les murs de quai classés dans la catégorie Voyages et tourisme sont principalement utilisés par les bateaux de croisière et les bateaux-taxis.
- Pour les murs de quai qui ne sont pas contigus à la propriété de PortsToronto et qui appartiennent à des tiers, le capitaine de port de PortsToronto gérera les déplacements des navires entrants et sortants des mouillages, mais ne sera pas responsable de la maintenance et de l'entretien du mur de quai ou des terrains adjacents.

4.8 Lots aquatiques

PortsToronto est propriétaire des terrains immergés dans l'arrière-port et l'avant-port de Toronto, y compris différents chenaux et rampes d'accès. En tant que propriétaire des terrains immergés, PortsToronto devrait être informé de toutes les demandes de nouveaux aménagements adjacents au bord de l'eau.

- PortsToronto rencontrera régulièrement la division de l'urbanisme et d'autres divisions de la ville au sujet des activités d'aménagement et d'autres changements dans les terrains portuaires et d'autres zones du secteur riverain central.

Figure 7: Plan d'aménagement du territoire des murs de quai et des lots aquatiques

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

5.0 Aller de l’avant

Ce plan d'aménagement du territoire, associé aux lettres patentes de PortsToronto, fournit un cadre pour l'exploitation, les activités et l'aménagement futurs du port au cours des 30 prochaines années (jusqu'en 2054). Cette section décrit le processus d'adoption et de révision du plan d'aménagement du territoire et la manière dont il sera mis en œuvre.

5.1 Adoption et révision du plan d'aménagement du territoire

Une fois adopté par le Conseil d'administration de PortsToronto, le présent document constituera le plan officiel d'aménagement du territoire de PortsToronto. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures du plan seront étudiés deux fois par année, et des mises à jour seront fournies lors de l'assemblée générale annuelle.

Des ajustements à ce plan peuvent être apportés au besoin, sous forme d'une modification du plan d'aménagement du territoire, en consultation avec les parties prenantes du port, approuvée par le Conseil d'administration, et publiée sur le site Web de PortsToronto.

Une copie du présent plan d'aménagement du territoire et de toute modification sera accessible sur le site Web de PortsToronto.

5.2 Nouveaux aménagements sur les terrains de PortsToronto

En plus des politiques générales et des politiques propres aux zones décrites à la section 2, les politiques suivantes s'appliquent à tout aménagement devant avoir lieu sur des terrains appartenant à PortsToronto :

- PortsToronto consultera la division de l'urbanisme avant de lancer une demande de propositions (DP) et de procéder à la sélection finale afin d'obtenir de la rétroaction sur les soumissions reçues. PortsToronto gère un processus interne complet de demande de propositions qui est conforme à la politique d'approvisionnement et fait souvent appel à des conseillers tiers en matière d'équité.

- Les sites d'aménagement seront mis à disposition, et les promoteurs potentiels seront informés au moyen d'une procédure de DP publique. PortsToronto élaborera un document sur les spécifications du projet afin d'exposer les principaux éléments à prendre en compte par les promoteurs.

- Toute démolition de bâtiments existants sur des propriétés de PortsToronto fera l'objet d'études appropriées, y compris des évaluations du patrimoine culturel, le cas échéant.

- Les propositions d'aménagement sont évaluées en fonction de leur compatibilité avec les activités portuaires, en tenant compte des conséquences potentielles du bruit, des vibrations, de la poussière et des odeurs découlant des activités portuaires.

- Tout aménagement susceptible d'avoir une incidence négative sur les fonctions essentielles de PortsToronto sera interdit.

- Tout nouvel aménagement doit prouver, au moyen d'études appropriées, qu'il peut être desservi de manière adéquate, soit par des services privés, soit par les services municipaux.

- Les aménagements doivent être compatibles avec les politiques du présent plan et conçus conformément aux lignes directrices ou exigences supplémentaires en matière de conception définies dans le présent plan et par le personnel de PortsToronto.

- PortsToronto continuera de consulter la division de l'urbanisme et de lui demander son avis sur les propositions d'aménagement. PortsToronto limitera la hauteur de tous les nouveaux aménagements réalisés sur ses terrains, conformément aux protections de la trajectoire de vol de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

- PortsToronto tiendra compte des questions d'aménagement du territoire établies par la ville de Toronto et la province et s'efforcera de s'y conformer.

- Lors de l'examen des propositions de nouveaux aménagements, PortsToronto pourrait exiger des études techniques complémentaires, notamment les suivantes :
  - Déclaration d'incidence sur les transports, y compris une analyse de la demande en matière de stationnement
  - Rapport sur les services publics et la gestion des eaux pluviales
  - Plan d'échelonnement
  - Étude de marché
  - Étude d'impact sur l'environnement
  - Évaluation des sites contaminés
  - Étude de compatibilité de l'aménagement du territoire
  - Dossier d'aménagement urbain

5.3 Examen des demandes de développement à proximité

Il est important que PortsToronto examine les demandes d'aménagements à proximité de ses propriétés foncières et de ses terrains immergés afin de s'assurer que les aménagements n'auront pas une incidence négative sur les activités portuaires. PortsToronto ne peut pas délivrer d'autorisations pour les terrains qui ne lui appartiennent pas, mais il est un partenaire et un intervenant important des activités d'aménagement du port de Toronto et de ses environs.

Conformément à la politique propre à la zone portuaire 4.7.10, les rapports sur la compatibilité de l'aménagement du territoire doivent être transmis à PortsToronto pour examen et commentaires. PortsToronto fournira de la rétroaction aux promoteurs par l'entremise de la division de la planification communautaire de la ville de Toronto.

Toute proposition d'utilisation du fond de l'eau du port ou d'érection de quoi que ce soit sur celui-ci ou en dessous ou au-dessus de celui-ci sera soumise à l'approbation de PortsToronto.

5.4 Relations avec les parties prenantes

PortsToronto reconnaît l'importance de la transparence et de la consultation et apprécie les efforts déployés par la communauté, les intervenants, les autorités chargées de l'approbation et les propriétaires fonciers tout au long de l'élaboration du présent plan. Grâce à des conversations et à des partenariats permanents, PortsToronto espère poursuivre ses relations productives avec les principaux intervenants, comme indiqué plus loin.

GOUVERNEMENT ET AGENCES

PortsToronto s'engage à collaborer avec tous les paliers de gouvernement. Les autorités d'approbation et les propriétaires fonciers gouvernementaux seront tenus informés de toute modification apportée au présent plan d'aménagement du territoire. Ces parties prenantes sont, entre autres, les suivantes : la ville de Toronto, CreateTO, Waterfront Toronto, l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada.

PortsToronto continuera de consulter la division de l'urbanisme et de lui demander son avis sur les propositions d'aménagement. Tout plan directeur que PortsToronto pourrait entreprendre pour ses propriétés foncières fera l'objet d'une consultation exhaustive des parties prenantes et du public.

COMMUNAUTÉ

PortsToronto continuera à renforcer le dialogue direct et permanent avec ses voisins et les membres de la communauté, notamment avec la communauté autochtone, les associations de riverains, les zones d'amélioration des affaires et les groupes environnementaux. PortsToronto continuera à publier son rapport annuel sur son site Web ainsi que toute modification apportée au présent plan.

AUTRES PARTIES PRENANTES

PortsToronto s'engage à veiller à ce que les autres parties prenantes, comme les locataires actuels et futurs, les partenaires industriels et les propriétaires fonciers adjacents, soient informés de tout nouvel aménagement sur ses propriétés foncières et de tout changement ou modification susceptible d'avoir une incidence sur les locataires et les propriétaires fonciers.

PortsToronto se réjouit à l'idée d'entretenir ses relations quand l'occasion se présentera de collaborer à l'atteinte d'objectifs communs pour un secteur riverain et des terrains portuaires sains, dynamiques et durables.

epic
SEA-DOO

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

6.0 Conclusion

Le présent plan d'aménagement du territoire satisfait aux exigences de l'article 48 (1) de la Loi maritime du Canada et définit les objectifs et les politiques d'aménagement physique des biens immobiliers que PortsToronto gère, détient ou occupe. L'examen des conditions existantes, l'évaluation des possibilités et des contraintes, et l'établissement de principes directeurs permettent aux politiques du présent plan de s'appuyer sur les principes d'une bonne planification et d'orienter l'évolution future des propriétés foncières et des activités de PortsToronto.

Les terrains du port de Toronto sont en passe de connaître des changements spectaculaires, alors que la zone se transforme d'un quartier industriel en un quartier urbain dynamique. Au cours des 50 prochaines années, les terrains portuaires devraient accueillir plus de 30 000 nouveaux résidents et 30 000 travailleurs. Le présent plan permet à PortsToronto d'anticiper ces changements et d'y réagir au moyen d'aménagements complémentaires pour soutenir la vitalité du district et de la ville dans son ensemble.

PortsToronto tient à remercier toutes les personnes et organisations qui ont participé au processus de planification pour faire en sorte que le plan soit le reflet de la vision collective de l'avenir du port de Toronto.

Une copie électronique du plan d'aménagement du territoire sera accessible à l'adresse suivante : https://www.portstorontolanduseplan.ca/

Annexe A : Lettres patentes de l'Administration portuaire de Toronto

ARTICLE 7

ACTIVITIES AND POWERS OF THE AUTHORITY AND SUBSIDIARIES

7.1 Activities of the Authority Related to Certain Port Operations. To operate the port, the Authority may undertake the port activities referred to in paragraph 28(2)(*a*) of the Act to the extent specified below:

(*a*) development, application, enforcement and amendment of rules, orders, by-laws, practices or procedures and issuance and administration of authorizations respecting use, occupancy or operation of the port and enforcement of Regulations or making of Regulations pursuant to subsection 63(2) of the Act;

(*b*) creation, imposition, collection, remission or reimbursement or other fixing or acceptance of fees or charges authorized by the Act including the fixing of the interest rate that the Authority charges on overdue fees;

(*c*) management, leasing or licensing the federal real property described in Schedule B or described as federal real property in any supplementary letters patent, subject to the restrictions contemplated in sections 8.1 and 8.3 and provided such management, leasing or licensing is for, or in connection with, the following:

(i) those activities described in sections 7.1 and 7.2;

(ii) those activities described in section 7.3 provided such activities are carried on by Subsidiaries or other third parties pursuant to leasing or licensing arrangements;

(iii) the following uses to the extent such uses are not described as activities in section 7.1, 7.2 or 7.3:

(A) uses related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods;

(B) provision of municipal services or facilities in connection with such federal real property;

(C) uses not otherwise within subparagraph 7.1(*c*)(iii)(A), (B) or (D) that are described in supplementary letters patent;

(D) government sponsored economic development initiatives approved by Treasury Board;

provided such uses are carried on by third parties, other than Subsidiaries, pursuant to leasing or licensing arrangements;

(*d*) exchanging federal real property described in Schedule B or described as federal real property in any supplementary letters patent for other real property of comparable market value subject to the issuance of supplementary letters patent that describe the other real property as federal real property;

(*e*) granting, in respect of federal real property described in Schedule B or described as federal real property in any supplementary letters patent, road allowances or easements, rights of way or licences for utilities, service or access;

(*f*) mortgaging, pledging or otherwise creating a security interest in any fixture on federal real property described in Schedule B or as federal real property in any supplementary letters patent provided that:

(i) such mortgage, pledge or other security interest charges only the fixture or fixtures which is or are acquired, built, restored, enhanced or replaced with proceeds received by the Authority and secured by such mortgage, pledge or other security interest; and

(ii) the party receiving such mortgage, pledge or other security interest agrees that upon the exercise of the right to remove such fixtures from the federal real property such exercise shall be conducted in a manner that causes no greater damage or injury to such federal real property and to the other property situated on it or that puts the occupier of the federal real property or the Authority to no greater inconvenience than is necessarily incidental to the removal of the fixtures;

(*g*) disposition of any fixtures on federal real property described in Schedule B or as federal real property in any supplementary letters patent whether by way of removal, demolition, sale, lease, license or exchange;

(*h*) construction, establishment, repair, maintenance, operation, removal or demolition of:

(i) disposal sites for carrying out the activities contemplated by paragraph 7.1(*j*)(ii);

(ii) berths, wharfs, anchorages, breakwaters, waterways, docks, dockwalls, fill sites, or facilities for vessel fuelling stations incidental to the handling and shipping of goods;

(iii) facilities or equipment for finish or assembly work incidental to the handling or shipping of goods;

(iv) transportation, terminal, warehousing and other port facilities or equipment;

(v) office premises to be utilized by the Authority in the conduct of its activities; and

(vi) facilities for vehicle storage, repair and fuelling stations incidental to the handling or shipping of goods;

within the port or for users of the port in connection with their use of the port and its facilities;

(*i*) operation or maintenance of a marina, floatplane airport, heliport, hydrofoil terminal, bus depot, railway, cruise ship passenger terminal:

(i) within the port; or

(ii) within the City of Toronto if for users of the port in connection with their use of the port and its facilities;

(*j*) the provision of services or carrying out of activities within the port or to or for users of the port in connection with their use of the port and its facilities as follows:

(i) environmental assessment, audit, remediation, rehabilitation of marine habitat or other such services;

(ii) dredging, waste and dredgeate disposal and sale of dredgeate (except that contaminated waste and contaminated dredgeate disposal services can be provided only for users of the port in connection with their use of the port and its facilities);

(iii) navigational services and aids;

(iv) stevedoring services;

(v) building, design, maintenance, engineering, repair and operation of vessels owned by the Authority or leased by the Authority from third parties;

(vi) emergency planning and response;

(vii) vehicle parking, control or marshalling facilities;

(viii) manufacture or distribution of utilities, including the provision of communication facilities and telecommunication services;

(ix) multi-modal facilities and services;

(x) transport services within the port or transport services within the City of Toronto to provide access to or from the port and its facilities;

(xi) providing information and information technology to users of the port;

(xii) salvage and seizure;

(xiii) warehousing and distribution of goods and services;

(xiv) security services and dispatching services;

(xv) harbour patrol services for the navigable waters of the port; and

(xvi) providing expertise in connection with software or know-how developed in the course of conducting the activities described in the provisions of this section 7.1;

(*k*) undertaking research and development related to the activities described in this section 7.1;

(*l*) promoting, marketing and undertaking public or governmental relations to promote use of the port;

(*m*) producing, coordinating, sponsoring and hosting of public or civic events;

(*n*) in pursuing or exercising the remedies available to it as lessor or licensor of premises on federal real property described in Schedule B or described as federal real property in any supplementary letters patent, the conduct of any business or activity from such premises for a period limited to one year unless supplementary letters patent are issued;

(*o*) development, operation, maintenance, renovation and demolition of rest areas, public parks, pedestrian and bicycle paths and observation areas within the boundaries of the port; and

(*p*) carrying on activities described in section 7.1 on real property other than federal real property described in Schedule C or described as real property other than federal real property in any supplementary letters patent;

provided that in conducting such activities the Authority shall not enter into or participate in any commitment, agreement or other arrangement whereby the Authority is liable jointly or jointly and severally with any other person for any debt, obligation, claim or liability.

7.2 Activities of the Authority Necessary to Support Port Operations. To operate the port, the Authority may undertake the following activities which are deemed necessary to support port operations pursuant to paragraph 28(2)(*b*) of the Act:

(*a*) subject to the provisions of article 9 below:

(i) borrowing money upon the credit of the Authority;

(ii) limiting or increasing the amount to be borrowed;

(iii) issuing bonds, debentures or other securities of the Authority;

(iv) pledging or selling such bonds, debentures or other securities for such sums and at such prices as may be deemed expedient;

(v) securing any such bonds, debentures or other securities, or any other present or future borrowing or liability of the Authority, by mortgage, charge, pledge or other security interest relating to all or any currently owned or subsequently

acquired real and personal, movable and immovable, property and leasehold interests and reversionary interests of the Authority, and the undertaking and rights of the Authority, provided, however, that the Authority may not mortgage, hypothecate, pledge or otherwise create a security interest in federal real property described in Schedule B or as federal real property in any supplementary letters patent other than to:

(A) pledge the revenues of the federal real property described in Schedule B or as federal real property in any supplementary letters patent; or

(B) create, pursuant to the exercise of the powers of the Authority contemplated by subsection 7.1(*f*), a mortgage, pledge or other security interest in fixtures on federal real property described in Schedule B or as federal real property in any supplementary letters patent; and

(vi) issuing a Permitted Indemnity or Guarantee, provided that the cumulative amount of all such Permitted Indemnities or Guarantees shall at no time exceed one-tenth of the aggregate Borrowing maximum amount specified in section 9.2;

provided that any contract, bond, debenture or financial assistance related to such borrowing, issuance, pledging or securing shall contain a covenant, proviso or acknowledgement from the lender or counterparty that the lender or counterparty shall have no recourse against Her Majesty or any assets of Her Majesty;

(*b*) acquisition or disposition of real property other than federal real property subject to the issuance of supplementary letters patent;

(*c*) acquisition of real property from Her Majesty subject to the issuance of supplementary letters patent describing such property as real property other than federal real property;

(*d*) occupying or holding real property other than federal real property;

(*e*) granting, in respect of real property other than federal real property, road allowances or easements, rights of way or licences for utilities, service or access;

(*f*) administration, leasing or licensing of real property other than federal real property described in Schedule C or described as real property other than federal real property in any supplementary letters patent, subject to the restrictions contemplated in sections 8.1 and 8.3 and provided such administration, leasing or licensing is for, or in connection with, the following:

(i) those activities described in sections 7.1 and 7.2;

(ii) those activities described in section 7.3 provided such activities are carried on by Subsidiaries or other third parties pursuant to leasing or licensing arrangements;

(iii) the following uses to the extent such uses are not described as activities in section 7.1, 7.2 or 7.3:

(A) uses related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods, including the following uses to or for users of the port in connection with their use of the port and its facilities: marine and marina services; towing vessels; research services or facilities; ferry, helicopter and hydrofoil operations; processing work incidental to the handling or shipping of goods through the port to the extent compatible with the land-use plan for the port; restaurants, retail operations, tourist services and similar tourism-related activities, located in passenger terminal facilities provided such uses are related to the transportation of passengers through the port and are compatible with the land-use plan for the port; and distribution of utilities;

(B) provision of municipal services or facilities in connection with such real property; green spaces and recreation; and social services;

(C) media productions; manufacturing or processing of goods to the extent compatible with port operations and the land-use

plan for the port and without compromising the ability of the Authority to operate port facilities over the long term; food, beverage and retail services in support of the local tourism industry; and residual office premises; and

(D) government sponsored economic development initiatives approved by Treasury Board;

provided such uses are carried on by third parties, other than Subsidiaries, pursuant to leasing or licensing arrangements;

(*g*) carrying on activities described in section 7.2 on federal real property described in Schedule B or described as federal real property in any supplementary letters patent or on real property other than federal real property described in Schedule C or described as real property other than federal real property in any supplementary letters patent;

(*h*) acquisition, disposition, holding, leasing or licensing of personal property;

(*i*) renting equipment;

(*j*) the operation and maintenance of the Toronto City Centre Airport in accordance with the Tripartite Agreement among the Corporation of the City of Toronto, Her Majesty the Queen in Right of Canada and The Toronto Harbour Commissioners dated the 30th day of June, 1983 and ferry service, bridge or tunnel across the Western Gap of the Toronto harbour to provide access to the Toronto City Centre Airport;

(*k*) investing moneys in the Authority's reserves or that it does not immediately require subject to the provisions of the Act, the Regulations and these Letters Patent;

(*l*) incorporate a corporation all of whose shares on incorporation would be held by, on behalf of or in trust for the Authority provided that the Authority does not, at any time, make a Capital Investment in a Subsidiary such that the Authority's cumulative Capital Investment in all Subsidiaries exceeds an amount equal to:

(i) 50% of the net income of the Authority as shown in the last annual audited financial statements of the Authority submitted to the Minister prior to the making of such Capital Investment, before deducting from such net income the amounts shown in such statements for depreciation and/or amortization and excluding extraordinary items; or

(ii) if such statements have not yet been submitted, then 50% of the net income of the predecessor of the Authority as shown in the financial statements included in the last annual report of such predecessor submitted to the Minister prior to the making of such Capital Investment, before deducting from such net income the amounts shown in such statements for depreciation and/or amortization and excluding extraordinary items; and

(*m*) in pursuing or exercising the remedies available to it as lessor or licensor of premises on real property other than federal real property described in Schedule C or described as real property other than federal real property in any supplementary letters patent, the conduct of any business or activity from such premises.

7.3 Activities of Subsidiaries Necessary to Support Port Operations. A Subsidiary may undertake the following activities which are deemed necessary to support port operations pursuant to paragraph 28(2)(*b*) of the Act:

(*a*) borrowing money on the credit of a Subsidiary;

(*b*) limiting or increasing the amount to be so borrowed;

(*c*) issuing bonds, debentures or other securities of the Subsidiary;

(*d*) pledging or selling such bonds, debentures or other securities for such sums and at such prices as may be deemed expedient;

(*e*) securing any bonds, debentures or other securities, or any other present or future borrowing or liability of the Subsidiary, by mortgage, charge, pledge or other security interest relating to all or any currently owned or subsequently acquired real and personal, moveable and immovable property and leasehold interests and reversionary interests of the Subsidiary and the undertaking and rights of the Subsidiary;

(*f*) participating as a partner, shareholder or co-venturer in a partnership, corporation, joint venture or similar arrangement in connection with the activities described in this section 7.3 and pledging, selling or securing such participation, interest or investment by mortgage, charge, pledge or other security interest;

(*g*) providing expertise to third parties, for use outside the boundaries of the port in connection with software or know-how developed in carrying out the activities specified in paragraph 7.1(*j*)(xvi);

(*h*) acquisition, disposition, occupying, holding, developing, leasing or licensing, real property other than federal real property, for, or in connection with, the activities described in this article 7;

(*i*) carrying on activities described in section 7.3 on real property other than federal real property;

(*j*) leasing or licensing real property from the Authority for, or in connection with, the activities described in section 7.3;

(*k*) operation of freight forwarding, consolidating, trading or brokerage facilities or services and warehousing, storage and handling of cargo, freight and goods outside the port or in connection with persons who are not users of the port;

(*l*) acquisition, disposition, holding, leasing or licensing of personal property;

(*m*) carrying out of the activities including the provision of such services as follows:

(i) environmental assessment, audit, remediation or other services;

(ii) navigational services and aids;

(iii) security and dispatching services;

(iv) building, design, maintenance, engineering, repair and operation of vessels;

(v) emergency planning and response;

(vi) vehicle parking, control or marshalling facilities; and

(vii) multi-modal facilities and services;

outside the port or in connection with persons who are not users of the port;

(*n*) operation of an office building, referred to as a World Trade Centre, providing commercial space for activities compatible with port operations and the land-use plan for the port; and

(*o*) in pursuing or exercising the remedies available to it as lessor or licensor of premises on real property other than federal real property described in Schedule C or described as real property other than federal real property in any supplementary letters patent, the conduct of any business or activity from such premises.

7.4 Powers of the Authority and Subsidiaries. The Authority has the power to carry out the activities specified in sections 7.1 and 7.2. Subsidiaries have the power to carry out the activities specified in section 7.3.

Annexe B : Définitions des termes et des abréviations

PTM	Propriété des terminaux maritimes.
Chenal	Voie d'eau dégagée permettant la circulation des grands navires.
Terminal pour navires de croisière	Terminal international sécurisé pour les passagers situé sur le terrain des terminaux maritimes.
Dragage	Retrait de matériaux du fond des plans d'eau, y compris les chenaux, les lacs, les rivières et autres plans d'eau.
Arrière-port	Terrains immergés situés au nord des îles de Toronto, à l'ouest des terrains portuaires, au sud du secteur riverain de Toronto et à l'est de l'Aéroport Billy Bishop. Consulter la figure 7 pour connaître l'emplacement de l'arrière-port.
Aménagement prévu	Aménagements existants et prévus envisagés par le présent plan.
Avant-port	Terrains immergés situés au sud des terrains portuaires et au nord de la flèche littorale de la rue Leslie. Consulter la figure 7 pour connaître l'emplacement de l'arrière-port.
MAP	Marina de l'avant-port.
Péninsule	Parcelle de terrain principalement entourée d'eau, mais reliée à la terre ferme.
Port	Désigne le Port de Toronto, la propriété des terminaux maritimes et d'autres actifs, comme le chenal maritime et le bassin d'évitage.
Administration portuaire	Au Canada, une administration portuaire est une entité fédérale établie en vertu de la Loi maritime du Canada. Il s'agit de sociétés autonomes, sans actions, constituées au niveau fédéral, dont l'exploitation est indépendante du gouvernement fédéral.
PortsToronto	L'Administration portuaire de Toronto, qui mène ses activités sous le nom de PortsToronto, est une société d'État et l'auteur de ce Plan d'aménagement du territoire.
Port de Toronto	Baie naturelle de Toronto qui comprend le l'arrière-port de Toronto, l'avant-port de Toronto, le chenal de l'ouest et la jetée du chenal de l'est.
Lot aquatique	Propriété entièrement ou partiellement recouverte par l'eau; également appelée « terrains immergés ».
Orientation	Utilisation de signes, de couleurs ou d'autres éléments de conception pour aider les gens à s'orienter dans les espaces.

(Cette page est intentionnellement laissée en blanc)

Rédigé par :

SvN Architects + Planners

Au nom de :

PORTS TORONTO